Universiteit Leiden
The Netherlands

In het kielzog van moderne markten : handel en verkeer op de Rijn, Waal en IJssel, c. 1360-1560

Weststrate, J.A.

Citation
Weststrate, J. A. (2007, November 6). *In het kielzog van moderne markten : handel en verkeer op de Rijn, Waal en IJssel, c. 1360-1560*. Retrieved from https://hdl.handle.net/1887/12416

Version:	Not Applicable (or Unknown)
License:	Licence agreement concerning inclusion of doctoral thesis in the Institutional Repository of the University of Leiden
Downloaded from:	https://hdl.handle.net/1887/12416

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

IN HET KIELZOG VAN MODERNE MARKTEN.
HANDEL EN SCHEEPVAART OP DE RIJN, WAAL EN IJSSEL, C. 1360-1560.

Proefschrift
ter verkrijging van
de graad van Doctor aan de Universiteit Leiden,
op gezag van Rector Magnificus prof.mr. P.F. van der Heijden,
volgens besluit van het College voor Promoties
te verdedigen op dinsdag 6 november 2007
klokke 15.00 uur

door
Job Andries Weststrate

geboren te Amsterdam
in 1975

Promotiecommissie

Promotor:	prof. dr. W.P. Blockmans
Referent:	dr. C.M. Lesger (Universiteit van Amsterdam)
Overige leden:	prof. dr. F.S. Gaastra prof. dr. J.A. Mol dr. L.H.J. Sicking

IN HET KIELZOG VAN MODERNE MARKTEN.

HANDEL EN SCHEEPVAART OP DE RIJN, WAAL EN IJSSEL, C. 1360-1560

Inhoudsopgave..... 1

Woord vooraf 5

DEEL I: STEDELIJKE NETWERKEN IN DE OOST-NEDERLANDSE HANDEL

Inleiding 9

Hoofdstuk 1 Stedelijke netwerken 23

1.1 De Nederlandse Hanzesteden voor 1400 28

1.2 De Nederlandse Hanzesteden na 1400 32

1.3 Positionering tussen Holland en Hanze rond 1440 38

1.4 Na 1441: verval van een netwerk? 41

DEEL II: DE LATE VEERTIENDE EEUW

Hoofdstuk 2 De bronnen: tolsysteem en tollenbeheer 51

2.1 De Gelderse landsheerlijke riviertollen 53

2.2 Tolsysteem? 56

2.3 Grenzen aan de bronnen 60

Hoofdstuk 3 Handel en scheepvaart op de Gelderse rivieren, 1388-1399 67

3.1 Stroomafwaarts 67

3.1.1 Rijnwijn 68

3.1.2 Hout 78

3.1.3 Steen en kalk 86

3.1.4 IJzer, staal, en kolen 90

3.2 Stroomopwaarts 92
3.2.1 Haring en andere vis 92
3.2.2 Zout 99
3.2.3 Boter en kaas 105
3.3 Beide richtingen: graan 107
3.4 Conclusie 112

Hoofdstuk 4 Organisatie van de handel: koopman of schipper 115
4.1 Koopman of schipper? 115
4.2 De afzetmarkten: hof en stad 123

DEEL III: DE EERSTE HELFT VAN DE VIJFTIENDE EEUW

Hoofdstuk 5 Crisisjaren? De eerste helft van de vijftiende eeuw 131
5.1 Tollenbeheer en kwantificatie 132
5.2 Lobith 1437-1439: stroomafwaarts 136
5.2.1 Rijnwijn 140
5.2.2 Hout en steen 146
5.3 Lobith 1437-1439: stroomopwaarts 148
5.3.1 Haring en andere vis 148
5.3.2 Zout 151
5.4 Beide richtingen: graan 153
5.5 Conclusie 158

Hoofdstuk 6 Contact en conflict: de Deventer jaarmarkten en Holland, c. 1440-1475 161
6.1 Holland en Deventer 163
6.2 Conflict en embargo, 1444-1473 166
6.3 Zoektocht naar alternatieve jaarmarkten 172
6.4 Infrastructuur 175

DEEL IV: DE ZESTIENDE EEUW: 1543-1557

Hoofdstuk 7 Tollenbeheer na 1543 185
7.1 Het domeinbeheer van Gelre naar Habsburg 185
7.2 Intensievere controle van de rekeningen 193

Hoofdstuk 8 Handel en scheepvaart op Habsburgse rivieren, 1543-1557 197
8.1 Stroomopwaarts 201
8.1.1 Rijnwijn 201
8.1.2 Hout 218
8.1.3 Steen en kalk 224
8.2 Stroomopwaarts 229
8.2.1 Haring en andere vis 230
8.2.2 Zout 242
8.2.3 Boter en kaas 247
8.3 Beide richtingen: graan 249
8.4 Conclusie 261

Hoofdstuk 9 Organisatie van handel en transport rond 1550 263
9.1 Rivierschepen in de zestiende eeuw 266
9.2 Schippers en kooplieden: specialisatie 271

DEEL V: CONCLUSIE

Goederen, instituties, netwerken 285

Bijlagen 301

Bronnen en literatuur 305

Lijst van tabellen 325

Lijst van kaarten en grafieken 345

Summary 346

Curriculum vitae 361

Woord vooraf

Wanneer ik bij het schrijven van dit woord vooraf net zo consciëntieus te werk zou gaan als een middeleeuwse tolschrijver in Lobith, zou ik van iedereen met wie ik ooit van gedachten heb gewisseld over de inhoud van mijn proefschrift heel nauwgezet naam en herkomst opschrijven, en waarschijnlijk ook nog de precieze hoeveelheid dank die ik de persoon in kwestie verschuldigd ben, in bedragen tot op de halve stuiver nauwkeurig. Dat gaat natuurlijk niet. Zoveel vrienden, familie en bekenden hebben de afgelopen jaren warme belangstelling getoond voor mijn onderzoek dat ik ze niet allen bij naam kan noemen. Ik ben hun allemaal oprecht dankbaar.

Ik schrijf hier de namen op van degenen die in verschillende fases van de totstandkoming van de dissertatie delen ervan kritisch hebben gelezen, mij nieuwe invalshoeken hebben getoond en mij hebben gestimuleerd op momenten dat ik zelf de relevantie van mijn onderzoek niet inzag. Een tolschrijver zou zo'n opsomming doorgaans in chronologische volgorde rangschikken, maar dat vraagt teveel van mijn geheugen. Toch begin ik bij het begin: ik bedank mijn collega's van de Opleiding Geschiedenis en dan vooral die van de sectie Middeleeuwse Geschiedenis. Zij zorgden voor een prettige en stimulerende werkomgeving en waren altijd bereid om te helpen met grotere en kleinere vragen die rezen gaandeweg mijn onderzoek. Buiten de sectie heb ik inspirerende gesprekken over pre-industriële economie gevoerd met Catía Antunes. Damian Pargas hielp me uitstekend bij het verwoorden van mijn conclusies in de Engelstalige samenvatting van dit proefschrift.

Zeer waardevol was ook mijn contact met collega's van de Rijksuniversiteit Groningen, op de eerste plaats dat met Jeroen Benders, de perfecte sparringpartner in discussies over Oost-Nederlandse historische kwesties. Remi van Schaïk en Dick de Boer hebben de papers die ik voor diverse symposia en congressen schreef van buitengewoon nuttig commentaar voorzien en zo mede richting gegeven aan mijn onderzoek. Peter Stabel dank ik voor inzicht en goede raad en John Munro, Willem Kuppers en Christian van Bochove voor het ter beschikking stellen en toelichten van een deel van hun respectievelijke gegevensverzamelingen over Brugse drankaccijnsen en Hollandse haringvangst.

Uiteraard had ik mijn onderzoek nooit kunnen uitvoeren zonder de hulp en inspanning van de medewerkers van het Gelders Archief in Arnhem, het Nationaal Archief te Den Haag en de stadsarchieven in Deventer, Zutphen, Nijmegen. Cruciaal was het moment waarop

IUAP-project mij als onderzoeker in zijn gelederen opnam. Daardoor kon ik mijn onderzoek af ronden en het is maar de vraag of dat anders was gelukt.

Mijn vrienden moet ik noemen, omdat zij soms belangstelling toonden voor mijn onderzoek maar gelukkig meestal liever naar het café wilden om andere zaken te bespreken. De voetballers van LSVV'70 dank ik voor het wijzen van de weg: op het veld en in de zaal zijn wij de afgelopen drie jaar al vier keer gepromoveerd. Apart dank ik Joost van Driel, met wie ik onschatbare gesprekken heb over onderzoek, het schrijven van een proefschrift en vele andere zaken.

Mijn ouders, Thijs en Rina, hebben mijn inspanningen op historisch terrein altijd vol liefde en interesse gevolgd en dat betekent meer voor me dan ik ze meestal toon. Thijs heeft bovendien de laatste versie van dit proefschrift in een indrukwekkend tempo en met een scherp oog geredigeerd. Mijn dank kon niet groter zijn.

Of toch wel. Niemand dank ik meer dan Alicia, omdat zij er altijd voor me is.

DEEL I STEDELIJKE NETWERKEN IN DE OOST-NEDERLANDSE HANDEL

Inleiding

Vanaf het moment dat de eerste plannen werden gesmeed om de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven te verstevigen door middel van de aanleg van de Betuweroute, klonk er protest vanuit verschillende geledingen van de maatschappij. Nederlandse en Duitse milieuorganisaties beschouwden het project als een bedreiging voor enkele natuurgebieden en politici van heel diverse pluimage bekritiseerden de manier waarop de overheid de aanleg van de Betuweroute had doorgedrukt. Bovendien betwijfelde een aantal eminente wetenschappers, onder wie Arnold Heertje en SER-lid Jaap Polak, het nut en het rendement van de nieuwe dubbelsporige goederenspoorlijn die van Rotterdam naar Zevenaar zou leiden en van daaruit verder naar het Ruhrgebied. Een van de alternatieven voor de Betuweroute was volgens de critici de binnenvaart. Deze sector zou vrij gemakkelijk zijn tonnagecapaciteit kunnen uitbreiden en bovendien goedkoper zijn dan de goederentrein en minder geluids- en milieuoverlast veroorzaken.

De protesten mochten niet baten: halverwege de jaren negentig gaf de Tweede Kamer het groene licht voor de bouw van de spoorlijn. Op 18 juni 2007 werd de Betuweroute na veel vertraging en budgetoverschrijding geopend door koningin Beatrix. De discussie over het nut en de efficiëntie van de Betuweroute heeft wel de binnenvaart over de grote rivieren onder de aandacht gebracht, een sector die al eeuwenlang een cruciale rol speelt in de verbinding van het westen van het huidige Nederland met het Duitse achterland. Lang voor de Industriële Revolutie, in een periode dat goederenvervoer over land moeizaam verliep en vaak nauwelijks rendabel was, waren de rivieren bij uitstek de routes voor het transport van bulkgoederen. Een beroemd toltarief uit Koblenz uit het begin van de twaalfde eeuw vermeldt dat onder meer kooplieden uit Deventer, Utrecht, Zaltbommel, Tiel en Heerewaarden voor het verschepen van wijn een bepaalde afdracht verschuldigd waren. Zij exporteerden producten uit het Rijnland weer verder naar Engeland. Schippers en kooplieden uit het huidige Nederland waren dus al vroeg actief in deze sector.[1]

Enkele historici hebben in het verleden de middeleeuwse rivierhandel bestudeerd, maar zij beperkten zich meestal tot een korte periode. Dit proefschrift wil hun werk aanvullen en verbreden door de handel en het transport op de Rijn, de Waal en de IJssel van de late veertiende eeuw tot in de tweede helft van de zestiende eeuw in kaart te brengen. Het langere-

[1] Jansen en Alberts, *Welvaart in wording*, 53. Over het toltarief van Koblenz algemeen Despy, *Tarifs des tonlieux* en recent Kölzer, 'Der Koblenzer Zoll im 11. und 12. Jahrhundert', waarin de auteur beweert dat de oorkonde met het toltarief een latere vervalsing is, maar dat het tarief wel de handelspraktijk van de decennia vóór 1100 weerspiegelt.

termijn-perspectief biedt de mogelijkheid niet alleen de handel te beschrijven, maar ook ontwikkelingen binnen de sector te benoemen en te verklaren. Het resultaat draagt hopelijk bij aan de kennis over de historische betekenis van de vaart op de grote rivieren voor de economie van Noordwest-Europa.

Vraagstelling, werkwijze, opzet

In deze studie staat de handel op de rivieren Rijn, Waal en IJssel centraal in de periode van de tweede helft van de veertiende eeuw tot halverwege de zestiende eeuw, een periode waarin de Nederlanden in politiek en economisch opzicht nogal wat veranderingen doormaakten. Het waren de eeuwen van de Bourgondische en Habsburgse dynastie. Vanaf 1384 werkten de Bourgondiërs aan een geleidelijke uitbreiding van hun Nederlandse bezittingen, allereerst in de zuidelijke gewesten van de Nederlanden. Vanaf 1428/1433 zwaaide hertog Filips de Goede ook in Holland en Zeeland de scepter. Vanuit die machtspositie zou hij nadrukkelijk proberen om zeggenschap te verkrijgen in het Sticht en bisdom van Utrecht. Zijn zoon en opvolger Karel de Stoute continueerde die expansieve beleidslijn en richtte zijn pijlen op Gelre, het hertogdom dat verscheidene keren met de koningen van Frankrijk samenspande tegen hun gezamenlijke Bourgondische tegenstrevers. Karels poging om Gelre in 1473 in te lijven mislukte. De regeringsperiode van Karel van Egmond als hertog van Gelre (1492-1538) werd vervolgens gekenmerkt door een bijna niet aflatende strijd tegen het Bourgondisch-Habsburgse huis. Na diens dood viel Gelre in 1543 in handen van Karel V. Administratief werd het hertogdom vrijwel direct in het Habsburgse landencomplex geïncorporeerd en in 1548 maakte Gelre deel uit van de Bourgondische Kring, het conglomeraat aan Nederlandse bezittingen waarvoor Karel V een gezamenlijke erfopvolging afdwong. Sommige historici hebben de verovering van Gelre met een anachronistische term de territoriale afronding van de Nederlanden gedoopt.[2] Over die term valt te twisten, maar in ieder geval zouden de grenzen de noordelijke gewesten van het Habsburgs-Nederlandse landencomplex zoals die in 1543 werden vastgelegd in de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden vrijwel onveranderd blijven.

Tegelijkertijd veranderden de economische verhoudingen in de Nederlanden tijdens de bestudeerde periode drastisch. Stond in de veertiende eeuw Brugge nog onbetwist bovenaan in de hiërarchie van commerciële steden in de Nederlanden, gaandeweg de vijftiende eeuw verloor de Vlaamse stad terrein en kwam het zwaartepunt van de internationale handel in

[2] Zie bijvoorbeeld Mellink, 'Territoriale afronding der Nederlanden', 492-505. Vgl. Sicking, '"Tot deffensie van de Zuyderzee"', 47.

Antwerpen te liggen. Vanaf het einde van de vijftiende eeuw waren de jaarmarkten van Antwerpen en Bergen op Zoom het centrum voor goederenuitwisseling voor kooplieden en handelshuizen uit heel Europa. Na 1530 nam het belang van de jaarmarkten af, ten faveure van een systeem dat was gebaseerd op de permanente aanwezigheid van factors die in dienst waren van de grote internationale handelaren. De positie van Antwerpen bleef onverminderd dominant tot aan de Opstand. De stad groeide in de vijftiende en zestiende eeuw navenant: van zo'n 10.000 inwoners in 1400 via 50.000 rond 1500 tot een bevolkingstal van 100.000 in 1560. Daarmee stond de stad ook in demografisch opzicht bovenaan de hiërarchie van het stedelijk netwerk van de Nederlanden.[3]

Verder naar het noorden voltrokken de commerciële ontwikkelingen zich later en op kleinere schaal, maar wel degelijk met grote intensiteit en dynamiek. Verslechterende ecologische omstandigheden, voornamelijk de inklinking van de veenbodem, versterkten vanaf de tweede helft van de veertiende eeuw in het graafschap Holland een proces van structurele economische verandering dat al vóór de Zwarte Dood was ingezet.[4] Na 1350 ontwikkelde de Hollandse economie zich snel tot een van de modernste van Europa, gekarakteriseerd door een relatief lage mortaliteit tijdens de grote pestuitbraken, een sterke toename van niet-agrarische, proto-industriële activiteiten op het platteland, een snelle urbanisatie en de ontwikkeling van exportgerichte nijverheidsproductie in de steden.[5] Aan het eind van de veertiende eeuw was in het graafschap Holland een stedelijk netwerk te ontwaren, dat weliswaar nog niet was uitgegroeid tot een duidelijk hiërarchisch systeem, maar dat wel werd gekenmerkt door een relatief vergaande functionele specialisatie per stad. Dordrecht in het zuiden en Amsterdam in het noorden waren de commerciële *gateways* van het graafschap, ieder met een eigen achterland.[6] De nijverheidssteden voedden de Hollandse export. Gouda, Delft en Haarlem waren grote brouwcentra; laken kwam voornamelijk uit Leiden en daarnaast uit een paar kleinere productiecentra zoals Naarden en Den Haag. De vissersdorpen en -stadjes in het noorden en zuiden waren in dit systeem geïntegreerd, evenals de zoutproducerende nederzettingen uit de Hollands-Zeeuwse Delta. Via de grote distributiecentra Amsterdam en Dordrecht vonden de Hollandse nijverheidsproducten hun weg naar afzetmarkten in binnen- en buitenland.

Deze studie gaat echter niet in de eerste plaats over de economische voorsprongsgebieden van de Nederlanden, maar over het rivierverkeer door Gelre en

---

[3] Van der Wee, *Growth of the Antwerp market*; Lesger, *Handel in Amsterdam*, 43-46.
[4] Van Bavel en Van Zanden, 'Jump-start', 503-532.
[5] Idem, 523-526 en Van Zanden, 'Taking the measure', 136 en 144-149.
[6] Lesger, 'Intraregional trade' en idem, *Handel in Amsterdam*, 40-42 en 52-64.

Oversticht. Dat is een bewuste keuze om niet uitsluitend de geschiedenis te schrijven van de regio's die in economisch opzicht de Nederlanden domineerden in de onderzochte periode, maar juist ook van de aanpalende territoria die over hun hoogtepunt heen leken te zijn. De Overstichtse en Gelderse steden in het rivierengebied waren immers eerder ontstaan dan hun Hollandse tegenhangers en al vanaf de dertiende eeuw actief op de internationale markten van Noord-West-Europa. Gedurende de periode van structurele economische en politieke veranderingen in de Nederlanden, wijzigde echter de economische positie van de oostelijke Nederlanden. De Gelderse en Overstichtse eigenhandel op het buitenland nam af en de schaarse demografische gegevens suggereren dat de Gelderse en Overstichtse steden nauwelijks meer groeiden tussen de late veertiende eeuw en het begin van de Opstand, een indicatie van economische stagnatie.[7]

Toch werden Rijn, Waal en IJssel in de onderzochte periode steeds druk bevaren door kooplieden en schippers. Dit proefschrift gaat na hoe de voortschrijdende Bourgondisering en de verschuivingen op de economische kaart van de Nederlanden het rivierverkeer beïnvloedden. Zorgde de verplaatsing van het commerciële zwaartepunt van Brugge naar Antwerpen of de opkomst van de Hollandse economie voor wezenlijke veranderingen in het handelsvolume, in het type verscheepte producten of in de organisatie van de handel? Daarbij moet worden bedacht dat aan het begin van de periode nog geenszins vaststond of en hoe de economische verhoudingen in de (Bourgondische) Nederlanden zich zouden wijzigen in de volgende twee eeuwen. Aan het einde van de veertiende eeuw was Brugge nog zonder twijfel de grootste en meest kosmopolitische markt van de Nederlanden; dat Antwerpen die rol in de tweede helft zou overnemen en uitbreiden, was geen uitgemaakte zaak. De Hollandse steden op hun beurt hadden in de veertiende eeuw aanzienlijk aan betekenis gewonnen, maar op voorhand lag zeker niet vast dat de Hollandse groei structureel zou zijn. Evenmin was op dat moment al duidelijk dat de Oost-Nederlandse steden overvleugeld zouden worden door de Hollanders. Het handelen van de actores in het rivierverkeer moet dus worden gezien in de context van geleidelijk veranderende verhoudingen in en tussen de gebieden die door de rivieren werden verbonden.

Tot die gebieden hoorden uiteraard ook verder stroomopwaarts gelegen regio's, zoals Kleef, Gulik en het Rijnland. Wijzigingen in de commerciële en economische patronen in deze gebieden zullen in dit proefschrift ook aan bod komen. De commerciële contacten tussen de Duitse gebieden, Gelre, Oversticht en de Nederlandse kustgebieden zullen in de eerste

[7] Benders, 'De demografische ontwikkeling'; Van Schaïk, *Bevolking, belasting, bezit*, 146-158

plaats in kaart gebracht worden door een kwantitatieve analyse van handel en scheepvaart op de grote rivieren. Welke producten werden verscheept en in welke hoeveelheden? Wie vervoerden deze goederen, op welke manier manier deden zij dat? Wat waren de meest vooraanstaande plaatsen van bestemming in het rivierverkeer en trad daar in de loop van de eeuwen verandering in op?

De belangrijkste bronnen ter beantwoording van deze vragen zijn de rekeningen van de hertogelijke Gelderse tollen die op verschillende plaatsen aan de Rijn, Waal en IJssel werden geheven. Dankzij de gewoonte van de Gelderse graven en hertogen om hun tollen niet altijd in pacht uit te geven, zijn er voor Nederlandse begrippen betrekkelijk veel tolrekeningen overgeleverd, en over een behoorlijk lange periode, van de late dertiende eeuw tot en met de tweede helft van de zestiende eeuw. Hierdoor is het dus ook mogelijk het handelsverkeer op de rivieren over een langere periode in kaart te brengen. I.A. Nijhoff, de grote Gelderse geschiedschrijver, onderkende al in 1826 de waarde van de rekeningen, "leeverende tallooze bijdragen tot de kennis en waardering van den aard en de voorwerpen des handels in die tijden, waarom het te wenschen is, dat eenmaal tot dit oogmerk uit dezelfde opgezamelde resultaten door eene bekwame pen ter verrijking eener geschiedenis dezer gewesten aangewend zullen worden." Of dit proefschrift aan Nijhoffs wensen zal kunnen voldoen, zal moeten blijken. Dat de rekeningen niet alleen maar bestudeerd zijn met het oog op de geschiedenis 'dezer gewesten', moge uit het voorgaande duidelijk zijn.

Tot nu toe hebben onderzoekers zich voornamelijk beperkt tot het gebruik van tolrekeningen uit een enkel boekjaar of enkele boekjaren, om zo als het ware een momentopname van handel en transport te kunnen maken. Zo'n momentopname is statisch en draagt het gevaar in zich dat de geselecteerde jaren vanwege bijzondere omstandigheden (bijvoorbeeld oorlog, weersomstandigheden of methode van tolinning) een weinig representatief beeld opleveren van het handelsverkeer in de periode.[8] Daarom is er in dit onderzoek voor gekozen om telkens bronnen uit een serie van opeenvolgende jaren te analyseren. Bovendien moest het idealiter voor zo'n aaneengesloten periode gaan om gegevens die verzameld zijn uit tolplaatsen op iedere riviertak, dus van de (Neder-)Rijn, de Waal en de IJssel.[9] De belangrijkste daarvan voor dit onderzoek zijn de tollen van Lobith,

[8] Vgl. Weststrate, 'Laat-veertiende-eeuwse Gelderse riviertolrekeningen' en hoofdstuk 2 van dit proefschrift.

[9] Vandaag de dag vertakt de Rijn zich bij Millingen aan de Rijn in de Waal en het Pannerdens Kanaal, maar in de late middeleeuwen splitste de rivier zich direct na Lobith in een zuidelijke tak, de Waal, en een noordelijke tak, de Nederrijn. De tolheffing te Lobith, die op dat moment in Kleefse handen was, werd in 1553 verplaatst naar Tolkamer. Vlak voor Arnhem splitst de IJssel zich af als een zijtak van de Nederrijn in noordelijke richting. De Nederrijn stroomt verder naar het westen; na Wijk bij Duurstede gaat de (zuidelijke) hoofdstroom van deze rivier verder als de Lek (zie kaart 1). Hier zij opgemerkt dat het begrip 'Nederrijn' in diverse talen verschillende

Nijmegen, Arnhem, IJsseloord en Zutphen. Gegevens uit andere Gelderse tolplaatsen zijn helaas vaak minder compleet. De combinatie van deze twee criteria – een aaneengesloten serie jaren en evenwichtig gespreide meetpunten – mondt uit in het belangrijkste middel van selectie dat hier op het bronnenmateriaal wordt toegepast: het zogenoemde kruisjaarprincipe. In een ideaal kruisjaar zijn de rekeningen van alle tollen op Rijn, Waal en IJssel overgeleverd.[10]

Uiteindelijk heeft deze selectie twee grote series opgeleverd: een in de periode 1388-1399 en een serie die loopt van 1543 tot 1557. Deze periodes zijn de belangrijkste 'meetmomenten' van dit onderzoek. Uit de tussenliggende periode zijn er helaas weinig rekeningen in serie overgeleverd. Er is dan ook bewust voor gekozen om uit de vijftiende eeuw alleen de rekeningen van Lobith uit de jaren 1438-1440 aan een nadere kwantitatieve beschouwing te onderwerpen. Dit waren jaren van extreme duurte en graanschaarste in Noordwest-Europa en het Lobithse materiaal maakt het mogelijk de impact daarvan op het rivierverkeer te meten. De periodes 1388-1399 en 1543-1557 vormen ruwweg het chronologische begin- en eindpunt van het onderzoek. Deze jaartallen moeten zeker niet als harde cesuur worden beschouwd, want zij worden overgeschreden wanneer het onderzoek dat noodzakelijk maakt. De afbakening is eerder ingegeven door de beschikbaarheid van het bronnenmateriaal.

Het eerste hoofdstuk van dit proefschrift schetst allereerst de commerciële betrekkingen tussen en de netwerken van de verschillende steden die deelnamen aan het rivierverkeer. Voor de Oost-Nederlandse steden en hun tegenhangers in Kleef, Gulik, Westfalen en het Rijnland vormde de Hanze een van die netwerken, maar zeker niet het enige. Iedere afzonderlijke stad probeerde telkens haar eigen positie te bepalen in de economische ruimte van de Nederlanden: soms zocht men daarvoor steun bij andere Hanzesteden, maar andere keren onderhielden zij geheel op eigen kracht goede commerciële contacten met andere steden en regio's.

---

betekenissen heeft. Zo betekent in het Duits '*Niederrhein*' zowel de benedenloop van de Rijn binnen de Duitse staatsgrens (ruwweg van Keulen tot aan Emmerik), als ook ongeveer de regio die in dat stroomgebied aan Nederland grenst (vgl. Nordrhein-Westfalen). Het Franse *Bas Rhin* is een departement in de Elzas. In dit proefschrift wordt met 'Nederrijn' de loop van de rivier vanaf de splitsing in Lobith tot aan Wijk bij Duurstede bedoeld.

[10] De Maas wordt slechts zijdelings in dit onderzoek betrokken. Centraal staat het onderzoek naar de goederenuitwisseling tussen Rijnland, Kleef en Gulik met Keulen als belangrijkste markt enerzijds en de westelijke Nederlanden anderszijds, en daarvoor was de Rijn met al haar vertakkingen de belangrijkste waterweg. Gevolg is dus dat niet het gehele rivierverkeer in de Lage Landen behandeld wordt. Waar nodig worden de gegevens uit dit onderzoek aaangevuld en vergeleken met het transport op de Maas op basis van secundaire literatuur. Over het kruisjaarprincipe, dat op grotere schaal is toegepast in de editie van de rekeningen van de Hollandse graven uit het Beierse huis, zie J.G. Smit, 'Editie en ontsluiting', 21-22.

De hoofdstukken 2 tot en met 4 beslaan de late veertiende eeuw en vormen samen deel II van deze studie. Hoofdstuk 2 gaat in op een aantal brontechnische aspecten van de laat-veertiende eeuwse tolrekeningen. Het maakt duidelijk binnen welke administratieve setting de rekeningen tot stand zijn gekomen en welke mogelijkheden en beperkingen de rekeningen hebben voor economisch-historisch onderzoek. Het laat-veertiende-eeuwse rivierverkeer wordt in hoofdstuk 3 onderworpen aan een kwantitatieve analyse en het daaropvolgende hoofdstuk gaat in op de wijze waarop kooplieden en schippers hun activiteiten organiseerden en welke markten zij bedienden.

Deel III stelt de vijftiende eeuw centraal. Daarbij komen in hoofdstuk 5 weer een aantal kwantitatieve aspecten van het verkeer aan bod, op basis van de Lobithse rekeningen van 1438-1440. Het volgende hoofdstuk is niet zozeer op cijfermateriaal gebaseerd, maar is een *case-study* waarin de dynamiek in de verhoudingen tussen de diverse steden die in het handelsverkeer van, naar en door Oost-Nederland actief waren, wordt uitgewerkt. Het onderwerp van deze *case-study* is een conflict dat in de vijftiende eeuw rees tussen de jaarmarktstad Deventer aan de ene kant en een aantal Hollandse steden aan de andere kant. Dit specifieke geval laat zien hoe een dergelijk commercieel conflict druk legde op bestaande netwerken en de loyaliteit van steden en kooplieden die onderdeel vormden van die netwerken. Ook de rol van een al dan niet aanwezige centrale overheid komt in dit conflict aan de orde. Daarmee biedt dit hoofdstuk een structurele aanvulling op de seriële analyse van de tolrekeningen.

Deel IV is weer grotendeels kwantitatief van aard. De veranderende administratieve structuren in Gelre na 1543 en de implicaties daarvan voor de waarde van de Gelderse tolrekeningen als bron zijn het onderwerp van hoofdstuk 7. Vervolgens geeft hoofdstuk 8 opnieuw een kwantitatieve analyse van het rivierentransport, nu uit de jaren na 1543. In hoofdstuk 9 tenslotte, komen alle lijnen bij elkaar: het probeert de belangrijkste conclusies uit de kwantitatieve analyses te verbinden met de inzichten uit de hoofdstukken 1 en 7.

Historiografie

Dit onderzoek is voor het grootste deel gebaseerd op bronnen uit archieven in Gelderland en Overijssel. Dat betekent echter niet dat dat deze studie zich wil beperken tot deze twee regio's. Het staat buiten kijf dat de rivieren de commerciële hoofdslagaders van Oost-Nederland waren. Op de Zuiderzeestadjes Harderwijk en Elburg na, heeft zich in de Middeleeuwen in Gelre of het Oversticht geen stedelijke nederzetting van betekenis

ontwikkeld buiten het stroomgebied van Rijn, Waal, IJssel of Maas.[11] De grote economische betekenis van de rivieren zat in hun verbindende karakter. Zij knoopten een paar grote economische regio's in Noordwest-Europa aan elkaar en maakten uitwisseling van goederen en personen op relatief grote schaal mogelijk. Het is dan ook niet de bedoeling om in dit proefschrift specifiek de 'Gelderse' of 'Overijsselse' rivierenhandel te bestuderen. De gebruikte bronnen zijn overwegend Gelders en Overijssels, maar de reikwijdte van deze studie is breder. Centraal staat de doorvoerhandel over de rivieren van de westelijke Nederlanden via Oost-Nederland naar Kleef, Gulik en het Rijnland en vice versa. De resultaten van dit onderzoek zijn relevant voor zowel de studie van handel en economie in Oost-Nederland en het westen van het huidige Duitsland, als ook in de westelijke Nederlanden. De *dynamiek* van de handelsbetrekkingen tussen deze regio's staat voorop.

Het perspectief van de rivieren als verbindingswegen tussen economische regio's is natuurlijk niet nieuw. De grote pionier op dit terrein was Bruno Kuske, die aan het begin van de twintigste eeuw in zijn werk over Keulen veel nadruk legde op de betekenis van de Rijn als verkeersader tussen het Rijnland en de Nederlanden.[12] Dezelfde thematiek is recenter ook door Franz Irsigler en Georg Hirschfelder aangesneden. Over het algemeen lag echter door de jaren heen specifiek de nadruk op de handelsbetrekkingen van Oost-Nederland met het Duitse Nederrijngebied. Exemplarisch voor de manier waarop generaties van historici tegen de economische geschiedenis van de Oost-Nederlandse steden hebben aangekeken, is de observatie van Franz Petri, uit een invloedrijk artikel over de IJssel- en Zuiderzeesteden en hun relatie tot de Duitse Hanze uit 1961:

"[...] *im Spätmittelalter und der beginnenden Neuzeit gehörten der deutsche Niederrhein und die ostniederländische IJssel wirtschaftlich noch immer unlöslich zusammen*." [13]

Hiertegen valt op het eerste gezicht niet veel in te brengen. Vanwege de grote rivieren die door Gelre en het Oversticht stroomden, oriënteerden de steden in beide regio's zich economisch als vanzelf op de territoria aan de Duitse Nederrijn en dan met name op de handelsmetropool Keulen. Daarnaast knoopten de Oost-Nederlandse steden belangrijke contacten aan met de Duitse Hanzesteden, met wie zij gezamenlijk optrokken om hun

[11] Jansma, 'Elburgs economisch verleden', 1-10 erkent de rol van Elburgse burgers als vissers en viskooplieden in een interregionaal netwerk, maar vermoedt dat arbeidsdeling en bevolkingsomvang in Elburg te gering waren om de nederzetting als een volledig tot wasdom gekomen stad te beschouwen.
[12] Zie de diverse verzamelde bijdragen in Kuske, *Köln, der Rhein und das Reich*.
[13] Petri, 'Stellung der Südersee- und IJsselstädte', citaat op p. 43.

(Hanzeatische) handelsbelangen in Scandinavië, Engeland en Vlaanderen veilig te stellen. Op zich is er dus alle reden om de relaties tussen Duitse Nederrijn en Oost-Nederland uitvoerig aandacht te geven, maar er is hier meer aan de hand.

De historici die zich bezighielden met de relaties van het Duitse Rijk met de gebieden aan de westelijke grens, de zogenoemde *Westforscher*, schonken opmerkelijk genoeg veel minder aandacht aan de contacten van de Oost-Nederlandse steden met hun buren in het westen en zuiden: Holland/Zeeland, Vlaanderen en Brabant. Dat is niet toevallig. Het werk van Petri en zijn Nederlandse en Duitse collega's bracht namelijk een aantal onderzoekstradities bij elkaar, die ieder voor zich de tendens versterkten om Oost-Nederland te beschouwen als een regio met een eigen economische en politieke ontwikkeling, eerder verbonden met het 'Duitse' achterland dan met het 'Bourgondische' westen. De motieven die achter deze opvatting lagen, waren op zijn zachtst gezegd niet altijd even zuiver: vóór de Tweede Wereldoorlog schreef met name Petri een oeuvre bij elkaar, dat zich uitstekend bleek te lenen voor de historische onderbouwing van bepaalde ideologische en territoriale claims van de nationaal-socialistische machthebbers.[14] Het bleef bovendien niet bij misbruik door de politieke en militaire autoriteiten. Kort na het begin van de Duitse bezetting van Nederland, België en een groot deel van Frankrijk werd Petri actief onderdeel van het regime, toen hij werd benoemd tot hoofd van de cultuurafdeling van het Duitse militaire bestuur in Brussel. In die functie was hij onder meer verantwoordelijk voor een agressief beleid van vervlaamsing van de Franstalige universiteiten, en in meer in het algemeen van Germanisering van de Belgische academische wereld. Daarnaast zagen de bevelhebbers in Petri een uitermate geschikte figuur om historische brandstof te leveren voor de op volle toeren draaiende propagandamachine.[15]

---

[14] Adolf Hitler zelf zou in 1942 het *Habilitationsschrift* van Petri uit 1935 in één nacht hebben uitgelezen. Petri betoogde daarin dat in de laat-Romeinse tijd en de vroege Middeleeuwen Frankische stammen zich in Frankrijk tot aan de Loire hadden gevestigd. Hij baseerde zich daarbij op taalkundige en archeologische bronnen, vooral plaatsnamen en bepaalde graftypes. Geïnspireerd door de eigentijdse rassenleer, kwam hij tot de conclusie dat de Loire en de benedenloop van de Seine als '*nordische Rassengrenze*' moet worden gezien. Hitler zou enthousiast hebben verkondigd dat hij nu inzag dat Wallonië en Frankrijk eigenlijk oeroud Duits land waren, dus: 'Wenn wir die Rückgabe irgendeines Gebietes [...] mit vollem Recht verlangen könnten, so die Walloniens und Nordfrankreichs'. Deze anekdote komt uit *Hitlers Tischgespräche im Führerhauptquartier 1941-1942*, opgetekend door Henry Picker, hier geciteerd naar Schöttler, 'Die historische Westforschung', 220.

[15] Het voert te ver om in deze inleiding uitgebreid in te gaan op de *Westforschung* en de carrières van de belangrijkste exponenten daarvan, zoals Petri. Over dit onderwerp woedt sinds de jaren negentig een uitgebreid debat, zie onder meer Schöttler, 'Die historische Westforschung'; Ditt, 'Franz Petri und die Geschichte der Niederlande' en idem, *Kulturraumforschung*; Pitz, 'Franz Petris Habilitationsschrift'; Rusinek, '"Westforschungs"-Traditionen nach 1945', het controversiële Derks, *Deutsche Westforschung* (m.n. hoofdstuk 3 'Deutsche Westforsung in den Niederlanden') en het themanummer 'Westforschung en Nederland' van het *Tijdschrift voor Geschiedenis* 118-2 (2005).

Na de oorlog werd Petri vrij snel gerehabiliteerd. Hij werkte al gauw weer over de historische Duits-Nederlandse betrekkingen, maar zijn toon was nu gematigd. De nadruk op *Volk* en *Germanentum* was verdwenen en daarvoor in de plaats kwamen neutralere begrippen als het Avondland en Europa, overigens zonder dat Petri verder veel aan de grondslagen van zijn eerdere opvattingen wijzigde.[16] In Nederland vond hij aansluiting bij een andere onderzoekstraditie, die van de regionale geschiedenis. Traditioneel kreeg, en krijgt, de zeventiende-eeuwse bloei van de Republiek, en dan vooral van Holland en Zeeland, uitgebreide aandacht in het historisch onderzoek. Vergeleken daarmee werd de geschiedenis van Oost-Nederland stiefmoederlijk behandeld: vóór 1940-1945 wijdde men er maar mondjesmaat een serieuze monografie aan. Rijpma schreef in de negentiende eeuw een studie over Kampen als handelsstad, Meilink wijdde zijn proefschrift aan de Nederlandse steden die aan het eind van de veertiende eeuw deel uitmaakten van de Hanze en Sneller schreef in de jaren dertig zijn nog steeds gezaghebbende studie over de jaarmarkten van Deventer.[17] Dat was het wel ongeveer. De Duitse invloed in deze werken is onmiskenbaar: zo putten alle drie de auteurs putten rijkelijk uit de *Hanserecesse* en het *Hansisches Urkundenbuch*, de grote reeksen van bronuitgaven voor de geschiedenis van de Hanzesteden. Een Nederlands equivalent was eenvoudigweg niet voorhanden. De studie van Sneller verscheen zelfs in het Duits, in de *Pfingstblätter*-serie van de *Hansischer Geschichtsverein*.

Tegelijkertijd bestond er in het oosten van Nederland wel een respectabele traditie van regionaal historisch onderzoek, gedragen door provinciale historische verenigingen zoals de Vereeniging Gelre en lokale en provinciale archivarissen.[18] Vanuit deze hoek publiceerde bijvoorbeeld de Nijmeegse stadsarchivaris H.D.J. van Schevichaven diverse artikelen over de handelsgeschiedenis van Gelre en dan vooral van Nijmegen.[19] Ook de bronnenuitgave van de Gelderse landsheerlijke riviertollen uit het jaar 1394-1395 door J.C. Westermann komt rechtstreeks voort uit deze traditie.[20] Het belang van deze editie voor de kennis van de rivierenhandel is groot: lange tijd was het de enige uitgegeven bron die als basis kon dienen voor kwantitatieve uitspraken over de handel op de grote rivieren. Een na-oorlogse exponent

---

[16] Ditt, 'Franz Petri', 180 e.v.
[17] Sneller, *Deventer*, Rijpma, *Kampen* en Meilink, *De Nederlandsche Hanzesteden*. Tijdens de Tweede Wereldoorlog verscheen Hollweg, *De Nederlandse Hanzesteden*, met in de inleiding een lofzang op regime-verheerlijkende literatuur over de Hanze.
[18] Venner, 'Geschiedbeoefening', 505-511.
[19] De carrière van Van Schevichaven en kritiek op diens weinig wetenschappelijke werkwijze in: J. Prinsen Jlz., 'Levensbericht van H.D.J. van Schevichaven', 50-52.
[20] Westermann, *Rekeningen landsheerlijke riviertollen*.

van de regionaal gerichte geschiedschrijving is het proefschrift van Thurlings over de vijftiende- en zestiende-eeuwse Maashandel van Venlo en Roermond.[21]

De regionale traditie, die zich vaak verzette tegen een door Holland gedomineerde geschiedschrijving, vond zijn belangrijkste na-oorlogse vertegenwoordiger in Wybe Jappe Alberts. Hij ontplooide veel initatieven op dit onderzoeksterrein en werd daarvoor in 1968 beloond met een leerstoel in de regionale geschiedenis aan de Universiteit van Utrecht. Onder regionale geschiedenis verstond Alberts vooral de geschiedenis van Oost-Nederland. Zijn oude liefde Gelre schonk hij de meeste aandacht. Hij publiceerde in 1966 een algemene studie over de graafschap en het hertogdom Gelre tot 1492. Elf jaar later werkte hij, samen met enkele andere auteurs, mee aan een vervolg op die studie, nu over de jaren 1492-1795.[22] Beide boeken gelden vandaag de dag nog als standaardwerken binnen de Gelderse geschiedschrijving. Overigens schreef Alberts niet alleen monografieën over landsheerlijke territoria in het Nederlands-Duitse grensgebied. Hij pleitte ook hartstochtelijk voor de uitgave van middeleeuwse bronnen, met name die voor de sociale en economische geschiedenis van de laatmiddeleeuwse stad in Oost-Nederland. Stadsrekeningen stonden daarbij centraal.[23] Bij al deze edities ging Alberts niet altijd even nauwgezet te werk. Wie met zijn bronuitgaves heeft gewerkt, merkt dat er nogal wat foutieve lezingen en eigenzinnige interpretaties in zijn geslopen. Niettemin hebben de initiatieven van Alberts een schat aan bronnen voor de Oost-Nederlandse geschiedenis blootgelegd en dat is een verdienste die moeilijk kan worden overschat.

Alberts heeft in navolging van Westermann ook de rekeningen van de Gelderse landsheerlijke tol te Lobith uit de boekjaren 1306, 1404-1405 en 1408-1409 uitgegeven, rekeningen die voor dit onderzoek van bijzondere waarde zijn.[24] Alberts zag in dat de Lobithse en overige Gelderse tolrekeningen van fundamenteel belang zijn voor het inzicht in het handelsverkeer op de Rijn en haar vertakkingen. Hij had dan ook het plan de Gelderse landsheerlijke tolrekeningen uit veertiende en de eerste helft van de vijftiende eeuw integraal uit te geven; de Lobithse rekeningen uit 1404-1405 en 1408-1409 mogen als een soort voorstudie daarvan worden beschouwd. Het grote project is nooit van de grond gekomen. Alberts' kennis over de rivierenhandel, opgedaan in de voorbereiding van het project, sijpelde echter wel door in diverse publicaties over de economische geschiedenis van (Oost-)

[21] Thurlings, *Maashandel*.
[22] W.J. Alberts, *Geschiedenis van Gelderland tot 1492*; P.J. Meij, Alberts e.a., *Geschiedenis van Gelderland, 1492-1795*.
[23] Herhaaldelijk wees hij op het belang van de stadsrekening als bron voor historisch onderzoek, zie bijvoorbeeld Alberts, 'Mittelalterliche Stadtrechnungen als Geschichtsquelle'.
[24] Alberts, 'Lobith 1404-1405 en 1408-1409'.

Nederland, het derde onderwerp waar hij zich veelvuldig mee bezighield. Zo schreef hij een inzichtelijk en beknopt werkje over de tol van Lobith in al zijn facetten, waarin onder meer handelsgoederen, kooplieden, tolbetaling, tolbeheer en scheepstypes de revue passeerden.[25] Belangrijker is de substantiële plaats die hij de rivierenhandel toedacht in *Welvaart in Wording*, het handboek over de sociale en economische geschiedenis van middeleeuws Nederland dat generaties lang toonaangevend is geweest. Ook in zijn populair-historische werkje over de Nederlandse Hanzesteden belichtte Alberts de specifieke plaats van de rivierenhandel in het Oost-Nederlandse handelsnetwerk.[26]

Gezien zijn leeropdracht was het niet meer dan logisch dat Alberts nauwe contacten onderhield met Duitse collega's. Het onderzoek naar regionale geschiedenis had in Duitsland namelijk veel eerder wortel geschoten, en was bovendien veel sterker geïnstitutionaliseerd en methodisch verder ontwikkeld dan in Nederland. Alberts zocht en vond onder meer aansluiting bij Franz Petri, die vanaf 1961 directeur was van het *Institut für Geschichtliche Landeskunde der Rheinlande* (IGL) in Bonn en later hoogleraar in Münster zou worden. Samen bepaalden zij in de jaren zestig en vroege jaren zeventig voor een belangrijk deel de agenda van het onderzoek naar de Oostelijke Nederlanden.[27] Uiteraard werd hun ook tegengas gegeven: in Nederland sloeg de 'Wageningse' school van Slicher van Bath vanaf de jaren zeventig de weg in van een op positivistische leest geschoeide sociaal-economische geschiedschrijving, die methodisch sterk was geënt op de sociale wetenschappen. Dit bood historici de kans aan te knopen bij Angelsaksische onderzoekstradities die mijlenver verwijderd waren van vragen naar de plaatsing van Gelre en Oversticht in een Nederlands-Duits *Kulturraum*, zonder dat zij overigens de resultaten van dat type onderzoek wilden missen.[28] Het werk van Ketner over de laatmiddeleeuwse handel van Amsterdam, waarin hij

---

[25] Alberts, *Rheinzoll zu Lobith*.

[26] Alberts, *De Nederlandse Hanzesteden*, 78-87.

[27] Hoezeer Alberts en Petri zich op elkaars werk oriënteerden wat betreft de methodische grondslagen en praktisch-institutionele problemen van het onderzoek naar Oost-Nederland en het westen van Duitsland, moge blijken uit hun programmatische verzamelband *Gemeinsame Probleme*, waarin vijf eerder verschenen artikelen van Alberts en vier van Petri zijn gebundeld. Met nadruk moet worden gezegd, dat de samenwerking tussen beide mannen in het geheel niet betekende dat Alberts sympathiseerde met Petri's politieke opvattingen van voor 1945.

[28] Slicher van Bath schreef in de *Geschiedenis van Overijssel* uit 1970 kritisch over de nadruk die het onderzoek tot dan toe had gelegd op de economische verbondenheid van de IJsselstreek met het Duitse achterland. In zijn ogen waren de commerciële contacten met Holland, Friesland en andere westelijk en noordelijk gelegen territoria voor de IJsselsteden evenzeer van eminent belang, *Geschiedenis van Overijssel*, 105. Voorbeelden van de op positivistische leest geschoeide studies zijn bijvoorbeeld Van Schaïk, *Bevolking, belasting, bezit* en Van Bavel, *Transitie en continuïteit*.

een grote plaats inruimde voor de kwantitatieve duiding van de handel van die stad met het IJsselgebied, mag in zekere zin als voorloper daarvan worden beschouwd.[29]

Een speciale vermelding verdienen de bronedities en artikelen van de hand van J.F. Niermeyer. Vanaf de jaren veertig publiceerde hij *in extenso* over het Hollandse rivierverkeer en de stapel van Dordrecht in de veertiende en vijftiende eeuw en bracht zo het Hollandse deel van het verkeer op de grote rivieren in kaart. De bronnen die Niermeyer daarvoor gebruikte, waren de basis voor het eerste deel van de *Bronnen voor de economische geschiedenis van het Beneden-Maasgebied*. In 1997 vulde Hans Smit deze uitgave aan met een tweede deel, waarin de overgeleverde Hollandse riviertolrekeningen van 1434 tot 1534 zijn uitgegeven.[30] In zijn artikelen koppelde Niermeyer indien mogelijk Hollandse en Gelderse gegevens, om zo een vollediger beeld van het rivierverkeer rond 1400 te schetsen.

Vandaag de dag is het onderzoek naar de Oostelijke Nederlanden diverser dan ooit en meer dan tevoren kijken historici daarbij over de grenzen van de regio.[31] Aan de Universiteit Groningen is in 2001 het Hanze Studie Centrum ingericht. De leden daarvan verrichten onderzoek naar economische, politiek-diplomatieke en sociaal-culturele ontwikkelingen in diverse Oost-Nederlandse steden.[32] Zij hanteren daarbij uitdrukkelijk een internationaal perspectief en zoeken bovendien aansluiting bij onderzoek naar de economische verhoudingen in het Noordzee- en Oostzeegebied in de Vroegmoderne Tijd. Het Centrum geeft de studie naar de geschiedenis van de Oost-Nederlandse (Hanze-)steden voor het eerst sinds tijden weer een duidelijke institutionele inbedding aan een Nederlandse universiteit. Het ontgint nieuwe onderzoeksterreinen, heeft een nieuwe publicatiereeks geïnitieerd en neemt het voortouw in de digitale ontsluiting van waardevolle bronnen uit de stedelijke archieven van de Hanzesteden.

Toch waart ook de geest van Petri en Alberts nog steeds rond. De subsidiëring van grensoverschrijdende historische projecten door de EU wakkert die zelfs aan. Om maar een voorbeeld te noemen: in 2001 organiseerde de Historische Verein Geldern, met fondsen uit een Europees INTERREG-programma een grote tentoonstelling over *De Gouden Eeuw van*

---

[29] Ketner, *Handel en scheepvaart*, m.n. 20-106.

[30] Niermeyer, 'Over het handelsverkeer'; ibidem, 'Dordrecht als handelsstad'; ibidem, *Bronnen Beneden-Maasgebied* I; Smit, *Bronnen Beneden-Maasgebied* II.

[31] Zie naast de genoemde titels van Van Schaïk en Van Bavel ook bijvoorbeeld Nijsten, *In the shadow of Burgundy* en het te verschijnen proefschrift van Aart Noordzij over de ontwikkeling Gelderse identiteit(en) in het perspectief van voortschrijdende staatsvorming in de Nederlanden.

[32] Voor de onderzoeksomschrijvingen van de onderzoekers van het centrum zie http://www.rug.nl/let/onderzoek/onderzoekcentra/hanzestudiecentrum/onderzoek. Een kleine greep uit publicaties tot nu toe: Brand, 'Habsburg and Hanseatic diplomacy', Wubs-Mrocewicz, 'Hopped beer' en ibidem, 'The Bergenfahrer and the Bergenvaarders', Robijn, 'Brothers in life and death', De Boer, 'De zaak Jorien Voet' en ibidem, 'De stad als "pleitbezorger"'.

Gelre, die expliciet als 'grensoverschrijdend' werd gepresenteerd.[33] Het perspectief van de bijdragen in de bijbehorende catalogus was echter hoofdzakelijk intern-Gelders. Het grensoverschrijdende aspect zat vooral in het feit dat de territoria van het oude hertogdom tegenwoordig over Nederland en Duitsland zijn verdeeld. Gelre wordt in de betreffende bundel vooral gekarakteriseerd als een zelfstandige speler in het laatmiddeleeuwse politieke spel in Europa, een gebied dat innige banden onderhield met naburige Duitse territoria aan de Rijn en dat mogelijk een grote concurrent voor de Bourgondische hertogen had kunnen zijn, als de geschiedenis iets anders was gelopen. Aan de grensoverschrijdende betrekkingen met naaste buurman Holland wordt nauwelijks een woord gewijd. Dit proefschrift zal in ieder geval laten zien dat de commerciële banden tussen Holland en Gelre (en Oversticht) levendig waren.

[33] Stinner en Tekath (eds.), *Gouden eeuw van Gelre*, later omgewerkt tot Evers e.a. (eds.), *Het hertogdom Gelre*.

1. Stedelijke netwerken

Tijdens de gehele late Middeleeuwen waren de stapelplaatsen Keulen en Dordrecht de belangrijkste begin- en eindpunten van de handel over Rijn en Waal, terwijl Kampen en Deventer eenzelfde functie vervulden voor het verkeer op de IJssel, zij het op kleinere schaal. Maar uiteraard hielden handelsstromen niet op in die steden. Vanuit Dordrecht voerde men handelswaar verder naar de Vlaamse en Brabantse markten, en over de Noordzee naar Engeland. Kampen was een van de belangrijkste uitvalshavens voor Oostzeevaarders in de Nederlanden en bovendien kon men vanuit de IJsselstad ook de Hollandse markten in het Zuiderzeegebied bedienen. Keulen was op zijn beurt van groot belang voor de handel verder landinwaarts, hetzij over de Rijn in de richting van Mainz, Koblenz en Frankfurt, hetzij over landroutes naar het oosten. Dordrecht, Kampen, Deventer en Keulen waren dus zeker niet alleen centra van consumptie of regionale marktcentra. In termen van stedelijke netwerktheorie waren ze vooral *gateway cities*, steden die een heel scala aan producten, zowel hoogwaardige luxe-artikelen als bulkgoederen, verder distribueerden naar een uitgestrekt achterland. Bovendien waren ze goed geoutilleerde ontmoetingsplaatsen voor handelaren uit verschillende regio's van Europa, die deze plaatsen bezochten om hun eigen goederen te slijten en die uit verder weg gelegen streken te verwerven. Op deze manier verbonden dergelijke *gateway cities* diverse commerciële netwerken in Noord-West-Europa.[34]

Voor de kooplieden en schippers was het zaak om in deze distributiecentra een sterke positie op te bouwen tegenover de plaatselijke autoriteiten en de lokale bevolking en tegenover andere vreemde kooplieden. De belangrijkste manier om dat doel te bereiken was het verwerven van handelsprivileges, die tegen betaling van vaak aanzienlijke sommen geld werden uitgegeven door de landsheer. Privileges werden in het algemeen niet uitgegeven aan individuele handelaren of schippers, maar aan een collectief, dat meestal bestond uit burgers van een bepaalde stad of onderdanen van een bepaalde landsheer. In de onderhandelingen die leidden tot de uitvaardiging van de voorrechten, zetten de betreffende stadsbesturen en/of landsheren zich dan ook vaak diplomatiek in voor hun onderdanen, al dan niet op instigatie van een kooplieden- of schippersgilde. De collectieve commerciële belangenbehartiging kon nog een stap verder gaan en teritorriale scheidslijnen ontstijgen. In dergelijke gevallen werkten handelssteden die individueel niet genoeg gewicht in de schaal legden tegenover vreemde landsheren en de stad waar zij zich wilden vestigen, in een cluster samen om

[34] De toonaangevende inleiding in de stedelijke netwerktheorie is Hohenberg en Lees, *The making of urban Europe*, 47-73, m.n. 59 ev. Zie ook Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt*, 15-16.

collectief gunstige voorwaarden voor de handel in den vreemde te verkrijgen. De samenwerking bood rondreizende kooplieden bovendien de kans om handelsreizen in georganiseerd verband te ondernemen, waarmee hun veiligheid onderweg aanzienlijk werd vergroot. Dergelijke interregionale samenwerkingsverbanden van handelaren bestonden in diverse regio's van Noord-West-Europa zeker vanaf de twaalfde eeuw.[35] Uit een aantal hiervan groeide in de loop van de dertiende eeuw een stedelijk commercieel netwerk, dat tot ver in de zestiende eeuw een belangrijke speler zou blijven: de Noord-Duitse Hanze.

Verschillende steden in het noorden van de Nederlanden zochten al vanaf de late dertiende eeuw aansluiting bij de grote Duitse handelssteden in het Oostzeegebied, om zo hun eigen privileges in de Scandinavische koninkrijken en daarmee hun handelspositie in de Noord-Europese wateren veilig te stellen. Beroemd is de brief die de stad Wismar in 1285 schreef naar aanleiding van een conflict met de Noorse koning Erik Menved, die de handel op Noorwegen bedreigde. Onder de Nederlandse geadresseerden bevonden zich Leeuwarden, Groningen, Kampen, Zwolle, Deventer, Zutphen, Harderwijk en Muiden. Nog beroemder zijn wellicht de twee gelijkluidende brieven van de steden Kampen en Zwolle uit 1294 aan Lübeck, waarin zij de stad aan de Trave bedanken voor haar inspanningen om de rechten van de zeevarende kooplieden van het Duitse Rijk in Noorwegen te herstellen. Ze betitelen Lübeck zelfs als '*caput omnium*', 'hoofd van ons allen'.[36] Hoewel het te ver gaat om in de contacten tussen de Noord-Duitse en Oost-Nederlandse steden al de contouren van een krachtig functionerende stedenbond te ontwaren[37], is in ieder geval duidelijk dat er onderlinge contacten bestonden en dat de betrokken steden in zekere mate elkaar bijstonden in de behartiging van gezamenlijke belangen in een vreemd koninkrijk.

Aanvankelijk deden kooplieden uit de Gelderse en Overstichtse IJsselsteden vooral de havens van Zuid-Noorwegen aan, maar vanaf het midden van de veertiende eeuw werd Bergen, de grootste stapelmarkt voor stokvis, hun hoofdbestemming. Al in 1331 schreef het stadsbestuur van Deventer een brief aan Lübeck, waarin het om bijstand vroeg voor enkele

---

[35] Van Werveke, '"Hansa"' in Vlaanderen', Wyffels, 'Vlaamse Hanze'; Kattinger, *Die Gotländische Genossenschaft*.

[36] HUB I, nrs. 1154 en 1155.

[37] De vraag of de Hanze al in de dertiende eeuw als een stedenbond kan worden aangemerkt, leidde in de jaren tachtig en negentig van de twintigste eeuw tot verwoede discussies, vooral tussen Horst Wernicke en Ahasver von Brandt. Hoewel de visie van Wernicke in het onderzoek nog steeds af en toe doorklinkt, met name bij diegenen die de thematiek vanuit het perspectief van Lübeck bezien, is tegenwoordig de visie van Von Brandt en zijn leerlingen gemeengoed geworden. In hun visie werd de losse commerciële samenwerking tussen Noord-Duitse kooplieden halverwege de veertiende eeuw in vastere instiutionele structuren gegoten en zelfs nadien was de speelruimte voor de afzonderlijke aangesloten steden groot; zie voor de aanvankelijke discussie Wernicke, *Die Städtehanse 1280-1418* en Von Brandt, 'Die Hanse und die nordischen Mächte'. Recent over deze discussie: Henn, 'Was war die Hanse?' en Hammel-Kiesow, *Die Hanse*, 61-67.

van zijn burgers die zich in Bergen bevonden.[38] Enkele decennia later kreeg de aanwezigheid van Hanzekooplieden een vastere institutionele inbedding, in de vorm van een *kontor*, een permanente, juridisch afgegrendelde permanente handelsnederzetting.[39] Kooplieden uit Kampen, Zwolle en Deventer maakten deel uit van deze nederzetting en vooral Deventer was actief in de stokvishandel. De stad had een apart Bergenvaardersgilde, dat pas in de tweede helft van de vijftiende eeuw in de bronnen opduikt, maar waarschijnlijk ouder was.[40] Het was gewijd aan St. Olof, de patroonheilige van Noorwegen. In 1343 ontvingen de Deventernaren, samen met hun collega's uit Zutphen en Harderwijk expliciet de privileges van de 'kooplieden uit de hanze der Duitschers' in Bergen. Vanaf 1376 golden die ook voor schippers en kooplieden uit Staveren en Kampen.[41] De positie van de Zuiderzeesteden in Bergen lijkt echter nooit helemaal vanzelfsprekend geweest. Vanaf de late veertiende eeuw beklaagden zij zich er herhaaldelijk over dat ze in Bergen niet tot het recht van de Duitse koopman werden toegelaten, hoewel ze daar gezien hun privileges toch zeker recht op hadden. Lübeck was de belangrijkste stoorzender. De stad aan de Trave nam van de veertiende tot en de zestiende eeuw telkens maatregelen die de bewegingsvrijheid van de Zuiderzeese handelaren inperkten, mede omdat zij werden geassocieerd met de Hollanders die zich tot grote concurrenten van Lübeck en de Wendische steden ontwikkelden.[42]

Behalve naar Noorwegen voeren schippers en kooplieden uit de IJsselstreek zeker al sinds de eerste helft van de dertiende eeuw naar de Oostzee.[43] Ook daar werkten zij gaandeweg steeds nauwer samen met hun Noord-Duitse collega's, onder meer om vaste voet te krijgen in de belangrijkste handelsplaatsen van Denemarken en Zweden. De kooplieden deden allerlei marktplaatsen aan langs de Scandinavische kust, en verwierven voor de handel daar gaandeweg de dertiende en veertiende eeuw ook verschillende privileges en vrijstellingen. De belangrijkste bestemming in die periode was het schiereiland Schonen, in

---

[38] Henn, 'Die Bergenfahrer und die süderseeische Städte', 234.
[39] Müller-Boysen, 'Das Bergener Kontor', 226.
[40] Henn, 'Die Bergenfahrer und die süderseeische Städte', 236-237.
[41] Meilink, *Nederlandsche Hanzesteden*, 229-230.
[42] Henn, 'Die Bergenfahrer und die süderseeische Städte', 240-244; Wubs-Mrozewicz, 'The Bergenfahrer and the Bergenvaarders', m.n. 218-221. Beide auteurs benadrukken dat Lübeck een dergelijk beleid kon voeren omdat de schaal van de Overijsselse, Gelderse en Hollandse handel in Bergen gering was in vergelijking met die van de Wendische steden. Over de Hollandse handel op Noorwegen in de zestiende eeuw: Sicking, '*Noordvaarders* captured'. Hij laat daar zien dat de Hollandse handel zich vrijwel geheel richtte op de import van Noors hout en houtproducten, aan de hand van stukken die zijn opgesteld naar aanleiding van de kaping van negen Hollandse schepen 1538; 252-255.
[43] In 1251 verstrekte koning Abel van Denemarken aan een groep Nederlandse kooplieden een privilege waarin hen onder voorwaarden de zogenoemde Ommelandvaart, de directe vaart om Kaap Skagen en via de Sont verder het Oostzeegebied in werd toegestaan; HUB, I, nrs. 411 en 413. Het is niet precies duidelijk voor wie deze voorrechten waren bedoeld, maar aangezien ze zijn overgeleverd in twee originele stukken die in het stadsarchief van Kampen berusten èn in een Utrechts afschrift, is het waarschijnlijk dat in ieder geval handelaren uit deze steden tot de '*umblandfarae*' behoorden.

het huidige Zuid-Zweden, dat tot 1660 bij Denemarken hoorde. Daar werd in twee plaatsjes, Falsterbo en Skanør, de grootste jaarmarkt van het Oostzeegebied gehouden.[44] Verreweg het belangrijkste product was er de Oostzeeharing, want de wateren rond Schonen waren in de dertiende en veertiende eeuw ongekend rijk aan deze vis. Daarnaast handelde men in Rijnwijn, in zout uit Lüneburg en later ook in Baaizout, in stokvis uit Noorwegen, wol uit Engeland, laken uit de Nederlanden, bier uit Hamburg en Bremen, graan van de Noord-Duitse en Baltische kuststreek en in typisch Noord-Europese goederen als hout, honing, potas, wol en bijenwas.

Veel Noord-Duitse steden, met Lübeck voorop, verwierven al vroeg in de dertiende eeuw een bevoorrechte positie op het schiereiland. Ze kregen er een stuk land toebedeeld door de Deense koning, waar zij een '*vitte*' mochten vestigen. Dit was een eigen handelsnederzetting waar kooplieden ten behoeve van hun handel '*Buden*' konden inrichten, kleine houten gebouwen of tenten. Binnen een *vitte* gold het stedelijk recht van de moederstad. Een door de eigen stad aangewezen voogd hield toezicht op de uitvoering daarvan. Alleen de berechting van hals- en handmisdrijven, de misdrijven waarvoor de doodstraf of het verlies van een hand kon worden uitgesproken, bleef in handen van de Deense koning. Van de Nederlandse steden vervulde Kampen de voortrekkersrol in de Oostzeehandel. Het beschikte al vóór 1307 over een *vitte*, waarvan later ook kooplieden uit Deventer gebruik mochten maken. Zutphen en Harderwijk ontvingen dit recht tegelijk met uitgebreide handelsvoorrechten in 1316 en Staveren volgde in 1326.[45] In het spoor van de Oost-Nederlandse kooplieden volgden Hollanders en Zeeuwen, die zeker vanaf de jaren vijftig van de veertiende eeuw over een *vitte* beschikten op Schonen.[46]

Gelderse, Overstichtse, Hollandse en Friese kooplieden vonden niet alleen in Scandinavië geschikte markten, maar handelden ook met de Duitse steden aan de Baltische kusten. Een Lübecks pondtolregister uit 1368 laat zien dat Kampen van alle Nederlandse steden verreweg het meest exporteerde naar die stad. Kooplieden uit de IJsselstad betaalden in dat jaar namelijk 445 Lübische mark aan pondgeld over hun handelswaar. Amsterdam en

---

[44] Inleidend over de jaarmarkten te Schonen Hill en Ersgård, 'Der Schonenmarkt'. De haringmarkt wordt uitgebreid behandeld door Jahnke, *Silber des Meeres*.

[45] Voor de Kampense vitte: *Register van charters en bescheiden in het oude archief van Kampen*, nr. 20. De overige Nederlandse privileges in de Scandinavische koninkrijken in Meilink, *De Nederlandsche Hanzesteden*, 201-203.

[46] In 1355 bevestigde graaf Willem V van Holland en Zeeland de verkiezing van een voogd die door de burgers was aangesteld voor de *vitte* van de Hollanders, Zeeuwen en Friezen. De Hollandse aanwezigheid wordt bevestigd door een Amsterdams keurboek uit 1360 dat expliciet een Amsterdamse *vitte* vermeldt; HUB 3, nr. 332 (Zierikzee) en HUB 3, nr. 553 (Amsterdam), Seifert, *Kompagnons und Konkurrenten*, 39-40.

Zierikzee volgden met respectievelijk 196 en 96 mark. Alleen Lübeck zelf en zijn buurstad Stralsund betaalden dat jaar meer.[47]

De samenwerking bleef niet beperkt tot het Oostzeegebied en Noorwegen. Noord-Duitse kooplieden bezochten al vanaf de late dertiende eeuw ook Holland, Friesland, Oversticht en Gelre. Zo deden Hamburgse kooplieden al vroeg Amsterdam aan: vanaf 1323 fungeerde de stad aan het IJ als stapel voor Hamburgs bier, een van de belangrijkste exportproducten van Noord-Duitsland. De Noord-Duitsers handelden ook sinds de veertiende eeuw op de jaarmarkten van Deventer[48] en bezochten de Dordtse stapelmarkt, die in 1299 formeel door de Hollandse graaf Jan I was bekrachtigd. De Duitse handel breidde zich in de dertiende eeuw dus uit tot buiten het Oostzeegebied, tot in Engeland bijvoorbeeld, waar overigens al sinds de twaalfde eeuw Keulse handelaren een groot aandeel hadden in de wijnhandel en de handel in ijzerwaren.[49] Vanaf de vroege dertiende eeuw voegden zich steeds meer Noord-Duitse handelaren uit plaatsen als Bremen, Hamburg, Lübeck en Stralsund bij hen. Zij voerden voornamelijk producten uit het Oostzeegebied en Noord-Europa aan, zoals was, bont, hout, haring, stokvis en levertraan, terwijl ze vanuit Engeland wol, lakens en zout exporteerden. In de handel met Vlaanderen, waar Brugge de centrale markt was, leverden de Hanzesteden dezelfde Oostzeeproducten, aangevuld met bier uit Hamburg en Bremen, terwijl ze als retourlading hoofdzakelijk Vlaamse lakens vervoerden. Zeker vanaf het einde van de eeuw was op deze manier een systeem van geregelde goederenuitwisseling tussen het Oostzeegebied en West-Europa ontstaan, dat voor een groot deel in handen was van Noord-Duitse kooplieden.

Typerend voor het commerciële netwerk van de (overwegend Noord-)Duitse handelaren dat zo ontstond, was de grondvesting ervan in privileges en vrijstellingen die zij als collectief ontvingen van de landsheren in de diverse koninkrijken en vorstendommen. Voor de landsheren was het aantrekkelijk om op deze manier de handel te stimuleren, omdat ze zo hun fiscale basis vergrootten en bovendien gebruik konden maken van kredieten die de Duitse kooplieden aan hen verstrekten. De machthebbers omschreven de gemeenschap van Duitse handelaren in diverse termen – Duitse koopman, kooplieden van de Duitse Hanze – maar de teneur van de stukken was dezelfde: ze verleenden voorrechten aan de Duitse koopman, die ook wel werd aangeduid met het synoniem Duitse Hanze. De *vittes* op Schonen

[47] HR I, 1, 484.
[48] Zie hieronder § 3.5.2.
[49] Lloyd, *England and the German Hanse*, 13-49.

zijn daar een voorbeeld van.[50] Ook elders in Noord-West-Europa beschikte de Duitse koopman over gepriviligieerde handelsnederzettingen.

In Londen, Brugge, Novgorod en Bergen nam deze beschermde rechtspositie tussen 1250 en 1350 de vaste vorm aan van een *kontor*, een permanente handelsnederzetting met een behoorlijke graad aan interne organisatie.[51] Een *kontor* bestond meestal uit een eigen hof, dat over eigen statuten of verordeningen beschikte. Deze statuten, die in alle *kontore* meer dan een eeuw na de min of meer permanente vestiging van de Duitse koopliedengemeenschappen voor het eerst werden opgetekend, vormden het juridisch kader voor de handel, het bestuur en het samenleven binnen het *kontor*.[52] Dit kader lag niet vast. Wanneer de politieke situatie ter plaatse of de handelspositie van de Duitse kooplieden veranderde, wijzigde men de rechtsregels. In het algemeen golden in de nederzetting eigen Duitse rechtsgewoonten, de kooplieden beschikten er in ieder geval over de lage en soms zelfs over de hoge rechtspraak en het *kontor* deed dienst als vergaderruimte, tijdelijke verblijfplaats, en als opslagplaats voor handelswaar. Brugge vormde hierop een uitzondering. De Duitse gemeenschap had zich daar wel in een *kontor* georganiseerd, maar bezat er tijdens de dertiende en veertiende eeuw geen eigen gebouw. Kooplieden woonden verspreid door de stad en voor vergaderingen deed men een beroep op de refter van het Karmelietenklooster van die stad.[53] Alle *kontore* werden bestuurd door een college van oldermannen dat werd gekozen door de gemeenschap van handelaren die in het *kontor* actief waren.

1.1 De Nederlandse Hanzesteden voor 1400

Zoals gezegd, zochten en vonden diverse steden uit de noordelijke regio's van de Nederlanden met de geleidelijke uitbreiding van hun internationale handel vanaf 1300 aansluiting bij dit commerciële netwerk, waarvan de basis al in de eeuw daarvoor was gelegd door de grote Noord-Duitse steden. Gaandeweg de veertiende eeuw consolideerde dit netwerk zich en kreeg het steeds meer trekken van een permanent samenwerkingsverband, dat zowel intern als in de buitenlandse koninkrijken steeds consequenter met de term Hanze werd

---

[50] Hill en Ersgård, 'Der Schonenmarkt'.

[51] De Duitse handelnederzetting in Novgorod, de St.-Petershof, wordt al in 1259-1260 genoemd, Angermann, 'Novgorod – das Kontor im Osten', 235-236. In Brugge organiseerden kooplieden zich al in de dertiende eeuw als collectieve rechtspersoon. Daaruit ontwikkelde zich geleidelijk het *kontor*, dat in 1347 zijn statuten opstelde en zijn definitieve vorm had gevonden; Henn, 'Das Brügger Kontor', 216-217. Een vergelijkbaar patroon is te onderscheiden in Bergen, waar het *kontor* rond 1350 haar vaste vorm kreeg, Müller-Boysen,'Die "Deutsche Brücke" in Bergen', 226. In Londen beschikten de Duitse kooplieden vanaf op zijn laatst in 1282 over een nederzetting met oldermannen aan het hoofd, Lloyd, *England and the German Hansa*, 21.

[52] Burkhardt, 'Die Ordnungen der vier Hansekontore', met daarin de nadruk op het *kontor* in Bergen.

[53] L. Devliegher, 'Het Oosterlingenhuis te Brugge', 15.

aangeduid. Vanaf het midden van de veertiende eeuw troffen de steden elkaar op de Hanzedagen, de algemene vergaderingen van alle steden die zichzelf tot deze Duitse handelsbelangengemeenschap rekenden. Het *kontor* in Brugge kreeg rond deze tijd zijn statuten, een verdere aanwijzing dat de Hanze zich strakker begon te organiseren.[54]

Lange tijd was de *communis opinio* dat binnen de grenzen van het huidige Nederland alleen de steden uit het oosten en noorden deel hebben uitgemaakt van de Hanze.[55] Aan dit oordeel ligt een tweetal onjuiste veronderstellingen ten grondslag. Ten eerste stelt men de Hanze vaak voor als een formele stedenbond, waarvan de invloedssfeer en het ledenaantal duidelijk is afgebakend. Een dergelijke organisatiegraad bereikte de Hanze pas op zijn vroegst in de tweede helft van de vijftiende eeuw en zelfs toen was de eenheid in belangen en handelen binnen de bond vaak ver te zoeken. Uit de late vijftiende en zestiende eeuw zijn hanzeatische leden- en belastinglijsten overgeleverd, die het beeld oproepen van een formeel gereguleerde stedenbond met een vast ledenbestand. Op die lijsten zijn inderdaad diverse Overstichtse en Gelderse steden terug te vinden en geen Hollandse of Zeeuwse. De projectie van deze zestiende-eeuwse situatie op de vroegere periode doet geen recht aan het sterk informele en open karakter dat de Hanze tot ver in de veertiende eeuw had.[56]

De tweede veronderstelling hangt met de eerste samen. Veel historici gingen en gaan er als vanzelfsprekend vanuit dat Hollandse en Zeeuwse steden nooit deel hebben uitgemaakt van de Hanze. Zij waren juist de grootste concurrenten van de Noord-Duitse steden en de Hollandse opkomst in de Oostzeehandel vanaf de late vijftiende eeuw zou een van de belangrijkste oorzaken voor de teloorgang van de Hanze zijn geweest. Deze visie is sterk beïnvloed door nationalistische geschiedopvattingen uit de negentiende eeuw, waarin Nederland (dus Holland en Zeeland) en het Duitse Rijk (en dus ook de Hanze) als gescheiden eenheden en zelfs als tegenpolen worden beschouwd. Hoewel dat voor de zestiende en zeventiende eeuw misschien wel opgaat, is een dergelijke zienswijze voor de eeuwen daarvoor een anachronisme. Vóór de komst van de Bourgondiërs in Holland en Zeeland in 1428/1433 is deze tegenstelling helemaal niet zo duidelijk en ook gaandeweg de vijftiende eeuw stonden Holland en Hanze zeker niet constant op voet van oorlog. Recent onderzoek nuanceert deze vermeende scherpe scheiding tussen Hanze en Holland dan ook. Zo betoogt Dieter Seifert in zijn dissertatie dat ook sommige Hollandse en Zeeuwse steden, waaronder Amsterdam, Dordrecht, Zierikzee en Middelburg, zeker tot in de late veertiende eeuw als

---

[54] Henn, 'Das Brügger Kontor', 218-219.
[55] Zie bijvoorbeeld Petri, 'Stellung', passim. en Alberts, *Nederlandse Hanzesteden*, passim. Beiden besteden alleen aandacht aan (Noord-)Oost-Nederlandse steden.
[56] Henn, 'Was war die Hanse'; Hammel-Kiesow, *Die Hanse*, 68-88.

Hanzesteden mogen worden aangemerkt, als daarvoor het criterium wordt gehanteerd dat Walther Stein, de eminente Hanzehistoricus van de vroege twintigste eeuw, in zijn werk impliciet al accepteerde: "*Hanse war der Fernhandler, der die Rechte des* [*deutschen*] *Kaufmannes im Ausland wahrgenommen hat* [...]."[57]

De Hanze was dus voor 1400 hoofdzakelijk een losjes georganiseerde gemeenschap van kooplieden en steden met dezelfde commerciële belangen in het buitenland. In het Oostzeegebied vielen die belangen van de Noord-Nederlandse en de Noord-Duitse steden grotendeels samen, vooral in de bescherming van het gebruik van de *vitten* op Schonen. Wanneer de voorrechten daar onder druk kwamen te staan, reageerden alle belanghebbende partijen, inclusief de Hollanders en Zeeuwen. Het belangrijkste voorbeeld daarvan is de crisissituatie die ontstond toen de Deense koning Waldemar IV van Denemarken in de jaren 1360 en 1361 Schonen en vervolgens de stad Visby (op het eiland Gotland) op de koning van Zweden veroverde. Waldemar was zich bewust van het commerciële en fiscale potentieel van zijn veroveringen en stelde direct nieuwe belasting- en toltarieven vast. Bovendien weigerde hij de privileges te bevestigen die Hanzekooplieden er tot dan toe hadden genoten. De Wendische steden stuurden onder leiding van Lübeck in 1362 een oorlogsvloot naar Denemarken om tegen deze aantasting van hun handelsbelangen en rechtspositie op te treden, maar de operatie mislukte jammerlijk, onder meer omdat het de Travestad niet lukte om de steden in Pruisen en de Nederlanden achter zich te krijgen.[58]

Aanhoudende agressie van Deense zijde luidde een grootschaliger optreden van de Hanze in. In 1366 wendden de Pruisische steden zich tot enerzijds de Wendische en anderzijds een aantal Overstichtse, Gelderse, Hollandse en Friese steden, in de bronnen meestal 'Zuiderzeesteden' genoemd[59], om hen te polsen over een militair optreden tegen de Denen. De Wendische steden besloten in eerste instantie zich afzijdig te houden. De Nederlanders reageerden echter direct positief: op 11 juli 1367 sloten Kampen, Staveren, Harderwijk, Zierikzee, Amsterdam en Dordrecht in Elbing een voorlopig verbond met de Pruisische steden. Uit dit verbond ontstond enkele maanden later de zogeheten Keulse Confederatie, waarvan ook de Wendische steden deel uitmaakten. De Nederlandse deelnemers aan de Confederatie waren Kampen, Harderwijk, Elburg, Amsterdam en Brielle.

---

[57] Seifert, *Kompagnons und Konkurrenten*, 70.
[58] Stoob, *Die Hanse*, 173-174; Friedland, *Die Hanse*, 142-144.
[59] Over de betekenis van de term 'Zuiderzeesteden' in de veertiende en vijftiende eeuw, zie Weststrate, 'Abgrenzung durch Aufnahme'.

De steden Deventer, Zwolle, Utrecht en Hasselt verbonden zich indirect aan de Confederatie, want zij lieten zich in dit verbond door Kampen vertegenwoordigen.[60]

In het militaire geweld dat volgde, stonden de Noord-Nederlanders hun mannetje. Vooraf was afgesproken dat '*de van Dordrecht, van Aemstelredamme, van Staveren, van Herderwyk unde allen stede de by der Zuderzee bezeten zyn, utghenomen de van Kampen, schollen utmaken enen cogghen mid hundert gewapende mannen alze vorschreven is* [...]'.[61] Kampen leverde een kogge en twee rijnschepen, met 150 bewapende manschappen. De Zeeuwse steden, die in het verdrag van de Keulse Confederatie apart worden genoemd, werden aangeslagen voor twee koggen met tweehonderd opvarenden (tabel 1.1). De Nederlandse steden namen dus een aanzienlijk deel van de totale krijgsmacht van de verbonden steden voor hun rekening. Daarbij gold dat de militaire inzet groter was, naarmate de handelsbelangen ter plaatse groter waren: de dominante rol van Kampen in de Oostzeehandel komt duidelijk naar voren.

Tabel 1.1: *Militaire inzet tegen Waldemar IV van Denemarken, vastgelegd in de Keulse Confederatie, november 1367.*

Steden	**Schepen**	**Manschappen**
Wendische & Lijflandse steden	10 koggen	1000
Pruisische steden	5 koggen	500
Zuiderzeesteden		
Kampen	*1 kogge, 2 rijnschepen*	*150*
Zeeland	*2 koggen*	*200*
Overige Zuiderzeesteden	*1 kogge*	*100*
Totaal Zuiderzeesteden	4 koggen, 2 rijnschepen	450
Totale inzet	19 koggen, 2 rijnschepen	1950

Bron: HR I, 1, nr. 413. Ter ondersteuning van iedere kogge moesten ook nog een schuit en een *snykke* (een kleiner vaartuig) worden uitgerust.

[60] HR I, 1, 413 en 318.
[61] HR I, 1, 413.

Hollanders, Zeeuwen, Geldersen en Overstichtenaren rustten eendrachtig een oorlogsvloot uit en hielpen in de jaren 1368 en 1369 Waldemar te verslaan. En passant gingen zij ook de strijd tegen Waldemars bondgenoot Hakon VI, koning van Noorwegen, mee aan.[62] Het oorlogsgeweld leverde alle deelnemende steden handelsprivileges en een waarborg van hun rechtspositie op in beide koninkrijken. Ook de Hollandse en Zeeuwse steden verwierven deze voorrechten, als onderdeel van de regionale groep van Zuiderzeesteden en, breder gezien, als onderdeel van de belangengemeenschap van Duitse handelaren. De verwerving van de privileges in Scandinavië en de samenwerking met de Noord-Duitse handelssteden maakten de Nederlandse steden onderdeel van het uitgebreidste en belangrijkste commerciële netwerk van Noord-Europa. Hierdoor kon de rivierenhandel over Rijn, Waal, en IJssel aansluiten op het bredere systeem van goederenuitwisseling in het hele Noord- en Oostzeegebied.

1.2 De Nederlandse Hanzesteden na 1400

Rond het jaar 1400 veranderden de verhoudingen binnen de gemeenschap van Hanzesteden. De Hollandse en Zeeuwse steden maakten een periode van grote commerciële expansie door, waardoor zij in staat waren om ook in de Oostzeehandel een zelfstandige koers te varen, onafhankelijk van de Hanze. Deze verzelfstandiging was een geleidelijk proces, dat niet van de ene op de andere dag was voltooid en ook zeker niet tot een complete scheiding in belangen tussen de Hanzesteden en Holland leidde. De eerste fase van verwijdering tussen Holland en de Hanze zette vlak voor de eeuwwisseling in en de aanleiding ervoor was onenigheid over de juiste bestrijding van kapers die het handelsverkeer op Oost-, Noord-, en Zuiderzee flinke schade toebrachten. Kapers en piraten waren altijd een gevaar voor de zeehandel, maar vanaf de jaren tachtig had dit fenomeen een grote vlucht genomen toen koningin-regentes Margaretha van Denemarken en de hertogen van Mecklenburg in hun gevecht om de Deense troon kapers hadden ingehuurd om op zee de strijd te beslechten. De situatie werd steeds dreigender voor de kooplieden van de Hanze, zeker toen Rostock en Wismar zich in 1391 met de hertogen van Mecklenburg verbonden en hun havens zich tot ware kapersnesten ontwikkelden.

De steden die zo daadkrachtig tegen Waldemar waren opgetreden, besloten ook nu tot een gezamenlijke militaire actie om het zeeroversgevaar in te dammen. In maart 1394 besloot een groot aantal steden tijdens een Hanzedag in Lübeck tot het uitrusten van een gezamenlijke vloot. Voor de verdeling van de lasten viel men terug op het model van de Keulse

[62] Hierover in detail Seifert, *Kompagnons*, 53-57 en Weststrate, ‘Abgrenzung durch Aufnahme’, 19-21.

Confederatie. In de praktijk wilde dat zeggen dat van alle Zuiderzeesteden Kampen weer het zwaarst werd belast. De IJsselstad moest twee koggen, vier rijnschepen en 300 gewapende mannen leveren. Van Dordrecht, Amsterdam, Staveren, Harderwijk '*unde al de stede by der Sudersee beseten*' werden twee koggen met 200 manschappen verwacht, terwijl de Zeeuwse steden vier koggen met 400 man moesten uitrusten.[63] De inzet van de Zuiderzeesteden was daarmee in dezelfde orde van grootte als die van de Pruisische steden, die 10 koggen met 1000 man zouden sturen.

Dit keer kwam het niet tot een gezamenlijke actie. De Pruisische steden bleken niet aan hun belofte te kunnen voldoen, omdat zij door hun landsheer, de hoogmeester van de Duitse Orde Konrad von Jungingen, gedwongen werden een diplomatiek verdrag met de hertog van Mecklenburg en zijn steden af te sluiten. Daarmee stond de hele operatie op losse schroeven. De Nederlandse steden weigerden schepen of manschappen te leveren als de Pruisische steden niet mee zouden doen. Alleen Kampen zegde nog steeds zijn medewerking toe, maar waarschijnlijk heeft ook die stad geen schip uitgezonden in 1394.[64] In de daaropvolgende jaren probeerden de Hanzesteden steeds weer een vloot tegen de kapers bijeen te krijgen, maar in de Nederlandse gewesten was en bleef de animo daarvoor gering. De Gelderse en Overstichtse steden maakten na 1394 weinig aanstalten om een militaire bijdrage te leveren en de Hollandse en Zeeuwse steden gaven helemaal niet meer thuis op de toenaderingspogingen van de verzamelde Hanzesteden. Alleen Kampen was welwillend. De stad stuurde waarschijnlijk in 1396 of 1397 een oorlogsschip richting de Sont.[65]

Het probleem van de kapervaart werd voor de Nederlandse steden veel acuter toen in 1396 een oorlog tussen Holland en Friesland uitbrak.[66] Al vanaf het begin van die strijd maakten beide partijen gebruik van de diensten van kapers, die de Noord- en Zuiderzee tot hun strijdterrein maakten. In de loop van 1396 en 1397 overvielen ze herhaaldelijk burgers van de neutrale steden uit het Oversticht en Gelre. In november 1397 confisqueerde de Hollandse graaf Albrecht dertien handelsschepen uit Kampen, om daarmee zijn leger van Holland naar Friesland over te zetten . De schepen waren beladen met goederen van burgers van verschillende Overstichtse, Gelderse, Wendische en Saksische Hanzesteden. De kapervaart bracht dus de interregionale handel van de Oost-Nederlandse steden in gevaar en men probeerde dat direct in te dammen, door na elke overval zo snel mogelijk schadevergoedingen van de Hollanders te eisen. Dat was niet altijd succesvol. Er dreigde zelfs

---

[63] HR I, 4, 192 § 6.
[64] Seifert, *Kompagnons*, 139-140, Puhle, *Vitalienbrüder*, 76-77; Weststrate, 'Abgrenzung', 22-23.
[65] Weststrate, 'Abgrenzung', 24, noot 30.
[66] Janse, *Grenzen aan de macht*, m.n. 195-241.

even een heuse kaperoorlog te ontstaan tussen Holland aan de ene en Oversticht en Gelre aan de andere kant. Met Hamburg raakten de Hollanders zelfs werkelijk in conflict over de schadevergoedingen die uit de kaperacties zouden moeten voortvloeien.[67]

De Hollandse steden zaten tussen twee vuren. De kapers op de Zuiderzee en Noordzee brachten ook hun eigen handel schade toe en het zou voor de hand liggen dat zij samen met de betrokken steden uit Oversticht en Gelre maatregelen ter beveiliging van de koopvaart zouden nemen. Zij waren echter eveneens verplicht hun landsheer te ondersteunen in zijn oorlog tegen de Friezen. Concreet wilde dat zeggen dat ze hun schepen en havens aan de kapers ter beschikking moesten stellen. De Hollandse steden kozen aarzelend de kant van hun landsheer.[68] Daarmee verwijderden ze zich voor het eerst van de gemeenschap van Hanzesteden, met wie zij in de afwikkeling van het Hollands-Friese conflict te weinig overeenkomende belangen bleken te hebben. Dit wil niet zeggen dat de Hollanders zich van de ene op de andere dag compleet van hun Noord-Duitse handelspartners hadden vervreemd. Wanneer de politiek-militaire situatie het toestond, bloeiden handelscontacten snel weer op en bleken de Hollandse steden zelfs weer bereid deel te nemen aan de financiering van militaire acties tegen de Vitaliebroeders.[69] Toch zouden na 1400 de Hollandse en Zeeuwse steden al gauw hun eigen weg gaan, gesteund door een periode van aanhoudende economische groei én door het aantreden van Filips de Goede in 1428/1433, de machtige Bourgondische hertog, die wanneer het nodig was namens zijn steden flink wat gewicht in de diplomatieke schaal kon werpen. Het lukte de Hollandse steden in de loop van de vijftiende eeuw dan ook steeds beter om onafhankelijk van de Hanzesteden hun handelsbelangen te behartigen, zelfs in het Oostzeegebied.[70] In handel en transport naar het westen hadden ze de Hanze nooit nodig gehad.

Wat betekende de verwijdering tussen Holland en Hanze voor de Oost-Nederlandse steden? De scheiding tussen Holland en Hanze werd in de eerste helft van de vijftiende eeuw ook formeel doorgevoerd door de Hanze. Gedurende deze periode begon de Hanze zich geleidelijk

---

[67] *Dagvaarten*, nr. 565; Janse, *Grenzen*, 229-230, *Seifert, Kompagnons*, 158-164.
[68] Seifert, *Kompagnons*, 144-148.
[69] HUB V, 385. Aan de verjaging van de grote kapervloot uit de monding van de Ems deed echter geen Hollands schip mee.
[70] Blockmans, 'Holländische Durchbruch', 49-58 en 'Economic expansion', 41-58; Lesger, 'Intraregional trade', 189; Kapteijn, 'Poort van Holland', 130-139. De geleidelijke verwijdering van Holland en Hanze wil niet zeggen dat de handelscontacten tussen Hollanders en kooplieden uit Hanzesteden werden opgezegd, integendeel. Hollandse handelaren onderhielden de gehele vijftiende en zestiende eeuw intensieve contacten met hun collega's in het Oostzeegebied, vooral met die uit Danzig en Lijfland. Zie Von Seggern, 'Zur Kommunikation', 325-346, m.n. 345-346, en Van Tielhof, *Hollandse graanhandel*.

strakker te organiseren, onder meer onder druk van de leden van het *kontor* in Brugge. Zij voelden de concurrentie van Hollanders en Zeeuwen het sterkst, en wilden hun geprivilegieerde positie dan ook exclusief voorbehouden aan kooplieden die zich eenzijdig achter de belangen van de Duitse koopman schaarden. Daarnaast ondervonden de Hanzeaten ook moeilijkheden in hun commerciële en politieke relaties met Engeland, Denemarken en Novgorod. Verschillen in economische belangen tussen de verschillende regionale hanzeatische stedengroepen speelden hoog op en tot overmaat van ramp was Lübeck vanwege een interne machtsstrijd, die van 1408 tot 1416 duurde, niet in staat de hanzeatische gelederen op een lijn te krijgen. Vanaf het moment dat Lübeck weer in rustiger vaarwater kwam, kwamen de eerste pogingen tot herstel van de eenheid van de grond. Zo legden de verzamelde Hanzesteden op opeenvolgende Hanzedagen in Rostock en Lübeck in 1417 respectievelijk 1418 voor het eerst een serie maatregelen vast, die als een soort statuten voor de Hanze als geheel kon gelden.[71]

Daarnaast vond er tussen 1402 en 1441 een serie formele opnames van steden plaats, met name in het westelijke invloedgebied van de Hanze. Deze sterke nadruk op een formeel lidmaatschap was nieuw en moet worden gezien als protectionistische maatregel van de Noord-Duitse steden, een maatregel die voornamelijk was bedoeld om de kring van gebruikers van Hanzeprivileges duidelijk af te bakenen. Kooplieden uit Holland en Zeeland vielen na 1400 steeds vaker buiten die rechtskring, al verliep het proces van uitsluiting niet lineair.[72] Voor de Overstichtse en Gelderse steden aan IJssel, Rijn, Waal en Zuiderzee was het zaak hun belangen goed te behartigen in dit proces van formalisering. Holland en Zeeland waren voor deze steden belangrijke handelspartners en afzetmarkten.[73] Ze konden het zich niet veroorloven hun contacten met die graafschappen op het spel te zetten door zich rigoreus achter Lübeck en de Duitse koopmansgemeenschap in Brugge te scharen. Aan de andere kant hadden de Zuiderzeesteden er groot belang bij hun positie in het handelsverkeer met Westfalen en het Rijnland én hun privileges in het Oostzeegebied te beschermen. In deze

[71] Henn, 'Lübecker Hansetag vom Sommer 1418', 25-30. Het statutaire karakter van de bepalingen van de vergadering van 1418 was maar beperkt. Slechts twee van de 32 bepalingen raakten rechtstreeks de institutionele organisatie van de Hanze, de overige waren concrete afspraken over loyaliteit van de steden bij binnenstedelijke opstanden, over handelspraktijk, scheepvaart, muntpolitiek, kredietopname etc.; ibidem, 31-33.
[72] Seifert, *Kompagnons*, 195-199.
[73] Zie voor het voorbeeld van Deventer en Holland, hoofdstuk 7 en Ketner, *Handel en scheepvaart van Amsterdam*, 11-12, 20 en 21-71. De verschillende regionale stedengroepen binnen de Hanze kampten wel vaker met dergelijke tegengestelde belangen. In feite zaten bijvoorbeeld de Pruisische steden in dezelfde situatie, want de Hollandse steden behoorden tot hun belangrijkste handelspartners.

positie gedrongen, ontwikkelden ze een tactiek van laveren tussen Hanze en Holland, die hun diplomatieke optreden lange tijd zou kenmerken.[74]

Al enkele decennia eerder hadden Arnhem (in 1380) en Nijmegen (in 1387) een verzoek gericht aan de gemeenschap van Hanzesteden om in hun midden te worden opgenomen. In beide gevallen wees de algemene vergadering van Hanzesteden, de zogeheten Hanzedag, andere Zuiderzeesteden aan om over het verzoek te oordelen (Zutphen voor Arnhem; Deventer, Harderwijk en Zutphen voor Nijmegen). Vertegenwoordigers van de stad Lübeck, daartoe gemachtigd door de overige Hanzesteden, lieten Nijmegen in 1402 toe tot '*des kopmans Hense ende vriheden in Vlandren ende anderswaer*'.[75] Arnhem werd pas in 1441 opgenomen. De opname van deze steden moet worden gezien in het licht van hun rol in het rivierverkeer tussen Keulen, Rijnland en Kleef enerzijds en Holland, Zeeland, Vlaanderen, Brabant en Engeland anderzijds. Gezien de positie die Nijmeegse handelaren zich in de tweede helft van de veertiende eeuw in dat verkeer hadden verworven, vooral in de lucratieve Rijnwijnhandel[76], zullen de voorrechten die de Hanze in Vlaanderen genoot ook voor hen van aanzienlijke waarde zijn geweest. Uit de Brugse lijsten van de belasting op bier en wijn die daar tussen 1360 en 1390 door Hanzekooplieden werd betaald, blijkt overigens dat al in de veertiende eeuw Nijmegenaren in Brugge als Hanzekooplieden werden beschouwd. Rößner constateerde dat ook al voor kooplieden uit Duisburg, dat pas in 1407 formeel in de Hanze werd opgenomen.[77] Er was dus eigenlijk geen sprake van een echte opname van Nijmegen, maar eerder van een bevestiging van een positie die de stad al eerder in de praktijk had verworven. Het moment van de Nijmeegse aanvraag, in 1387, zal geen toeval zijn geweest. Juist in die jaren overwogen de Hanzesteden sterk hun Brugse *kontor* tijdelijk naar Dordrecht te verplaatsen, nadat de relatie met Brugge en de Vlaamse graaf ernstig was verslechterd.[78] De Nijmegenaren zullen ongetwijfeld hebben willen meeprofiteren van de gunstige

---

[74] De tactiek van neutraliteit en laveren werd ook gehanteerd in de vete die van 1399 tot 1403 tussen Hamburg en de graaf van Holland woedde. Kampen en Deventer bespraken onderling het verbod op de handel met Holland dat Hamburg in verband daarmee had uitgevaardigd, maar hielden daarnaast het contact met Holland warm. De Zuiderzeesteden leken zich vooral afzijdig te houden in dit conflict, dat door bemiddeling van Lübeck, Thorn, Stralsund, Dordrecht en Amsterdam en door formele arbitrage van de stad Gent werd opgelost. Kampen werd in een eerder stadium nog wel genoemd als mogelijk scheidsrechter; *Stadsrekeningen Deventer* I, 375 en II, S. 9 en 37 (contact met Holland over de instandhouding van vreedzame relaties tussen het Sticht Utrecht – waar het Oversticht deel van uitmaakte - en Holland); HR I, 5, 19; *Dagvaarten*, Nr. 612, 639 en 640; Seifert, *Kompagnons* 158-164; en Janse, *Grenzen*, 219-228.

[75] HR I, 5, 87; HUB IV, 899 en Henn, 'Suederseesche stedere', 47-48. De expliciete steun van de Gelderse hertog Willem I heeft de Nijmeegse opname wellicht bespoedigd; Van Schevichaven, 'Bijdrage tot de handel van Gelre', 89-91; zie ook HR I, 2, 342 § 14.

[76] Zie hieronder, § 3.3.1.

[77] Paravicini e.a. (eds.), *Prosopographischer Katolog*, 187, 195-196, 233-234, 255, 321, 385 en 427; Rößner, 'Zur Frage der Zugehörigkeit Duisburgs', 337-339. Van de handelaren op de Brugse belastinglijsten zijn er twee waarschijnlijk Arnhemse burgers, *Prosopographischer Katolog*, 208 en 407.

[78] Dollinger, *Die Hanse*, 106-109.

voorwaarden die de Hollandse graaf Albrecht de Hanzekooplieden bood om hun handelsvestiging in de eerste stad van zijn graafschap te vestigen. Zo versterkte Nijmegen zijn juridische en fiscale positie in de rivierhandel en knoopte het meteen aan bij het internationale netwerk van Hanzekooplieden dat op de grootste markten van Europa actief was.

Zwolle was de volgende Zuiderzeestad die om een opname in de Hanze vroeg, in augustus 1406. De procedure verliep nu een stuk sneller, want al in 1407 willigde de Hanzedag in Lübeck het verzoek in. In hetzelfde jaar werden ook Duisburg en Wesel opgenomen, steden die dezelfde beweegredenen zullen hebben gehad als Nijmegen.[79] Vervolgens was het de beurt aan het Friese Staveren, dat in 1412 zijn verzoek deed, op een moment dat het stadje het gebruik van Hanzevoorrechten in gevaar zag komen vanwege hevige conflicten van zijn burgers met een aantal Pruisische kooplieden. Of Staveren daadwerkelijk formeel is opgenomen, wordt uit de bronnen niet duidelijk.[80] Het verzoek van de stad Groningen, die al eeuwenlang handelsbelangen in het Oost- en Noordzeegebied had, werd in oktober 1422 door een algemene Hanzevergadering besproken en waarschijnlijk kort daarop ingewilligd.[81] Van Deventer, Zutphen en Harderwijk is een dergelijke opname niet bekend. Hun kooplieden maakten zeker al sinds de vroege veertiende eeuw gebruik van de rechten van de Duitse koopman in het buitenland.[82] De steden zelf noch de overige Hanzesteden achtten het noodzakelijk het lidmaatschap te bevestigen door middel van een formele opname. Zij behoorden vanzelfsprekend tot de gemeenschap van Hanzesteden.[83]

Op het eerste gezicht lijkt Kampen eveneens een schoolvoorbeeld van een stad die van oudsher vanzelfsprekend tot de Hanze behoorde. De stad deed actiever dan welke plaats in de Nederlanden ook mee aan de militaire acties tegen Waldemar en de kapers, ze beschikte over een vitte op Schonen, haar kooplieden benutten de privileges van de Duitse koopman in Scandinavië en in de tweede helft van de veertiende eeuw had de algemene Hanzedag verschillende keren het oordeel van Kampens stadsbestuur gevraagd in geschillen over het al

---

[79] Rößner, 'Zur Frage der Zugehörigkeit Duisburgs'; Raddatz, 'Wesels Stellung', 33-34.
[80] Alberts, *Nederlandse Hanzesteden*, 22-23.
[81] Idem, 23 en HR, I, 7, 550 § 12
[82] Zutphen werd niet in 1441 formeel opgenomen, zoals Van der Ropp beweerde in zijn inleiding op het reces van de Lübeckse Hanzedag in 1441. Op die vergadering werden Kampen, Arnhem en Roermond toegelaten tot de Hanze; HR II, 2, 439 § 2. De fout van Van der Ropp duikt ook in modernere literatuur nog op. Onder de geprivilegieerden op de genoemde Brugse belastinglijsten bevonden zich verscheidene kooplieden die (zeer waarschijnlijk) uit Zutphen kwamen; *Prosopographischer Katalog*, 43-44, 50, 105-108, 123, 155-156, 159-160, 210-211, 368 en 377-378. Of Deventer handelaren in Brugge actief waren in deze periode is onduidelijk, zie idem, 112, 186-187 en 215. Voor mogelijke Harderwijkse activiteit in de handel op Vlaanderen, zie aldaar 37, 205 en 257.
[83] Ook van grote Hanzesteden als Lübeck, Hamburg, Danzig en Keulen is geen formele opname bekend. Zij maakten op gewoonterechtelijke gronden deel uit van het stedenverbond. Deze gang van zaken bevestigt dat de opnamegolf in het westelijke Hanzegebied vooral als een afbakening naar buiten – vooral ten opzichte van Holland en Zeeland – moet worden geïnterpreteerd.

dan niet tot de Hanze toebehoren van enkele steden. Toch was de positie van Kampen binnen de Hanze in de decennia na 1400 omstreden. De bestuurders van de stad leken bewust een zekere afstand te houden. Zo bezocht tussen 1407 en 1441 geen enkele vertegenwoordiger van de IJsselstad een Hanzedag. Tegelijkertijd werkten Kampenaren wel samen met Hollanders en Zeeuwen in de zoutvaart op de Baai van Bourgneuf[84], terwijl die zich juist in die jaren tot grote concurrenten van Lübeck en het Brugse *kontor* ontwikkelden. Sowieso hadden Kampenaren zich in hun handel op het westen van Europa nooit al te veel ingelaten met de Noord-Duitse Hanzesteden. In Vlaanderen en Bretagne bijvoorbeeld verwierven zij op eigen kracht handelsvoorrechten en zij hadden zich eveneens niet veel aangetrokken van de hanzeatische handelsblokkades van Brugge in 1358-1360 en 1390-1392.[85]

Het Brugse *kontor* tekende diverse keren bezwaar aan tegen het onafhankelijke optreden van Kampen. In brieven aan de algemene Hanzedag uit 1417 en 1423, stelden de vertegenwoordigers van de Duitse koopman in Brugge expliciet dat Kampen niet tot de Hanze behoorde en dat zijn kooplieden, net als Hollanders en Zeeuwen, handel dreven in Lijfland, tegen alle Hanzemonopolies in.[86] De Lijflandse steden hadden daar weinig moeite mee. Voor de Lijflanders en ook voor hun Pruisische collega's waren Kampenaren belangrijke handelspartners, net als de Hollanders en Zeeuwen. De stad Kampen zelf hield zich zoals gezegd in deze jaren op afstand, maar liet die afstand niet te groot worden. Voorafgaand aan de Hanzedag van 1417 waar de vastlegging van de eerste statuten van de gehele stedenbond op het programma stond, namen Kampense vertegenwoordigers deel aan het regionale vooroverleg van de Zuiderzeesteden. Bovendien liet de stad zich in 1418 een kopie van het reces van de algemene Hanzevergadering bezorgen, zodat haar bestuurders op de hoogte bleven van de stand van zaken. Op regionaal niveau sprak Kampen dus wel degelijk mee in zaken die de Hanze aangingen.[87]

1.3 Positionering tussen Holland en Hanze

Kampen en de overige Oost-Nederlandse Zuiderzeesteden moesten kleur bekennen toen aan het eind van de jaren dertig van de vijftiende eeuw, na enkele decennia van telkens oplopende spanning, een kaperoorlog uitbrak tussen de Hollandse steden enerzijds en de Wendische

[84] Zie bv. HR II, 1, 94.
[85] Weststrate, 'Abgrenzung durch Aufnahme', 31-33.
[86] HR I, 6, 400 § 13 (1417) en HR I, 7, 576.
[87] HR I, 6, 442 § 2; Don, *De archieven der gemeente Kampen* I, 67, inv.nrs. 2125-2126; Benders, *Bestuursstructuur en schriftcultuur*, 139, noot 164.

steden anderszijds.[88] Het conflict, dat woedde van 1438 tot 1441, stelde de Overstichtse en Gelderse steden voor een loyaliteitsprobleem. Welke kant te kiezen? Het belang van Holland als afzetmarkt en van de Hollandse kooplieden als bezoekers van de markten van het IJsselgebied was vanzelfsprekend al van oudsher groot.[89] Tegelijkertijd waren de Zuiderzeesteden hun Wendische tegenhangers vanwege de behartiging van de belangen van de Duitse koopman in het Oostzeegebied een zekere trouw verschuldigd. Logischerwijs stelden de Zuiderzeesteden zich zo neutraal mogelijk op in het conflict. Sterker nog, in 1437 probeerden zij nog actief te bemiddelen tussen beide partijen, maar zonder succes.[90]

Toen in 1438 kapers in Hollandse en Wendische dienst de eerste schermutselingen op zee inzetten, bleven ook de neutrale Gelderse en Overstichtse Zuiderzeesteden niet gespaard. Zij reageerden echter terughoudend: in plaats van direct met represailles te dreigen, knoopten zij onderhandelingen aan met de Hollanders over teruggave en compensatie van de geroofde goederen. De Hollanders reageerden positief op dit initiatief. Deventer, Kampen en Zwolle kwamen overeen dat ter compensatie van de schade die Overstichtse kooplieden hadden geleden, er een pondtol zou worden ingesteld, te betalen door alle Hollandse schippers en handelaren die via Kampen de IJssel opvoeren. Dat deze pondtol is ingesteld en geïnd, bewijst op zichzelf al dat het handelsverkeer tussen de IJsselstreek en Holland ondanks alle onrust zoveel mogelijk doorgang vond.[91]

Een politiek van de-escalatie na kaperovervallen kenmerkte de contacten van de Overstichtse en Gelderse steden met Holland. Met de Wendische steden onderhielden zij niet zo'n intensief contact in deze jaren. Vlak voor het begin van de oorlog stuurde Hamburg de Zuiderzeesteden een waarschuwingsbrief waarvan we de inhoud niet kennen, maar die waarschijnlijk betrekking had op het Hollands-Wendische conflict.[92] Verder hielden de Zuiderzeesteden zich op afstand. Ze behartigden in eerste instantie hun eigen regionale belangen zonder daarbij al veel rekening te houden met de Wendische steden. Een dergelijke handelswijze was binnen de Hanze ook halverwege de vijftiende eeuw overigens nog heel normaal. De Pruisische steden bijvoorbeeld handelden tijdens de kaperoorlog ook voornamelijk in hun eigen belang. Tegen de wensen van de Wendische steden in hielden ook steden als Danzig de banden met Holland aan; het belang van de Hollanders als handelspartners was voor hen eenvoudigweg te groot.

---

[88] Over dit conflict: Spading, *Holland und die Hanse*, 15 e.v., Seifert, *Kompagnons*, 233-320.
[89] Zie hieronder, § 6.1.
[90] HR II, 2, 142-144; *Stadsrekeningen Deventer* VI, 122, 123 en 148; Seifert, *Kompagnons*, 269-274.
[91] Smit, 'Kamper pondtolregister', 209-296, aldaar 209. Verdere aanwijzingen voor aanhoudend verkeer tussen IJsselstreek en Holland in deze jaren bij Weststrate, 'Abgrenzung durch Aufnahme', 35-36.
[92] *Stadsrekeningen Deventer* VI-2, 208.

Begin 1441 zag het ernaar uit dat een wapenstilstand tussen Holland en de Wendische steden op vrij korte termijn zou worden gesloten. Dit was voor de Gelderse en Overstichtse steden het sein om hun banden met de Noord-Duitse Hanzesteden aan te halen. De eerste aanwijzing daarvoor is te vinden in het reces van de Hanzedag van januari 1441. Op deze vergadering werd de mogelijke locatie voor de aanstaande vredesbesprekingen tussen Holland en de Wendische steden besproken. De aanwezige steden achtten zowel Kampen, Deventer als Zwolle daarvoor geschikt.[93] Een belangrijker indicatie voor de toenadering is, dat Kampen blijkbaar kort tevoren een verzoek tot heropname in de Hanze had gedaan, dat op deze vergadering werd besproken.[94] De beslissing hierover werd verschoven naar de volgende Hanzedag die in maart 1441 in Lübeck werd gehouden. Daar zou niet alleen Kampens verzoek op de agenda komen, maar werden ook de verzoeken tot opname van Arnhem en Roermond behandeld. De afvaardiging van de Zuiderzeesteden was dan ook groot: zowel Nijmegen, Zutphen, Deventer, Kampen, Arnhem als Roermond stuurden afgezanten.[95] De vergadering werd sowieso goed bezocht, want de Wendische, Pruisische, Saksische en Westfaalse steden en Keulen en Bremen hadden alle vertegenwoordigers gestuurd.[96]

Kampen, Arnhem en Roermond werden alledrie formeel toegelaten tot de Hanze, al had het voor Kampen nog wel wat voeten in aarde. De Kampense afgevaardigde, burgemeester Tideman Schuursack, vroeg bescheiden om opname van zijn stad. De vertegenwoordigers van de overige steden reageerden hierop door te stellen dat de stad Kampen zich enige tijd ver van de Hanze had gehouden en daarom haar rechten op een plaats in de gemeenschap tijdelijk had verloren, maar dat zij zich desondanks bereid toonden Kampen weer in hun midden op te nemen.[97] In feite verwezenlijkten beide partijen hun doelstellingen. Kampen waarborgde zijn rechtspositie in het Oostzeegebied en de Hanzesteden leken zich ten opzichte van Holland te versterken door een belangrijke buurstad van dat graafschap onomstotelijk in haar gelederen op te nemen.

De hanzeatische loyaliteit van de Overstichtse steden was ondanks deze golf van opnames geen vanzelfsprekendheid.[98] Nog voordat de inkt van het reces van de Hanzedag was opgedroogd, had Kampen alweer toenadering gezocht tot zijn Hollandse buren. Op 12

---

[93] HR, II-2, 419 § 5.
[94] HR II-22, 419 § 10.
[95] Enkele Zuiderzeesteden polsten elkaar over het bezoek van en de gezamenlijke reis naar Lübeck; *Stadsrekeningen Deventer* VI, 347 en 354 (Deventer informeert bij Zwolle).
[96] HR II, 2, 439. Het belangrijkste thema op de vergadering waren de problemen die de vestiging van de Duitse koopman in Brugge ondervond.
[97] HR II, 2, 439 § 25.
[98] Zie ook de problemen in de relatie tussen de hanzeatische Zuiderzeesteden en het kontor in Bergen, hierboven § 1.2.

juni 1441, precies drie maanden na de wederopname in de Hanze, ondertekenden Kampense stadsbestuurders een overeenkomst met de Hollandse steden, waarin werd vastgelegd dat voor beide partijen de vaart via de Zuiderzee naar het westen en de vaart op de IJssel vrij zou zijn. Bovendien stemde Kampen ermee in niet met de Wendische vijanden van Holland te handelen zolang de kaperoorlog nog niet was beëindigd.[99] Dit moet niet per se worden gezien als heulen met de vijand, al zal het daar vanuit Wendisch perspectief wel op hebben geleken.

Dat Kampen in de jaren 1440 nog zo pragmatisch met het Hanzelidmaatschap kon omgaan, geeft aan dat het proces van formalisering van de stedenbond nog niet was afgerond. Steden als Kampen en Deventer, en in mindere mate ook de overige Gelderse en Overstichtse steden probeerden voor zichzelf zoveel mogelijk commerciële netwerken op te bouwen en in stand te houden. Het is duidelijk dat de steden voor hun Oostzeehandel in sterke mate leunden op de steun van Lübeck. De handel naar het westen handelden zij zelf af. Een hanzeatisch toltarief voor de Hollandse tollen uit het jaar 1454 illustreert, hoe het nog halverwege de vijftiende eeuw mogelijk was om tegelijkertijd tot de Hanze te behoren en toch afgezonderd van de overige Hanzesteden een eigen geprivilegieerde positie in het handelsverkeer in West-Europa te behouden.[100] Het tarief somt eerst op welke bedragen '*den koopman van der Duytscher Hanzen*' voor een veelheid aan producten diende te betalen aan de Hollandse tolclusters van Geervliet inclusief tolwachten en Bergen op Zoom/Kats/Iersekeroord. Vervolgens passeren deze clusters nog eens de revue, maar nu met de daar geldende tarieven voor Kampense kooplieden, die gunstiger uitvielen dan die van hun hanzeatische collega's. In Gouda, Spaarndam en aan de Gouwesluis tenslotte betaalden alle hanzeatische kooplieden evenveel. Zich aan de Hanze committeren, betekende dus niet dat een stad eerder verworven privileges opgaf of haar zelfstandige commerciële bewegingsvrijheid beslissend inperkte.

1.4 Na 1441: verval van een netwerk?

De gebeurtenissen van 1438-1441 en de opnamegolf die in 1441 werd afgesloten, betekenden wel dat de organisatie van de Hanze als formele stedenbond steeds vastere vormen aannam. De diverse regio's binnen de Hanze kregen daarbij een steeds belangrijkere organisatorische en structurerende functie toebedeeld. Zo werd op een vergadering in 1447 een indeling van de Hanze in een Hamburgs, een Lübecks, een Maagdenburgs en een Keuls kwartier in het leven

[99] HUB VII, 699. De bepalingen van het verdrag golden ook voor Deventer, in het geval die stad zich hieraan zou willen binden. De basis voor het verdrag lag in een eerdere overeenkomst van mei 1440, waarin zowel de vaart op Vlaanderen, Engeland en Schotland als het verkeer op de IJssel voor Deventer en Kampen resp. de Hollanders werd vrijgegeven; HUB VII, 574 en 633.

[100] Burkhardt en Weststrate, 'Ein holländisch-seeländischer Zolltarif' (zie bijlage 2).

geroepen. De Overstichtse en Gelderse steden maakten vanaf dat moment deel uit van het Keulse Kwartier, dat onder leiding stond van de vijf hoofdsteden Münster, Nijmegen, Deventer, Wesel en Paderborn.[101] Regionaal vooroverleg vond vanaf dat moment plaats binnen deze meer geïnstitutionaliseerde kaders.[102]

De steden van het Keulse kwartier vormden een pressiegroep binnen de bredere structuur van de Hanze, een groep met geheel eigen handelsbelangen. Met name wanneer de handel in Vlaanderen, Engeland, Holland en Brabant in het geding was, stonden de steden van het Keulse kwartier nogal eens lijnrecht tegenover de steden van de overige kwartieren. Het bekendste voorbeeld daarvan uit de tweede helft van de vijftiende eeuw is wel de zogeheten 'schotstrijd'. Het schot of *Schoß* was een heffing op alle goederen die door Hanzekooplieden Vlaanderen werden in- en uit gevoerd. De opbrengst kwam ten goede aan het Brugse *kontor*. In 1447 besloot de Hanzedag in Lübeck het gebied waarvoor de heffing gold uit te breiden met Brabant, Holland en Zeeland. Dit was tegen het zere been van de steden van het Keulse kwartier, aangezien het overgrote deel van hun handel op deze regio's was gericht. Keulen beriep zich direct op zijn eigen privileges in de genoemde gebieden en weigerde het schotgeld te betalen. Dit kon de stad mede doen door de belangrijke plaats die haar kooplieden in het Vlaamse handelsverkeer innamen. De overige steden van het Keulse kwartier kozen de kant van Keulen. Aanvankelijk drongen de Noord-Duitse Hanzesteden nog niet erg aan op betaling van het schot, maar een Hanzedag die in 1465 in Hamburg werd gehouden, zette het onderwerp weer bovenaan de agenda. Nauw verbonden met deze kwestie was de wens van Lübeck *cum suis* om vast te houden aan de stapel van Brugge. Alle waren die in de Nederlanden werden ingevoerd, zouden via de Brugse stapelmarkt moeten worden verhandeld. Ook deze maatregel benadeelde de meest westelijk gelegen Hanzesteden onevenredig. Het veronderstelde bovendien, dat een instituut als de jaarmarkten van Deventer haar functie zou moeten verliezen, ongeacht de plaats van Deventer in de Hanze.[103]

Vrijwel gelijktijdig ontaardde een al jaren voortmodderende serie van kleine conflicten tussen de Noord-Duitse Hanzesteden en Engeland in 1468 in een oorlog.[104] De

---

[101] Henn, 'Wedderwartige Suederseeschen stedere', 53-55. Naast het Keulse kwartier werden ook nog een Lübecks, een Hamburgs en een Magdeburgs Kwartier in het leven geroepen.

[102] Een indicatie voor de impact van deze organisatorische ingreep is dat in de 'hoofdstad' Deventer pas vanaf 1447 de Hanzerecessen en overige stukken die betrekking hadden op de Hanze systematisch werden verzameld en bewaard; J.F. Benders, *Bestuursstructuur*, 139. Overigens bespraken steden op de regionale vergaderingen ook andere dan hanzeatische zaken, zie de lijst van regionale vergaderingen en onderwerpen in Berkenvelder, *Zwolle als Hanzestad*. Over de regionale onderverdelingen van de Hanze zie F.B.Fahlbusch, 'Das Hansische Unterquartier', 299-308.

[103] Looper, 'Brücken und Barrieren', 6-8.

[104] Jenks, *England, Preußen und die Hanse*, 700-712; Lloyd, *German Hansa*, 173-234, m.n. 201-204.

directe aanleiding was een ingewikkelde reeks van wederzijdse Engelse en hanzeatische kaperacties, naar aanleiding van problemen tussen Engelse kooplieden en de Deense kroon. Aan beide zijden werden kooplieden vastgezet en schepen vol goederen in beslag genomen. Ook in dit geval bleek Keulen een andere positie in te nemen dan de Hanzesteden uit het Oostzeegebied. De Engelse kroon deed Keulen, dat aan alle kaperij part noch deel had, het voorstel dat alle gevangengenomen Keulse burgers in Londen zouden worden vrijgelaten; hun goederen zouden nog wel worden vastgehouden tot de zaak zou zijn geschikt. De Keulenaars kozen voor hun eigen belang en gingen akkoord. Ondertussen werd de houding van de Wendische steden en Danzig tegenover Engeland steeds onverzoenlijker. Keulen koos eieren voor zijn geld, boycotte de Hanzedagen in deze periode en besloot in 1469 een eigen handelsnederzetting in Londen te stichten. Opnieuw verwierf Keulen de steun van enkele steden van het Keulse kwartier, maar uiteindelijk bleek het Keulse optreden zo te botsen met dat van de overige Hanzesteden, dat die in 1471 besloten Keulen te 'verhanzen', uit de Hanze te verwijderen.[105] De Keulenaren kwamen zo geïsoleerd te staan dat zij bakzeil moesten halen. De oorlog tussen de Hanze en Engeland kwam ten einde in de Vrede van Utrecht van 1474 en de bepalingen van de vrede waren ronduit gunstig te noemen voor de Noord-Duitse Hanzesteden. Er restte Keulen weinig anders dan toe te stemmen met alle voorwaarden voor herintreding die de Hanzedag van 1476 in Bremen de stad oplegde.

Alle Hanzesteden tastten dus telkens de grenzen van de eigen bewegingsruimte af. Regionale belangen botsten geregeld, zeker wanneer de grote markten van het westen, in Brugge, Antwerpen en Londen, in het geding waren. Deze regionale verscheidenheid was een wezenlijk onderdeel van het commerciële netwerk van de Hanzesteden, dat was gebaseerd op gezamenlijke belangenbehartiging tegenover sterke landsheren en steden in den vreemde. In de loop van de vijftiende eeuw bleek de losse organisatievorm van de Hanze steeds minder te volstaan en de Hanze als organisatie steeds meer aan economische slagkracht in te boeten. Vanaf de tweede helft van de vijftiende eeuw verloor Brugge als centrale markt van Noord-West-Europa steeds meer aan betekenis, ten gunste van Antwerpen, maar de Hanzesteden, met name Lübeck, hielden lang vast aan hun geprivilegieerde positie in Brugge. De Wendische steden besloten pas laat hun aandacht te verleggen naar Antwerpen en het kontor naar de Scheldestad te verplaatsen, waar zij minder voorrechten genoten ten opzichte van concurrerende buitenlandse handelaren. Keulse en Nederrijnse kooplieden zetten die stap al veel eerder, wat veel frictie binnen de Hanzeatische gelederen teweeg bracht.

[105] Jenks, *England, Preußen und die Hanse*, 723-725; Buszello, 'Köln und England'

In de Oostzee verstevigden de Hollandse vrachtvaarders vanaf de jaren 1470 hun positie door zich op te werpen als belangrijkste opkopers van Pruisisch graan. Daardoor openbaarde zich eens te meer het onvermogen van de Hanze om de belangen van haar leden op één lijn te krijgen. De Hollanders waren graag geziene gasten in de Pruisische en Baltische havens, omdat zij een zekere afzetmarkt voor het graan garandeerden, terwijl Lübeck en de Wendische steden lijdzaam moesten toezien hoe zij steeds meer het veld moesten ruimen in de goederenuitwisseling tussen Oost- en Noordzee. Ook de handel op Schonen en in Novgorod liep zienderogen terug in de loop van de vijftiende eeuw.

Na 1500 zouden zich in hoog tempo grote veranderingen voltrekken in de Europese handelssystemen. De ontdekking van de Nieuwe Wereld zorgde voor een geheel nieuwe dynamiek, waarin de transatlantische en de Aziatische handel het zwaartepunt vormden. Tegelijkertijd groeide de rol van de ontluikende nationale staten in de economie in het westen van Europa. De Hanze was niet bij machte om als organisatie aan te sluiten bij deze structurele veranderingen. Tekenend voor de aftakeling van het netwerk en de afname van het hanzeatische privilegesysteem is dat diverse steden vanaf de late vijftiende eeuw vrijwillig afstand deden van hun Hanzelidmaatschap en zich oriënteerden op de handelsverbindingen op de expanderende jaarmarktsteden in het Duitse binnenland, zoals Frankfurt en Leipzig. Enkele afzonderlijke steden, zoals Lübeck, Hamburg en Danzig, bleven wel binnen de Hanze functioneren, maar probeerden tegelijkertijd aan te haken door handelsbetrekkingen met Spanje en Portugal aan te knopen. Uiteindelijk wisten vooral Hamburg en Danzig te profiteren van de omslag in het commerciële systeem van Europa in de zestiende eeuw.[106]

Ondanks deze structurele transformatie van de Europese economie bleef de Hanze wel degelijk een belangrijke speler in Noord-Europa. De Overstichtse en Gelderse steden, die in de loop van de zestiende eeuw alle deel gingen uitmaken van het Habsburgse landencomplex, maakten tot ver in die eeuw gebruik van hanzeatische voorrechten als dat noodzakelijk was, of als hen dat goed uitkwam. In het Noorse Bergen bijvoorbeeld maakten Deventer, Kampen en Zwolle nog lang deel uit van de Duitse koopliedengemeenschap, al werden ze door Lübeck en de overige Wendische steden met argusogen bekeken. Met de regelmaat van de klok ontstonden er onenigheden tussen de twee stedengroepen over de Noorse handel.[107] Ook in de Oostzeehandel bleven Kampense schippers en kooplieden gebruik maken van hanzeatische

[106] Hammel-Kiesow, *Die Hanse*, 98-106.
[107] Henn, 'Die Bergenfahrer und die süderseeische Städte', 238-244. De relaties tussen Deventer en Noorwegen waren daarentegen in de 16e eeuw hecht, zoals Louis Sicking aantoont naar aanleiding van de gang van zaken rond de afzetting van de aartsbisschop van Trondheim in 1537. Een deel van diens bezittingen werd uit Noorwegen gesmokkeld en in Deventer in het beheer gegeven van een koopman uit die stad; Sicking, 'New light', 13-41.

privileges en het koopliedennetwerk dat zij daar hadden opgebouwd.[108] In de praktijk nam de betekenis ervan echter snel af.

De Sondtolregisters laten echter wel zien dat aan het eind van de vijftiende eeuw de Hollandse schippers en kooplieden hun collega's uit de IJsselsteden aan alle kanten waren voorbijgestreefd. De Overstichtse eigenhandel op de Oostzee nam scherp af [109] en Overstichtenaren moesten als gevolg daarvan de bakens verzetten. Zij richtten zich meer en meer op samenwerking met de succesvolle Hollandse vrachtvaarders. In het midden van de zestiende eeuw zonden Deventernaren partijen Rijnwijn die voor het Oostzeegebied waren bestemd, eerst op rivierschepen naar Amsterdam, waar zij werden overgeladen op zeewaardige schepen.[110] De Amsterdamse exportregisters van 1543-1545 bevestigen de banden tussen de IJsselsteden en Amsterdam. Van de 1460 bevrachters van Amsterdamse schepen in 1544 kwamen er 112 uit Deventer, 105 uit Kampen en 69 uit Zwolle. Het jaar erna was de periode van registratie korter: het register geeft de namen van 590 bevrachters, waarvan 20 uit Deventer, 35 uit Kampen en 25 uit Zwolle.[111] Vooral Kampen was halverwege de zestiende eeuw een belangrijke handelspartner van Amsterdam. Amsterdammers voerden voornamelijk graan en laken naar de IJsselstad.[112] De waarde van die uitvoer beliep van 1 januari tot en met 30 september 1545 ruim 9.015 Vlaamse ponden, of 8,5 % van de geregistreerde totale export in die periode. Daarmee was Kampen voor Amsterdammers veruit de belangrijkste bestemming in de noordelijke gewesten van de Nederlanden.[113]

Traditioneel wordt de dalende omvang van de zeehandel van de IJsselsteden mede toegeschreven aan de verzanding van de IJssel. In de veertiende eeuw zijn er al problemen rond het dichtslibben van havens en bepaalde trajecten van de rivieren gedocumenteeerd, maar het hele proces zou ernstig zijn versneld door de Elizabethsvloeden van 1421 en 1423. De vloed had de kustlijn van de Rijn-Maas-delta immers ingrijpend gewijzigd en als gevolg daarvan zou de Waal steeds meer water aan zich trekken, ten koste van de Nederrijn en IJssel. De bevaarbaarheid van de IJssel zou daardoor zienderogen zijn afgenomen, met de commerciële stagnatie van de IJsselsteden als gevolg.[114] Er valt echter wel wat af te dingen op deze monocausale verklaring. Zeker slibde de rivier geleidelijk dicht, maar verzanding was

---

[108] De Boer, 'De zaak Jorien Voet', en ibidem, 'De stad als "pleitbezorger"?
[109] Van Tielhof, Tussen Holland en Hanze, 78-80.
[110] Doornick, 'Bevaarbaarheid', 73-74.
[111] Posthumus, *De uitvoer van Amsterdam*, 170-171.
[112] Ibidem, 186, tabel XV.
[113] Ibidem, 189. Ter vergelijking: de uitvoer naar Deventer was 1423 pond Vl. 15 groten waard, die naar Zwolle 1273 pond Vl. 6 groten. Alleen de uitvoer naar Hamburg lag met meer dan 14.050 groten beduidend hoger dan die naar Kampen.
[114] De traditionele visie is recent nog te vinden bij Ten Hove, *Geschiedenis van Zwolle*, 197.

een probleem waarmee vrijwel alle havens in Noord-West-Europa mee te maken hadden. De invloed van de Elizabethsvloed en haar aanzuigende werking op de Waal lijken bovendien in het IJsselgebied pas op de langere termijn te zijn gevoeld.[115] De jaarmarkten van Deventer leden niet bijzonder onder een slechte bereikbaarheid in het tweede kwart van de vijftiende eeuw. Integendeel, de periode rond 1450 wordt als de grootste bloeiperiode van die markten beschouwd.[116]

Pas ver in de tweede helft van de vijftiende eeuw werd het probleem van de bevaarbaarheid van de rivier nijpender. In 1485 schreef de hertog van Kleef een alarmerende brief aan Deventer en een aantal andere IJsselsteden, waarin hij constateerde dat even voorbij de, op dat moment Kleefse, tolplaats Lobith het water van de Rijn '[...] *soe seer velt in die Wale, ind woe langer woe voerder dair in komen ind vallen will, dat die Rynstroem ind die Yssel tosamen ledich van water worden* [...]'[117] De onvoldoende toevoer van water naar de Nederrijn en de IJssel zou volgens de hertog de riviervaart en –handel voor onoverkomelijke problemen kunnen stellen. Hoewel Deventer, Kampen, Zutphen en Zwolle het probleem onderkenden, lukte het de steden niet om op dat moment gezamenlijk te overleggen over een oplossing voor het probleem. Sterker nog, de steden lijken in de vijftiende eeuw meer oog te hebben gehad voor het onderhouden en uitbreiden van de bereikbaarheid van hun markten over land. Gaandeweg die eeuw bouwden zowel Zutphen, Deventer als Kampen een brug over de IJssel, meestal tot ongenoegen van de concurrerende steden die vreesden dat het scheepvaartverkeer over de IJssel door de bruggen zou worden gehinderd.[118] Zwolle probeerde zijn verbinding met de Hollandse markten, en dus zijn concurrentiepositie ten opzichte van de IJsselsteden, te verbeteren door middel van het graven van een goede directe waterweg van de stad met de IJsselmonding, wat in de jaren 1480-1482 uitmondde in oplopende spanningen met Deventer en Kampen en een opschorting van het geplande graafwerk.[119] Onderlinge concurrentie en het ontbreken van een sterke centrale overheid stonden dus constructieve samenwerking ter verbetering van de bevaarbaarheid van de IJssel in de weg. De gevolgen waren vooral merkbaar in de monding van de IJssel. Zeker vanaf het laatste kwart van de vijftiende eeuw zouden de steeds groter en dieper stekende zeeschepen niet meer de IJssel kunnen opvaren tot aan Deventer. De stad Kampen heeft nog verschillende keren geprobeerd om haar verbinding met de Zuiderzee uit te baggeren, maar met weinig

[115] Van Schaïk, 'Zutphens geschiedenis', 58-59; Van Tielhof, Tussen Holland en Hanze, 65-66.
[116] Zie hieronder § 6.1.
[117] Doornick, 'Bevaarbaarheid', 120-121 (bijlage D).
[118] Van Schaïk, 'Zutphens geschiedenis', 58-59; Alberts, *Nederlandse Hanzesteden*, 66-67, over de brug die Kampen in 1448 liet bouwen.
[119] Alberts, *Nederlandse Hanzesteden*, 67; Ten Hove, *Geschiedenis van Zwolle*, 197-198.

succes. Omslag van goederen met een overzeese bestemming in Amsterdam was in de zestiende eeuw een noodzakelijk alternatief geworden, niet alleen vanwege de geringe bevaarbaarheid van de IJssel, maar vooral omdat Holland, en Amsterdam in het bijzonder, de dominante speler was geworden in de handel en scheepvaart op Noord- en Oostzee.[120] De stroomopwaartse rivierenhandel ondervond minder hinder van de verzanding van de IJssel, zoals blijkt uit de honderden geregistreerde scheepvaartbewegingen langs IJsseloord halverwege de zestiende eeuw.[121]

Men zou verwachten dat de opname van de Overstichtse en Gelderse steden in het Habsburgse territoriale complex en de toenemende afhankelijkheid van de Hollandse zeescheepvaart de behoefte van die steden aan de privileges en het netwerk van de Hanze zou hebben gereduceerd. De mogelijkheid bestond immers dat het toebehoren tot hetzelfde landencomplex een basis zou kunnen zijn voor verbetering van de handelspositie op de belangrijkste markten, zoals Antwerpen en Bergen-op-Zoom. Daar blijkt echter aanvankelijk weinig van. Nijmegen bijvoorbeeld stond er nog in 1543 op dat in het Verdrag van Venlo een artikel werd opgenomen waarin de Gelderse steden ervan werden verzekerd dat de Habsburgse machtsovername specifiek hun hanzeatische privileges in de Nederlandse steden niet zou aantasten.[122] Dat het de steden hiermee ernst was, blijkt uit een conflict tussen Antwerpen en Nijmegen in de jaren 1550, met als inzet de invoer van Nijmeegs zogeheten *mol*-bier[123] in de Scheldestad. De magistraat van Antwerpen had namelijk een verbod uitgevaardigd op het tappen van dat bier, omdat een aantal Nijmeegse handelaren in samenwerking met een paar plaatselijke waarden had geprobeerd om het te verkopen als bier uit Danzig, van de allerhoogste kwaliteit. De burgemeesters van Nijmegen reageerden hierop met het verwijt dat de Antwerpse tolgaarders veel te hoge heffingen oplegden op de ingevoerde mol. Bovendien weigerde het stadsbestuur te erkennen, dat de burgers van Nijmegen in Antwerpen recht hadden op een behandeling volgens de richtlijnen van de privileges van de Duitse Hanze. Deze privileges bestonden onder meer uit bescheiden heffingen op alle ingevoerde goederen en de ongehinderde verkoop van de koopwaar, zonder enige beperking. De Antwerpenaren trokken zich van deze kritiek weinig aan en bleven het Nijmeegse bier belasten volgens de hoge tarieven die gebruikelijk waren voor bier dat vanuit

---

[120] Van Tielhof, Tussen Holland en Hanze, 65; Doornick, 'Bevaarbaarheid', 88-112; Blink, 'Economisch-geographischen ontwikkeling', 256-257.
[121] Zie hieronder, hoofdstuk 8.
[122] Keverling-Buisman, 'Verdrag van Venlo', artikel 10.
[123] Het is niet duidelijk van welke kwaliteit dit bier was en of het met hop of gruit werd gebrouwen; Unger, *History of brewing*, 128.

het binnenland werd aangevoerd. Aan de vooravond van de Nederlandse Opstand was de onenigheid nog niet opgelost.[124]

Tot in de zestiende eeuw fungeerde de Hanze dus als een bruikbaar netwerk voor de Oost-Nederlandse steden op internationaal niveau. Op het regionale niveau had de Hanze minder directe betekenis voor de afzonderlijke steden in het onderhouden van commerciële netwerken. In hoofdstuk 7 zal een voorbeeld van een dergelijk regionaal commercieel netwerk in de Oostelijke Nederlanden worden bestudeerd, namelijk dat van Deventer ten tijde van een handelsconflict met de Hollandse steden. Deze *case-study* legt de dynamiek in de handelsrelaties tussen Oost-Nederland en Holland bloot in een periode waarin de Hollandse economie een groeispurt doormaakte. De hoofdstukken daarvoor zullen eerst de goederenstromen door Oost-Nederland kwantitatief in kaart brengen.

[124] Häpke, *Niederländische Akten*, I, nrs. 776 en 778 en II, nrs. 10 en 29 en p. 12-13, noot 2. Zie ook Offermans, *Arbeid en levensstandaard*, 61.

DEEL II DE LATE VEERTIENDE EEUW

2. De bronnen: tolsysteem en tollenbeheer

In een gezaghebbend artikel uit 1983 karakteriseerde de Belgische historicus Erik Aerts de rekening als een polyvalente bron, die in zeer divers onderzoek op veel verschillende manieren kan worden ingezet.[125] Deze opvatting heeft in de afgelopen jaren duidelijk vaste voet gekregen in het Nederlandse historische onderzoek naar de Middeleeuwen. Diverse recente studies, die vaak sterk uiteenlopende onderwerpen aansnijden, steunen in hun bewijsvoering nadrukkelijk op landsheerlijke en stedelijke rekeningen.[126] Tegelijkertijd ontstond in het kielzog van deze ontwikkeling een versterkte en hernieuwde bronnenkritische belangstelling voor middeleeuwse rekeningen, een trend die ook in de Duitse historiografie te zien is.[127] De overlevering van de rekeningen begint in de noordelijke Nederlanden overigens pas in de veertiende eeuw, op een enkele vroege uitzondering na.[128]

Vrijwel alle auteurs die zich uitgebreid met rekeningen hebben beziggehouden, geven aan dat het essentieel is om ze allereerst te beschouwen in de context waarin ze zijn ontstaan – dit geldt *grosso modo* natuurlijk voor alle historische bronnen. Wie zijn informatie zoekt in landsheerlijke of stedelijke rekeningen moet zich ervan bewust zijn dat deze destijds met een specifiek doel zijn opgesteld. Ze zijn de verslaglegging van financiële transacties ten behoeve van een publieke overheid. Wil men rekeningen gebruiken ter onderbouwing van een historische analyse, dan zal men eerst onder meer het functioneren van het ambtelijk apparaat, het specifieke ambtelijke onderdeel dat de rekening heeft voortgebracht, de plaats van de rekening in een administratief geheel, kortom: het gehele kader waarbinnen de rekening tot stand is gekomen, in ogenschouw moeten nemen. Geen enkele middeleeuwer heeft immers zijn geschriften of artefacten nagelaten om de onderzoeker uit de eenentwintigste eeuw pasklare antwoorden op zijn onderzoeksvragen te geven.

---

[125] Aerts, 'Inhoud der rekeningen'.

[126] Voorbeelden hiervan zijn onder meer Van Bavel, *Transitie en continuïteit*, Benders, *Bestuursstructuur en schriftcultuur* en Damen, *Staat van dienst*. Voor een uitgebreidere bibliografie zie Hoppenbrouwers, 'Rekeningen als bron voor sociaal-economisch onderzoek' en Smit, 'Editie en ontsluiting'.

[127] Ik volsta hier voor Nederland met de verwijzing naar de bundel *Vander rekeninghe*. In Duitsland heeft Mersiowsky, *Anfänge territorialer Rechnungslegung* de rekening als onderzoeksobject weer op de kaart gezet. In het kader van een onderzoeksproject van de Philips-Universität te Marburg heeft dr. Otto Volk een website opgezet die geheel is gewijd aan de rekening als historische bron voor de Middeleeuwen en de Nieuwe Tijd (www.computatio.de).

[128] Meihuizen, *Rekening graafschap Gelre 1294-1295*; Burgers en Dijkhof, *De oudste rekeningen van Dordrecht*.

Deze studie steunt voor een groot deel op gegevens uit tolrekeningen. Over de waarde van dit subgenre binnen het rekeningwezen is het nodige te doen geweest.[129] Voor J.F. Niermeyer stond het onomstotelijk vast: 'De oude handelsgeschiedenis kent geen belangrijker soort van bronnen dan tolrekeningen. Handvesten, brieven, procesakten e.d. lichten ons vaak uitstekend in, hetzij omtrent algemene trekken van het economisch leven, hetzij over bijzondere handelszaken; maar alleen tolrekeningen bieden het voordeel van gespecificeerde en tegelijk tot op zekere hoogte volledige gegevens, die ons in staat stellen de aard en intensiteit van bepaalde verkeersstromen of zelfs de handelsbeweging van een geheel gebied te leren kennen.'[130]

Ondanks zijn optimistische kijk op de waarde van de tolrekening als bron voor economisch-historisch onderzoek zag ook Niermeyer wel in dat aan het gebruik van de rekeningen de nodige haken en ogen zitten. Natuurlijk stellen zij meer dan enige andere laatmiddeleeuwse bron de historicus in staat om het handelsverkeer als het ware met eigen ogen te volgen en over de omvang van dat handelsverkeer uitspraken te doen. Voorzichtigheid is echter geboden. Net als iedere bron moet ook de tolrekening kritisch getoetst worden voordat de gegevens die zij oplevert op de juiste waarde geschat kunnen worden. Geheel in die gedachtengang passen de recente kanttekeningen van Dick de Boer over de onvolkomenheden van tolrekeningen als historische bron. Hij stelt zeer terecht dat de overlevering ervan vaak zeer fragmentarisch is, wat lastige vragen opwerpt over de representativiteit van het wel overgebleven materiaal. Daar komt nog bij dat tolheffing en -rechten in de late Middeleeuwen sterk onderhevig waren aan uitholling, door bijvoorbeeld belening, verpachting en tolvrijstellingen van incidenteel of meer permanent karakter.[131] Uiteraard beperken deze zaken de zeggingskracht en bruikbaarheid van de tolrekening als bron. De Boer baseerde zijn opmerkingen vooral op de situatie van de Hollandse tollen, maar ze gelden eigenlijk ook onverkort voor het Gelderse bronnenmateriaal dat in deze studie centraal staat.

---

[129] Alleen over Nederlandse landsheerlijke tolrekeningen: Alberts, 'Lobith 1404/1405 en 1408/09'; ibidem, *Rijnverkeer Lobith 1406*; en ibidem, *Rheinzoll Lobith*; De Boer, 'Tolrekeningen'; Kranz, 'Energie'; Smit, *Beneden-Maasgebied II*, aldaar m.n. de inleiding; Marseille, *Varen op de grote rivieren* en ibidem, *Wat tolboeken vertolken*. Verder zijn van belang Niermeyer, 'Over het handelsverkeer', de inleiding van Westermann, *Rekeningen van de landsheerlijke riviertollen*; en Weststrate, 'Gelderse riviertolrekeningen.' Daarnaast zijn Despy, *Tarifs de tonlieux* en Doehaerd, *Comptes du tonlieu* methodologisch nog steeds van grote waarde. Vgl. de kritische opmerkingen over de zeggingskracht van stukken over de Brabants tollen bij Ballaux, *Transport en economische ontwikkeling*, 164-166 en over tollen in Engeland Masschaele, 'Tolls and trade', m.n. 165-172.

[130] Niermeyer, 'Over het handelsverkeer', 25.

[131] De Boer, 'Tolrekeningen', 207-211.

In deze paragraaf wordt het voornaamste bronnenmateriaal voor deze studie aan dergelijke bronnenkritische vragen onderwerpen. Eerst volgt een korte schets van het Gelderse tollensysteem dat de tolrekeningen heeft voortgebracht; vervolgens worden de rekeningen zelf nader bekeken en zal er aangegeven worden wat de mogelijkheden en beperkingen van dit materiaal zijn voor de beantwoording van de onderzoeksvragen.

2.1 De Gelderse landsheerlijke riviertollen

Het recht om tol te heffen langs land- en waterwegen hoorde in West-Europa oorspronkelijk tot de zogenoemde *regalia* van de Duitse koningen en keizers. De enorme omvang van het Duitse Rijk en het onvermogen van de koningen om in dit gebied effectief hun macht uit te oefenen, leidden er al in de negende en tiende eeuw toe dat verschillende regionale machthebbers deze regalia usurpeerden of, in de legaler variant, als geschenk van de koning in ontvangst mochten nemen. Ook het recht op tolheffing raakte al vroeg versplinterd. Langs de grote rivieren in het Rijk, vooral langs de Rijn, hieven vanaf de Volle Middeleeuwen steeds meer adellijke èn stedelijke machthebbers tol op het scheepsverkeer.[132]

Een van die regionale heersers was de graaf, vanaf 1339 hertog, van Gelre.[133] Hij had al zeker vanaf de vroege dertiende eeuw een grote Rijntol in leen van de Duitse Keizer. Deze werd tot 1222 bij Arnhem geheven en in dat jaar overgebracht naar Lobith. Al uit de vroegst overgeleverde algemene rekening van inkomsten van de graaf van Gelre, uit het boekjaar 1294-1295, blijkt dat hij een groot deel van zijn inkomsten verkreeg uit de tollen die hij op verschillende plaatsen langs de Rijn, Waal, Maas en IJssel hief. De tol bij Lobith bracht veruit het meeste op.[134]

Lobith was de belangrijkste, maar niet de enige Gelderse tol. Verplaatsingen van de tol vanwege veranderingen in de rivierbeddingen en splitsing van de tolrechten resulteerden in de loop van de veertiende eeuw in een tollencomplex dat alle grote rivieren in Gelre bestreek.[135] Aan de IJssel baatte de hertog een tol uit te IJsseloord (bij Arnhem) en in Zutphen, hoewel hij in de late veertiende eeuw de helft van de inkomsten uit laatstgenoemde plaats verpachtte.

---

[132] Pfeiffer, *Rheinische Transitzölle*, 670 en 547-668, waar hij de tolpolitiek van diverse territoria langs de Rijn tot 1400 bespreekt. Verder Dirlmeyer, 'Handelshemnisse'; voor Holland zie Verkerk, 'Tollen en waterwegen', 106-107.

[133] Omdat dit onderzoek voornamelijk betrekking heeft op de periode na 1339 zal ik in het vervolg spreken van de hertog van Gelre, tenzij een passage uitdrukkelijk betrekking heeft op de jaren voor 1339.

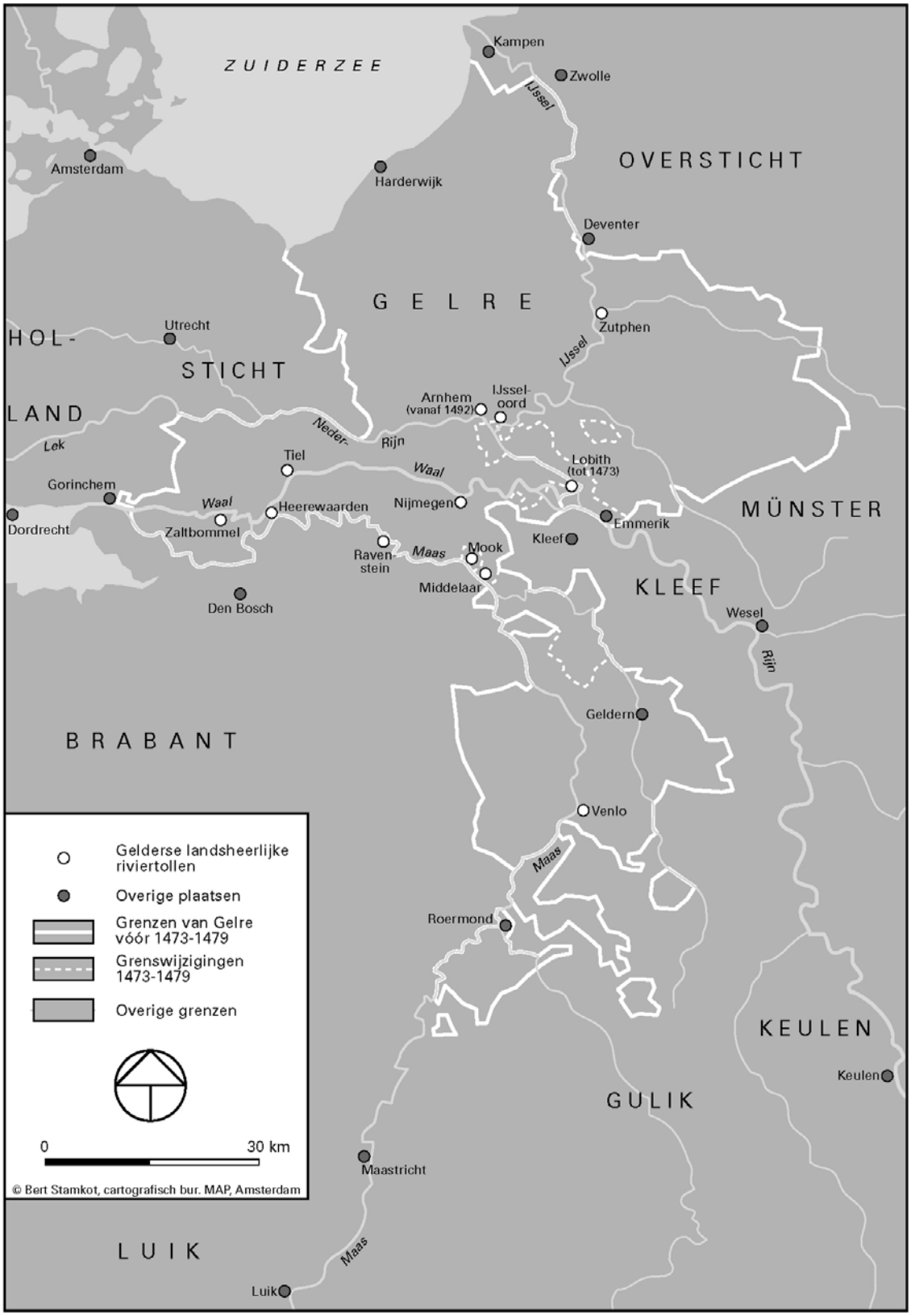
[134] Meihuizen, *Rekening graafschap Gelre 1294-1295*. Alberts berekende dat 44% van de opbrengsten uit de vier belangrijkste inkomstenbronnen door de Lobithse tol werd gegenereerd; Alberts, *Rheinzoll*, 15.

[135] Westermann, *Rekeningen van de landsheerlijke riviertollen*, XII-XIII.

Nijmegen, Tiel en Zaltbommel waren de belangrijkste tolplaatsen aan de Waal, terwijl aan de Maas tol werd geheven in Mook, Ravenstein, Venlo en Middelaar (zie kaartje).[136]

[136] Westermann gaat kort in op de ontstaansgeschiedenis van de diverse tollen; ibidem, XII-XVII.

Kaart 1 *Gelderse tolstations aan Rijn, Waal en IJssel, ca. 1400*



Tabel 2.1. laat zien dat ook aan het einde van de veertiende eeuw de tollen nog een zeer belangrijke bron van inkomsten voor de hertogen waren. Tussen de 20,9% en 31,7% van de totale inkomsten in deze jaren bestond uit tolgelden, waarvan Lobith het overgrote deel voor zijn rekening nam. Overigens was de opbrengst in het jaar 1396-1397 in absolute zin niet zo laag als het percentage van 20,9% doet vermoeden. De totale inkomsten van hertog Willem I in dat jaar waren echter hoog, omdat hij een buitengewone horigenschatting had opgelegd.[137] Het grote belang van tollen voor de landsheerlijke financiën was niet iets typisch Gelders. In dezelfde periode haalden de graven van Holland normaal gesproken meer dan een kwart van hun gehele inkomsten uit de verpachting van hun grafelijke rivier- en zeetollen. In het boekjaar 1395-1396 liep het aandeel zelfs op tot 43%.[138]

Tabel 2.1. *Aandeel van tolinkomsten in de totale Gelderse hertogelijke inkomsten, 1394-1399, in procenten.*

	boekjaren				
Tolplaats	*1394-95*	*1395-96*	*1396-97*	*1397-98*	*1398-99*
Lobith	16,4	18,4	11,7	15,2	19,8
Nijmegen	2,9	2,6	1,4	2,4	2,3
Tiel	2,0	1,5	1,4	2,4	3,2
Zaltbommel	3,2	3,2	2,1	3,1	4,4
Herwaarden	0,1	1,0	1,8	0,3	1,5
Ravenstein	1,5	-	-	-	-
Mook	2,6	1,2	0,2	0,4	0,2
Middelaar	-	-	1,4	-	-
IJsseloord	1,7	1,9	0,9	0,9	0,3
Zutphen	0,4	-	-	-	-
totaal	30,8	29,8	20,9	24,7	31,7

Bron: GA 0001 – 225, 226, 227, 229, 230-231; Westermann, *Landsheerlijke riviertollen*, 38, 46, 89, 156, 171, 202, 230, 251 en 264. De tolinkomsten zijn voor berekening afgerond op gehele oude schilden.

2.2 Tolsysteem?

De Gelderse wijze van tolheffing was niet erg complex. In feite bestond ze uit enkele losse tollen, die onafhankelijk van elkaar werden geheven.[139] Anders dan in het buurgraafschap Holland ontbrak een echt systematisch verband tussen de tollen. In Holland had zich in de late Middeleeuwen rond Dordrecht een gesloten systeem van tolheffing uitgekristalliseerd, dat zich centreerde rond de stapel van de Merwedestad. Men hoefde in dit Hollandse stelsel ten

[137] GAA, HA, inv.nr. 227, f. 251r.-254r. De buitengewone inkomsten inclusief horigenschatting beliepen 21.616 oude schilden 35 herengroten. Het jaar daarvoor bedroegen ze slechts 6.238 oude schilden 62 groten 1 Brabantse penning. Zie Van Schaïk, *Belasting, bevolking en bezit*, 72

[138] Bos-Rops, *Graven naar geld*, 85-86.

[139] Over de Gelderse tollen in detail: Westermann, *Rekeningen van de landsheerlijke riviertollen* , XII-XXII; Alberts, *Rheinzoll* en Weststrate, 'Gelderse riviertolrekeningen'.

hoogste twee keer tol af te dragen: een keer als men Holland via de grote rivieren binnenkwam, de zogeheten tol in het zoete, en, indien de reis voorbij Dordrecht verder ging, een keer als men het systeem verliet, de tol in het zoute, of omgekeerd. Deze twee tolbetalingen verschaften de tolbetaler als het ware een passe-partout voor de overige tollen binnen het Dordtse systeem.[140] Iets dergelijks heeft in Gelre gedurende het gehele Ancien Régime niet bestaan. In principe moesten kooplieden en schippers daar bij iedere tol die ze passeerden opnieuw betalen.

Deze constatering wil niet zeggen, dat er niet een zekere hiërarchie bestond binnen het geheel van Gelderse tollen. Uiteraard lag de prioriteit van de hertog bij een zo hoog mogelijke opbrengst van zijn tollen, maar in de praktijk waren er aan de belasting van het rivierverkeer grenzen gesteld. Als de hertog teveel tol zou eisen, was de kans groot dat kooplieden naar alternatieve routes zouden uitzien, bijvoorbeeld over land.[141] Het was dus zaak de belangrijkste tol strategisch te plaatsen. Binnen deze randvoorwaarden ontwikkelde Lobith zich tot de 'hoofdtol' van Gelre.

De lokatie van Lobith, vlak voor de splitsing van de Rijn in de Waal en de Nederrijn, garandeerde dat zowel het gehele stroomafwaartse verkeer richting Holland en de IJsselstreek enerzijds als het verkeer dat van de Waal en de Nederrijn de andere kant op kwam, er belast kon worden. De oorkonde over de Gelderse tollen die Rooms-koning Wenceslas in 1384 aan hertog Willem I verleende, geeft een goede indruk van de dominantie van Lobith. Wenceslas schonk de hertog het recht om bij de tol van Lobith '*van allen koufenschap nae marckzall*' 28 tournoois te heffen. In Nijmegen daarentegen mocht hij van dezelfde goederen nog maar vijf toernoois tolgeld vragen, in Tiel en Zaltbommel vier en te IJsseloord maar twee.[142] Of de Gelderse tollen ooit precies volgens deze verhoudingen zijn geëxploiteerd, is niet bekend, maar de centrale plaats die Lobith erin krijgt toebedeeld, is onmiskenbaar.

Het grote belang van Lobith komt nog scherper naar voren in de tarieven die er gehanteerd werden. Niet alleen lagen die veel hoger dan bij de overige Gelderse tollen, maar Lobith kende bovendien als enige Gelderse plaats een gedifferentieerd toltarief. De uitsplitsing was op twee principes gebaseerd. In de eerste plaats genoten burgers uit bepaalde Gelderse steden in Lobith een gedeeltelijke of gehele vrijstelling van tolbetaling. Uit de

---

[140] Niermeyer, 'Dordrecht', 1-20; Smit, *Beneden-Maasgebied* II, p. X-XV. Zie ook bijlage 2.

[141] Dat dit ook werkelijk gebeurde, blijkt onder meer uit Scholz-Babisch, *Quellen* I, nr. 298, p. 244-245, waarin Kleefse tolbeambten een aantal Keulse collega's uitleggen, dat '*hyr beneden* [in het hertogdom Kleef], *so id plat landt wer, also mengerlei straeten aver landt* [zijn]', waar kooplieden en schippers naar uitwijken als de toldruk te hoog wordt.

[142] Nijhoff, *Gedenkwaardigheden* III, 115, nr. 106; Westermann, *Rekeningen van de landsheerlijke riviertollen*, XVII.

tolrekeningen blijkt dat in de late veertiende eeuw zo'n gereduceerd tarief gold voor goederen die toebehoorden aan burgers van Nijmegen, Emmerik[143], Doesburg, Zaltbommel, Goch en Geldern. Behoorde een lading tot een van deze categorieën, dan verantwoordde de tollenaar dat in de rekening door een afkorting te plaatsen in de marge voor de desbetreffende post. Burgers van Zutphen, Arnhem en sinds 1388 ook Culemborg, alsmede enkele geprivilegieerde edellieden en geestelijke instellingen hadden recht op volledige vrijstelling van betaling.[144] Uit het tarief dat de hertog van Kleef in 1479 uitvaardigde voor de hem net toegevallen tol van Lobith, blijkt dat zeker vanaf het laatste kwart van de vijftiende eeuw burgers van Doetinchem, Erkelenz, Grave, Leerdam, Wijk bij Duurstede, Elburg, Wageningen, Tiel en Harderwijk daar waren vrijgesteld.[145] Het is zeer goed mogelijk dat die vrijstellingen, net als die van Arnhem en Zutphen, teruggaan op oudere privileges, uit de veertiende of zelfs de dertiende eeuw. De invloed van schippers en kooplieden uit deze kleine plaatsen op het rivierverkeer zal echter betrekkelijk gering zijn geweest. Op lokale schaal speelden ze wellicht een rol van betekenis, maar die is door gebrek aan bronnen moeilijk te achterhalen. In de vaart over langere afstand, naar Dordrecht en verder, komen ze nauwelijks voor, op enkele Tielse kooplieden na.[146]

De vertolling van de goederen van kooplieden die niet op een (gedeeltelijke) vrijstelling mochten rekenen, werd uitgevoerd aan de hand van een tweede criterium, namelijk de route die de kooplieden en schippers na Lobith kozen. Nam men de noordelijke route over de Nederrijn en eventueel verder over de Lek of de Vecht, dan gold een apart tarief, dat in de marge met 'Rijns' werd aangeduid.[147] Daarnaast bestond er een 'normaal' tarief voor iedereen die zijn handelswaar over de Waal vervoerde en niet op de een of andere wijze voor reductie of vrijstelling in aanmerking kwam. In deze gevallen zette de tollenaar geen aantekening in de marge. Het Waalse tarief lag hoger dan het Rijnse.

---

[143] Het tarief voor Emmerikse burgers op de Gelderse tollen uit 1370 is uitgegeven in Niermeyer, *Beneden-Maasgebied*, nr. 519, p. 289. Zij waren volgens dat tarief in Nijmegen geheel vrijgesteld, maar achttien jaar later bevestigde Willem I van Gelre dat zij te Nijmegen per tolbaar voeder wijn vier oude groten dienen te betalen. De Nijmeegse tol was op dat moment formeel in bezit van zijn moeder Maria, de hertogin van Gulik en Gelre; ibidem, nr. 617, p.335.

[144] Westermann, *Rekeningen van de landsheerlijke riviertollen*, VII-VIII.

[145] Scholz-Babisch, *Quellen*, nr. 262, p. 217 en Alberts, *Rheinzoll*, 27-28.

[146] Bijvoorbeeld Niermeyer, *Beneden-Maasgebied*, 477, nr. 144. In Niermeyers editie van de tol van Heusden van 1378-1379 komen wat vaker Tielse burgers voor, met ladingen haver, vis, turf en kleine hoeveelheden laken. Dit duidt op een vrij kleine regionale actieradius, ibidem, 619-631.

[147] Deze constatering staat in tegenstelling tot mijn eerdere voorzichtig geformuleerde opvatting, dat met de vermelding 'Rijns' alleen het tarief werd aangeduid dat gold voor goederen van burgers uit de kleinere steden in het hertogdom Kleef; Weststrate, 'Gelderse riviertolrekeningen', 241. In latere vijftiende-eeuwse toltarieven wordt uitdrukkelijk onderscheiden tussen goederen '*in die Wail*' en '*in die Rijn*'. Mijns inziens geeft de marginale aantekening 'Rijns' precies datzelfde verschil aan. De Waal als vervoersader was blijkbaar de norm; de tollenaar vond het alleen nodig de uitzondering, met het afwijkende tarief, te noteren.

De overige tollen hadden ten opzichte van Lobith een secundaire status. Per product gold er maar één vast tarief en dat lag veel lager dan in Lobith.[148] Logischerwijs genereerde laatstgenoemde tol dan ook veruit de meeste inkomsten voor de hertog. Tussen 1394 en 1399 nam Lobith ieder jaar rond de 65 % van de totale tolinkomsten voor zijn rekening.[149] Het was overigens meer dan alleen een tolhuis. Al in de dertiende eeuw hadden de Gelderse graven bij de splitsing van de Rijn een burcht opgetrokken, die vervolgens halverwege de veertiende eeuw werd vervangen door een grotere versterking. Deze burcht was militair van belang, maar had ook een landsheerlijke bestuurlijke functie. Halverwege de vijftiende eeuw was er een schrijfkamer ingericht waar stukken ten behoeve van de hertog werden vervaardigd. Bovendien verbleven de hertogen in de veertiende en vijftiende eeuw geregeld langere periodes op het slot in Lobith, in een tijd dat zij nog geen vaste residentie hadden en Gelre als rondreizende vorsten bestuurden.[150]

De diverse overige tolplaatsen hadden een beperkte reikwijdte, want zij besloegen ieder maar een bepaalde vertakking van de Rijn. Het gevolg hiervan is wel dat de rekeningen die er zijn opgemaakt een zeer specifiek beeld geven van het handelsverkeer op die waterwegen. De meeste Gelderse tollen zijn dus toegespitste meetpunten, die het karakter van de goederenstromen op de diverse afsplitsingen van de rivier scherp in kaart brengen. Alleen de Lobithse rekeningen omvatten het gehele Rijnverkeer, door de ligging van het tolhuis voor de splitsing van Waal en Nederrijn. We zullen nog zien, dat in het materiaal uit IJsseloord en Zutphen het verkeer van en naar de IJsselstreek (en dan vooral de jaarmarkten van Deventer) wordt weerspiegeld. De tollen aan de Waal, in Nijmegen, Tiel en Zaltbommel registreerden op hun beurt in hoofdzaak de door Rijnwijnhandel gedomineerde ‘grote vaart’ tussen de grote stapels van Keulen en Dordrecht. Een vergelijkbare toespitsing deed zich voor in het Maasverkeer, waarin niet wijn, maar steenkolen, hout en kalk domineerden. Volgens een voorzichtige schatting van Thurlings was het verkeer op de Rijn bij Lobith aan het einde van de veertiende eeuw twee keer zo groot als het verkeer op de Maas bij Mook, gemeten naar

---

[148] Een willekeurig gekozen voorbeeld volstaat om het verschil tussen Lobith en de rest duidelijk te maken. Voor het doorvoeren van een voeder wijn (ca. 875 liter) was een inwoner van Keulen in 1397 in de praktijk te Lobith zo’n 30 à 31 oude groten kwijt. In de volgende tolplaats stroomafwaarts, Nijmegen, hoefde hij maar ca. 14 oude groten per voeder te betalen. De verhouding tussen de Lobithse en Nijmeegse toltarieven lag overigens niet vast, maar verschilde al naar gelang de geldende (gedeeltelijke) vrijstellingen. Normaal gesproken betaalde men echter in Lobith meer.

[149] Weststrate, ‘Gelderse riviertolrekeningen’, 232, tabel 2.

[150] Frankewitz, ‘Gelderse landsheerlijke burchten’, 201-202, Alberts, *Rheinzoll*, 75-78. Rond het midden van de eeuw was de belangrijkste kanselarij in Arnhem, de latere vaste residentie, gevestigd, maar behalve in Lobith bezat ook de burcht in Grave een schrijfkamer; Kuys, ‘Centraal en regionaal bestuur’, 164; Nijsten, *Hof van Gelre*, 58-59.

passerende schepen. Het verschil in waarde van de verscheepte goederen was groter, vanwege het grote aandeel van wijn in het Rijnverkeer.[151]

Dit systeem van Gelderse hertogelijke tollen met Lobith als hoofdtol functioneerde tot 1473. In dat jaar schonk Karel de Stoute van Bourgondië de tol van Lobith aan de hertog van Kleef, die in de opvolgingsoorlogen om Gelre de zijde van de Bourgondiërs had gekozen. De Kleefse hertog kon de Lobithse tol pas vanaf 1479 effectief exploiteren.[152] Karel van Gelre probeerde vervolgens het verlies van zijn belangrijkste tol te compenseren door na 1492 bij Arnhem een nieuw tolstation in te richten dat het verkeer op de Nederrijn moest belasten. Tegelijkertijd schroefde hij de tarieven van de tol bij Nijmegen flink op. Op deze manier verhief hij de combinatie Nijmegen-Arnhem tot de opvolger van de tol bij Lobith. Nog tot aan de Habsburgse machtsovername in 1543 noemde men de Nijmeegse en Arnhemse tol ook wel de Lobithse tol.[153] In de stukken van na 1543 echter werd het hele systeem, inclusief Tiel, Zaltbommel, IJsseloord, Zutphen en de Maastollen, consequent onder de noemer 'Grote Gellresche tol' geschaard. Dit veranderde overigens niets aan de plicht voor kooplieden en schippers om bij elk van die plaatsen afzonderlijk telkens opnieuw de lading te laten bezien en tol af te dragen.

2.3 Grenzen aan de bronnen

Het tolpersoneel van de hertog stelde in het algemeen vrij gedetailleerde rekeningboeken op. In de regel noteerden zij bij de inkomsten in ieder geval, zoals ook Bijlage 1 laat zien:

- de datum van de tolpassage en betaling
- de aard, en vaak ook de hoeveelheid, van de vertolde goederen
- de naam van de tolbetaler
- en het betaalde bedrag.

Indien noodzakelijk voegde men nog gegevens over bijvoorbeeld eventuele vrijstellingen of de herkomst van de eigenaar van de goederen toe. De rekeningen wekken hierdoor de indruk dat ze het Gelders rivierverkeer in zijn geheel registreren, maar schijn bedriegt. Tolrekeningen waren in de eerste plaats bedoeld om tollenaars tegenover de hertog rekenschap van hun

---

[151] Kranz, 'Energie für die niederen Lande', 362-368; Thurlings, *Maashandel*, 52-53.

[152] Alberts, *Rheinzoll*, 14. De schenking van de tol aan Kleef is uitgegeven door Scholz-Babisch, *Quellen*, nr. 254.

[153] Zie bijvoorbeeld het opschrift op de omslag van de tolrekeningen uit Nijmegen uit de jaren 1516-1520: 'Rekenschapp Henrix van Valckenborch vanden Lobitsschen Toll to Nymmegen'; GAA, HA, inv.nr. 1054, omslag. Nog in 1538 werd Gijsbert van der Cruijss als tollenaar van de 'Lobitschen toll toe Nymegen' aangesteld, blijkens een kopie van de aanstellingsbrief in een Habsburgse tolinstructie uit 1543; GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 2416.

inkomsten en uitgaven af te laten leggen. Ze waren dus primair fiscale bewijsstukken en als zodanig stelde het tolpersoneel ze ook op.

Een belangrijke implicatie van het zuiver fiscale karakter van de rekeningen is dat tollenaars minder aandacht zullen hebben geschonken aan diegenen die om welke reden dan ook geen tol hoefden te betalen. Hun passages leverden immers geen inkomsten op en hoefden dus niet per se in de rekeningboeken te worden opgetekend. Dat wil niet zeggen dat men tolvrije ladingen nooit noteerde, maar hoeveel vrijgesteld verkeer ongeregistreerd doorvoer, is niet vast te stellen.[154]

In enkele periodes vertoont het corpus aan rekeningen lacunes, omdat de hertog de inkomsten uit een van zijn tollen aanwendde om zijn schulden te betalen. Hij kon daartoe de schuldeiser het recht geven op eigen rekening de tol uit te baten tot de schuld was vereffend. In dat geval kan het voorkomen, dat de rekeningen of registers voor de periode waarin de heffing niet in hertogelijke handen was, niet voorhanden zijn, al hoeft dat niet noodzakelijkerwijs.[155] Ook kon de landsheer besluiten om de riviervaart in zijn land voor een bepaalde of onbepaalde tijd te sluiten. In 1391 bijvoorbeeld waarschuwde Catharina van Beieren-Holland, echtgenote van hertog Willem I van Gelre, de stad Keulen dat de scheepvaart op de Rijn en Waal tijdelijk was verboden vanwege de voortdurende ontduiking van tollen door schippers en kooplieden.[156]

Een laatste probleem voor de bepaling van de betrouwbaarheid van de gegevens is ontduiking van en fraude bij de tolheffing. Waar belasting wordt geheven, wordt gefraudeerd, maar het is erg moeilijk na te gaan op welke schaal dit gebeurde in de Gelderse tolhuizen. Fraude en ontduiking staken bovendien in allerlei gedaanten de kop op.[157] Het kwam bijvoorbeeld voor dat schippers of kooplieden voor een tolstation hun handelswaar aan land brachten. Met karren en lastdieren trokken ze dan om het tolhuis heen, om kilometers verderop alles weer in een schip te laden. Met luxeproducten die een relatief geringe omvang hadden, een grote waarde vertegenwoordigden en daarom meestal aan hoge toltarieven waren onderworpen, kon dit vrij makkelijk. Soms koos men er zelfs voor om ook grotere afstanden

---

[154] Vgl. De Boer, 'Tolrekeningen', 216 en Mersiowsky, *Territorialer Rechnungslegung*, 307, die erop wijst dat rekeningen in het algemeen in verschillende opeenvolgende stappen ontstonden. Bij elke stap selecteerden de opstellers ervan uit de stukken die de basis voor de definitieve rekening vormden. Gegevens die zij algemeen bekend veronderstelden of die niet (in alle details) relevant waren voor de definitieve versie, zullen ze vaak hebben samengevat, afgekort of zelfs weggelaten.

[155] Weststrate, 'Gelderse riviertolrekeningen', 229-231.

[156] Kuske, *Quellen* I, 86, nr. 239; HUB IV, 471, nr. 1070.

[157] Over fraude in het landsheerlijk domeinbeheer en de maatregelen die landsheren en hun centrale bestuursorganen daartegen namen, zie Mersiowsky, *Territorialer Rechnungslegung*, 306-336.

in hun geheel over land af te leggen. Met zware bulkgoederen was dit een stuk lastiger, maar ook minder noodzakelijk, omdat daarover veel minder tol werd geëist.

Af en toe kozen schippers en kooplieden die geen tol wensten af te staan voor de onbehouwen methode om gewoon zonder betaling door te varen bij een tolstation. De beheerders van de tol waren hierop beducht: in Lobith bijvoorbeeld hadden zij een versperring van palen en rijshout in de stroom aangelegd die de schippers door een nauwe, goed te controleren vaargeul dwong. Een mooi Hollands voorbeeld uit een latere periode geeft het aanzicht van Gorinchem in de atlas *Civitates Orbis Terrarum* van Braun en Hogenberg uit 1572: men had daar de Merwede geheel afgesloten met een tolhek, waarvan het middelste deel kon worden opgehaald om zo schippers doorgang te verschaffen.[158] In het veertiende- en vijftiende-eeuwse Gelre voer een enkele keer een onwillige schipper dwars door de versperring heen. In zo'n geval rukten de tollenaar en zijn knechten met een soort 'politieboot' uit om de ontduiker te achterhalen.[159] Ook probeerde men wel tollen te mijden door 's nachts te varen, tegen alle landsheerlijke verboden in.

Tollenaars werkten dergelijke tolontduiking zelf in de hand door eigenhandig heffingen te verhogen. In de praktijk bleken toltarieven niet zozeer een strikte grondslag voor de heffing te vormen, maar eerder het uitgangspunt voor nadere onderhandelingen tussen de tollenaar en de koopman of schipper over het te betalen bedrag. Dergelijke onderhandelingen konden nogal wat tijd in beslag nemen, soms zelfs enkele dagen.[160] Klachten over onrechtmatige tolheffingen op het Rijnverkeer komen al in de veertiende eeuw voor en lijken in de loop van de vijftiende eeuw alleen maar te zijn toegenomen.[161]

Een tolverordening op het Rijnverkeer van rond het jaar 1436, uitgevaardigd door de Keulse aartsbisschop Diederik II van Moers (1414-1463), laat zien welke misstanden er iets verder stroomopwaarts voorkwamen.[162] Kooplieden en schippers probeerden geregeld het tolpersoneel met '*den quaden schanckpenninck*' of met geschenken in natura om te kopen.[163] In ruil daarvoor noteerden de tolbeambten dan in hun boekhouding een veel kleinere lading dan er in werkelijkheid passeerde; zo bespaarden ze de koopman of schipper een forse tolbetaling. Daarnaast probeerden kooplieden en schippers het op een meer indirecte manier. Het kwam voor dat zij hun hoogwaardige en dure handelswaar bedekten met goedkopere

---

[158] Braun en Hogenberg, *Civitates Orbum Terrarum*, deel I (Keulen 1572). De afbeelding is geraadpleegd op http://historic-cities.huji.ac.il → 'search A-Z' → 'Gorinchem'.
[159] Alberts, *Rheinzoll*, 22-23.
[160] In 1426 kende een wijntransport dat werd geleid door Endris, de knecht van de heer van Weinsberg, in Lobith een oponthoud van twee dagen; Amman, 'Wirtschaftsgeschichte des Oberrheinraumes', 491.
[161] Alberts, *Rheinzoll*, 37-39.
[162] Pfeiffer, 'Rheinzollordnung'.
[163] Ibidem, teksteditie, nrs. 26 en 33.

bulkproducten als hout, planken of leisteen.[164] Een weinig oplettende tollenaar of beziener zou dan de waarde van de lading te laag kunnen aanslaan, zeker als hij werd gepaaid met wat smeergeld of een klein cadeau.

Nog ondoorzichtiger werd het als het tolpersoneel of hun familie en vrienden deel uitmaakten van een handelsgezelschap dat actief was in de rivierenhandel. De aartsbisschop nam in zijn verordening een apart artikel op waarin hij zich expliciet uitsprak tegen dergelijke belangenverstrengeling.[165] Niet alleen zou hij zelf inkomsten mislopen als tollenaars bij bevriende kooplieden een oogje zouden toeknijpen, maar zulke praktijken zorgden bovendien voor oneerlijke concurrentie. Door de tolreductie lagen de transactiekosten voor de bevoordeelde kooplieden een stuk lager dan voor diegenen die wel het volle pond betaalden. Om concurrerend te blijven, moesten laatstgenoemden hun prijzen laten zakken, wat vervolgens weer verdere ontduiking zou uitlokken en zo het hele systeem van tolbetaling ondermijnde.[166] Ook in Gelre lag dit gevaar op de loer. De hertog van Gelre stelde in de late veertiende eeuw vaak ervaringsdeskundigen aan als tollenaar. Veel tollenaars waren namelijk zelf actief in de handel op de Rijn en Waal, ze konden lezen en schrijven en beheersten basale boekhoudtechnieken. Tijdens het jaar waarin ze hun tollenaarsambt vervulden, legden ze weliswaar hun handel neer, maar dan namen meestal familieleden de honneurs waar.[167] Het informele netwerk dat de hertog gebruikte om zijn ambtelijk personeel te rekruteren, omvatte dus nadrukkelijk leden van de stedelijke koopmanselite – het gevaar voor nepotisme nam de hertog voor lief. Ook in andere territoria in het noordwesten van het Duitse Rijk bestonden

---

[164] Ibidem, teksteditie, nr. 25. Zestiende-eeuwse voorbeelden van dit soort misleiding geeft Marseille, *Wat tolboeken vertolken*, 16.

[165] Pfeiffer, 'Rheinzollordnung', teksteditie, nr. 29.

[166] Op het Keulse traject was de situatie zo scheef gegroeid dat schippers noodgedwongen transportprijzen rekenden die nog onder het bedrag lagen dat ze aan tol zouden moeten betalen. Theoretisch zouden zij dus verliezen lijden op deze vrachten, Pfeiffer, teksteditie, nr. 23: '*Sy wissent wal, dat eyn zollfoeder wijns van Erenfeltz bis zu Colne schuldich is XVIII guld*[*en*] *myn 1½ tornyss, doch vrechtent sy eyn zollfoeder van Erenfeltz bis zo Colne vur XV off XV ½ g*[*ulden*].' In de praktijk betekende het dat de schippers minder tol afdroegen dan zij eigenlijk verschuldigd waren.

[167] Een voorbeeld: Gadert Collert uit Nijmegen beheerde in 1395 de tol bij Lobith en kwam in de jaren daarvoor verschillende keren langs met een lading wijn (in 1389: GAA, HA, inv. nr. 216, f. 90r, 96r en 102r; in 1390: inv. nr. 221, f. 38v.). In de jaren 1390 was ook een Peter Collert actief. Van 1388 tot 1390 is diens aandeel nog bescheiden, maar vanaf 1394 groeit hij uit tot de voornaamste Nijmeegse wijnkoopman op de Gelderse rivieren. Gadert Collert komt vanaf dat moment bijna niet meer in de Gelderse rekeningen voor als actieve handelaar. Wel verkreeg hij, samen met Peter Collert en vier ander Nijmeegse handelaren, op 12 oktober 1398 van Hertog Albrecht van Beieren een vrijgeleide voor het verkeer door Holland en Zeeland, waarvan hij dankbaar gebruik maakte door een maand later 28 voeder naar Holland te verschepen; Posthumus, *Beneden-Maasgebied*, I, nr.697, p. 388, GAA, HA, inv. nr. 231. f. 111v.. Wellicht had Peter als zoon of neef het familiebedrijf overgenomen vanaf de tijd dat Collert Gadert zijn voornaamste aandacht vestigde op het uitbaten van de redelijk lucratieve tollenaarspost.

zulke connecties tussen stedelijke elite en landsheerlijke administratie, juist vanwege de ervaringsdeskundigheid en boekhoudkundige vaardigheden van de kooplieden.[168]

Landsheren probeerden vanzelfsprekend hun beambten in goede banen te leiden, zo ook de hertogen van Gelre. Net als aartsbisschop Diederik van Moers vaardigden zij ordonnanties uit waarin de juiste wijze van tolheffing werd vastgelegd. Controle op de naleving van de norm volgde bij het afhoren van de rekeningen, dat meestal in Arnhem plaatsvond. Als ambtenaren te opzichtig zichzelf verrijkten, werden ze op de vingers getikt. Eventueel volgde een uitgebreid onderzoek naar het handelen van de ambtenaar in kwestie en in buitensporige gevallen werd hij uit zijn ambt gezet en vervolgd.[169] Vergelijkbare controles van landsheerlijke ambtenaren zijn bekend uit het aartsbisdom Keulen. Uit de verslagen van die controles komt een indrukwekkend spectrum van mogelijkheden voor fraude en verduistering door de ambtenaren aan het licht. Zo konden ze ervoor zorgen dat inkomsten niet in de daarvoor bestemde verzegelde kisten belandde. Een schimmig uitgavenpatroon verborgen ze achter slordige of versluierend geformuleerde rekeningposten, ze manipuleerden de prijzen, maten en hoeveelheden van de goederen die in de posten voorkwamen naar eigen goeddunken en declareerden te hoge bedragen voor kost, reizen en loon.[170]

Het is niet na te gaan of en op welke schaal de Gelderse tollenaars fraudeerden, maar tussen 1388 en 1399 is voor zover bekend geen van hen uit het ambt ontheven. Als zij al malverseerden, deden zij blijkbaar goed verborgen of in ieder geval binnen de grenzen van het toelaatbare. Over de mogelijke omvang van al deze vormen van fraude valt geen zinnig woord te zeggen. Iedere schatting van de malversaties en de onderregistratie die ermee gepaard ging, is noodgedwongen niet meer dan een wilde gok.[171] De kwantitatieve gegevens die in de rest van dit proefschrift gepresenteerd worden, moeten dan ook altijd in dit licht worden

---

[168] Mersiowky, *Territorialer Rechnungslegung*, 334-335.

[169] Klachten over onrechtmatig hoge tolheffingen waren ook in Gelre aan de orde van de dag, Alberts, *Rheinzoll*, 27-29. Een voorbeeld van een onderzoek naar de handel en wandel van Claes Liefger, Gelderse overrentmeester (en voormalig tollenaar van Zaltbommel en Driel) uit de jaren 1384-1386 geeft Meij, 'Claes Liefger', m.n. 31-37. Meij onderscheidt 27 verschillende manieren van frauduleuze of slordige administratie die de controlerende instanties Claes Liefger (en ook diens broer Johan) aanwreven. De hertog, zijn raden en de schepenen van de vier kwartierhoofdsteden van Gelre konden na uitgebreid onderzoek niet akkoord gaan met de afrekening van de rentmeester. Liefger werd beschuldigd van verduistering van hertogelijke inkomsten. Aanvankelijk behield Liefger zijn rentmeesterschap nog, maar toen hij na herhaalde aantijgingen zijn onschuld niet afdoende kon bewijzen, was het gedaan met zijn carrière in dienst van de Gelderse hertog.

[170] Mersiowsky, *Territorialer Rechnungslegung*, 312.

[171] Tot eenzelfde conclusie komt Aerts, 'Het hoofdelijk bierverbruik', 46, naar aanleiding van gegevens over belastingheffing op bier in Vlaanderen. Mersiowsky geeft een op zichzelf staand voorbeeld van fraude door landsheerlijke ambtenaren, in het ambt Brake (graafschap Lippe). Van de rekening van dit ambt uit het jaar 1375 is zowel het concept als de definitieve versie overgeleverd. Het blijkt dat de ambtman in de uiteindelijke rekening duidelijk hogere levensmiddelenprijzen rekent dan in de conceptversie. Wanneer de landsheer de rekening accepteerde, zal het prijsverschil als pure winst in de zakken van de ambtman zijn verdwenen, Mersiowsky, *Territorialer Rechnungslegung*, 309-311.

beschouwd. Zij kunnen telkens niet meer weergeven dan de minimale omvang van goederenstromen en het aantal actieve schippers en kooplieden in het rivierverkeer in de bestudeerde periodes.

3. Handel en scheepvaart op de Gelderse rivieren, 1388-1399

De Gelderse tolrekeningen registreerden nooit het complete verkeer op de rivieren, maar zij vormen, samen met de minder overvloedig overgeleverde rekeningen van de Hollandse tollen, wel het enige substantiële corpus waarop de historicus kan terugvallen voor een kwantitatieve benadering van de rivierhandel. In dit hoofdstuk staan de handelsstromen over de grote rivieren in het laatste decennium van de veertiende eeuw centraal. De omvang van deze handelsstroom zal worden benaderd door een kwantitatieve uitwerking van de Gelderse rekeningen. Op deze manier wordt een tot dusverre onderbelicht onderdeel van de veertiende-eeuwse geschiedenis van de handel in het noordelijk deel van de Nederlanden voor het voetlicht gehaald en tegelijkertijd de basis gelegd voor een vergelijking met de kwantitatieve gegevens uit de zestiende eeuw die in hoofdstuk 8 worden gepresenteerd.

Wat waren de belangrijkste goederen in het handelsverkeer op de grote rivieren? Het ligt voor de hand om te onderscheiden tussen de goederen die stroomafwaarts werden gevoerd, van Keulen richting Dordrecht, en de goederen die juist in tegenovergestelde richting werden verhandeld. Zoals eerder gezien was Rijnwijn stroomafwaarts veruit het belangrijkste product. Daarnaast werden ook hout, ijzer, staal, natuursteen, molenstenen, steenkolen, aardewerk en glas vanuit het Rijnland, Kleef, Gulik en verder weg gelegen 'Duitse' territoria naar het westen geëxporteerd. Tegen de stroom in vervoerde men voornamelijk zout, haring, stokvis, bokking, boter en kaas. Een veel kleinere groep goederen werd zowel stroomop- als stroomafwaarts vervoerd. Het betrof meestal ladingen graan, peulvruchten of fruit en noten.[172]

3.1 Stroomafwaarts

Deze paragraaf zal aan de hand van de Gelderse tolrekeningen eerst de stroomafwaartse handel kwantitatief in kaart brengen. Daarna volgt de stroomopwaartse handel, en tenslotte komen ook de zowel opwaarts als afwaarts vervoerde producten aan de orde. De analyse spitst

[172] De Lobithse rekeningen vermelden ieder jaar zo'n tien tot enkele tientallen ladingen appels, soms in combinatie met een transport van noten. Zij werden vaak volgens 'Rijns' tarief vertold, wat impliceert dat het transport meestal stroomafwaarts verliep. Die indruk wordt bevestigd doordat de appels soms in combinatie met wijn of quernstenen, producten uit stroomopwaartse gebieden werden aangevoerd. Pas in de loop van de vijftiende eeuw kwam op het Gelderse platteland een op de export gerichte teelt van appels, peren, noten en pruimen op gang; Van Bavel, *Transitie en continuïteit*, 607-608. Deze export was hoofdzakelijk op Holland gericht, maar is moeilijk terug te vinden in de vrij uitgebreid opgestelde Nijmeegse rekeningen van de jaren 1543-1557 (zie hoofdstuk 8). Daar staan per jaar hooguit tien partijen appels opgetekend, die grotendeels door Kleefse en Gulikse schippers en kooplieden worden verscheept.

zich toe op de belangrijkste producten in de rivierenhandel, op de eerste plaats Rijnwijn, en daarnaast hout, natuursteen, zout, haring en andere vis, en diverse soorten graan.

3.1.1 Wijn

Rijnwijn domineerde het goederenvervoer op de Gelderse rivieren, en dan met name op de Rijn en Waal. In de laatste tien jaar van de veertiende eeuw bestond binnen het gehele handelsverkeer dat in Lobith werd belast (stroomafwaarts én stroomopwaarts) ongeveer een op de drie vrachten uit wijn, met uitschieters naar boven en beneden. Zo bedroeg het aandeel van wijn in Lobith in 1393-1394 38,7 % van het totale aantal vertolde ladingen, terwijl dat in 1398-1399 op slechts 24,5 % lag.[173]

De betekenis van wijn in het Rijnverkeer komt nog veel scherper naar voren in de verhouding van de opbrengst van de tol op wijn ten opzichte van de totale tolopbrengsten. In het boekjaar 1397-1398 bijvoorbeeld registreerde de tollenaar van Lobith 457 ladingen wijn op een totaal van 1332 ladingen, een aandeel van 34,3%. Voor die wijn werd echter 7317 oude schilden aan tolgeld betaald, terwijl de totale tolinkomsten dat boekjaar afgerond 9186 oude schilden bedroegen; zo beschouwd was het aandeel van Rijnwijn bijna 80%.[174]

In de Gelderse bronnen wordt Rijnwijn simpelweg als 'wijn' aangeduid. Daarmee werd de witte wijn bedoeld die werd geproduceerd in de Elzas en het stroomgebied van de Midden-Rijn en de Moezel. Een nader geografisch of kwalitatief onderscheid maakte men niet. Ook in de registers van de stedelijke beambten die in Keulen, de grote wijnstapel aan de Rijn, de inning van de belasting op de wijnimport vastlegden, zijn geen regionale variaties terug te vinden. Dit wil niet zeggen dat er geen kwalitatieve verschillen bestonden[175], maar omdat alle wijn in Keulen en aan de Gelderse tollen aan hetzelfde tarief gebonden waren, hoefden de verantwoordelijke ambtenaren het onderscheid niet aan te brengen.[176] Overigens vielen wijnen uit Frankrijk en het Middellandse-Zeegebied, die kostbaar waren en juist

---

[173] Weststrate, 'Gelderse riviertolrekeningen', 253, bijlage Lobith. In absolute waarden gerekend lagen de verhoudingen overigens andersom: in 1398-1399 vertolde men in Lobith bijna twee keer zoveel wijn als in 1393-1394 (tabel 3.1).

[174] GAA, HA, inv. nr. 229. Het aandeel van wijn kan overigens maar bij benadering worden berekend. Bij 42 passages ging het om vervoer van wijn met daarnaast nog een of twee kleine ladingen van andere goederen. Het genoteerde tolbedrag is echter niet per lading gespecificeerd. In deze gevallen heb ik slechts zeventig procent van de betaalde som meegerekend als tolgeld op wijn, overigens een zeer voorzichtig percentage.

[175] Ook in de Middeleeuwen teelde men verschillende soorten druiven op verschillende soorten grond. Men kende verscheidene manieren van verwerking van de druiven en het bereiden en laten rijpen van wijn. Uiteraard had dit allemaal zijn weerslag op de kwaliteit van de wijn. De gradaties in kwaliteit werden in de productieregio's ook zeker benoemd. De wijnen die voor de export waren bedoeld, waren echter vrijwel altijd de wijnen van de beste kwaliteit. Zie Volk, 'Weinbau und Weinabsatz', 101-110 en Fuge, 'Weinbehandlung und Weinfälschung', 485-496.

[176] Herborn en Militzer, *Kölner Weinhandel*, 38-40.

stroomopwaarts werden gevoerd, niet onder de noemer 'wijn' in de Gelderse rekeningen. Deze wijnen kwamen maar zeer sporadisch voor in het Rijnverkeer en werden netjes per soort gespecificeerd.[177]

Het belang van de analyse en de kwantificatie van de wijnhandel op de Gelderse rivieren reikt verder dan deze handel *sec*. De wijn vormde voor een groot deel de kurk waar de goederenuitwisseling tussen oost en west op dreef. De belangrijkste stroomopwaarts gevoerde goederen, zout en vis, werden in belangrijke mate vervoerd door schippers en kooplieden die eerst in Dordrecht hun wijnladingen hadden afgezet. Fluctuaties in de wijnhandel hadden daarom grote gevolgen voor de omvang van de retourladingen. Zo bezien fungeert de Rijnwijnhandel dus als graadmeter voor het Rijnverkeer in zijn geheel.[178] Overigens zal blijken dat wijn als peilinstrument vooral geschikt is voor het verkeer op de Waal en de Rijn; de vaart van en naar het IJsselgebied werd veel minder bepaald door dit ene product.

Het transport van Rijnwijn op de grote rivieren bewoog zich voor het overgrote deel tussen de twee stapelplaatsen Keulen en Dordrecht. Keulen was het beginpunt van de wijnhandel op dit traject. De stad was al sinds de Oudheid gesitueerd op een punt waar de Rijn dieper en breder en minder snel stromend werd. Vanaf dit punt was de stroom bevaarbaar voor een groter type schepen, waardoor Keulen zich tot een vanzelfsprekend omslagpunt in de Rijnhandel kon ontwikkelen. Deze positie werd formeel bekrachtigd door de stapelrechten die de stad in de loop van de dertiende eeuw van de aartsbisschop van Keulen had verworven.[179] Het stapelrecht was een van de pijlers voor de Keulse handel in Rijnwijn. Iedere koopman of schipper die vanuit het zuiden een partij wijn vervoerde, was gedwongen zich aan de stapelplicht te houden. In de praktijk betekende dit dat men de wijn in Keulen op de markt moest aanbieden. Daarvoor diende men altijd de hulp van een Keulse burger in te roepen, aangezien het niet-Keulenaren verboden was met elkaar te handelen.[180] Daar werd de inhoud van de wijnvaten en de kwaliteit van de wijn gecontroleerd door de *Röder*, de stedelijke wijncontroleurs. Hun bevindingen krasten zij in de zijkant van de vaten, de zogeheten Keulse *Ritzung*, die in heel West-Europa bekend stond als betrouwbare standaard voor de inhoud van de vaten en kwaliteit van de wijn. Vervolgens moest de koopman een markttol betalen en

---

[177] Bijvoorbeeld de lading malvoisie (een zoete wijn uit Griekenland) die de koopman Kirsten uit Orsoy op 13 augustus 1396 in Lobith vertolde; GAA, HA inv.nr. 227, f.123r.
[178] Van Uytven, 'Bedeutung', 244-245.
[179] Militzer, 'Handel und Vertrieb', 171.
[180] Gönnenwein, *Stapel- und Niederlagsrecht*, 97 e.v.; Kuske, 'Kölner Stapel', 4 e.v.. Een brief van Keulen aan de aartsbisschop van Trier uit 1422 in Kuske, *Quellen* 1, nr. 679 laat zien dat Keulen ook daadwerkelijk optrad tegen ongeoorloofde gastenhandel, in dit geval van twee burgers van Trier die aan een '*koufman uis Nederlande*' wilden verkopen.

daarna kon de wijn worden verkocht, aan een Keulenaar of via een Keulse tussenpersoon aan een niet-Keulenaar, en eventueel verder worden verscheept naar het noordwesten.[181]

Tot welke uitspraken over de wijnhandel geven de Gelderse rekeningen aanleiding? In dit deel komt allereerst de kwantificatie van de goederenstroom aan bod. Hoe groot was de omvang van de wijnhandel in de late veertiende eeuw, welke fluctuaties deden zich daarin voor en hoe kunnen de eventuele verschillen worden verklaard? Ook zal hierbij aandacht worden besteed aan de belangrijkste actores van de wijnhandel en de manier waarop zij hun activiteiten organiseerden.

Kwantificatie

In de literatuur is door verschillende auteurs wel gewezen op het overweldigende aandeel van wijn in het Rijn-, Waal- en IJsselverkeer, maar vreemd genoeg hebben zij die op zich juiste constatering bijna nooit werkelijk cijfermatig onderbouwd.[182] De Gelderse riviertolrekeningen maken een dergelijke kwantificatie echter wel mogelijk, al is het maar tot op zekere hoogte. Deze paragraaf gaat na wat een kwantificerende analyse van deze bronnen oplevert, welke problemen aan zo'n werkwijze kleven en hoe de resultaten zich verhouden tot de weinige cijfers over de wijnhandel in het stroomgebied van de Rijn die ons uit de literatuur bekend zijn. Om de invloed van een eventueel 'freak year' op de analyse zoveel mogelijk uit te sluiten, is geprobeerd de gegevensverzameling te baseren op de aaneengesloten serie 'kruisjaren' 1393-1399. Helaas kon dit niet altijd, omdat niet alle tolplaatsen een even volledige overlevering kennen. De omvangrijke Lobithse bronnen omvatten vrijwel de gehele periode, maar van de Nijmeegse tol zijn pas vanaf 1394 weer volledige rekeningen bewaard gebleven, op een rekeningfragment uit 1390 na. Uit IJsseloord beschikken we over een aaneengesloten serie tussen 1393 en 1399, terwijl de halve tol te Zutphen voor dit decennium slechts twee boekjaren oplevert. Om het perspectief toch nog wat te verwijden, zijn ook nog waar mogelijk gegevens uit Lobith van enkele jaren vòòr en na de kruisjaarperiode in deze beschouwing betrokken.

De belangrijkste meetpunten voor de wijnhandel zijn de tolrekeningen van Lobith en Nijmegen, om diverse redenen. Zoals gezien, werd in Lobith al het passerende verkeer grondig geregisteerd, vanwege de grote betekenis van die tol voor de hertogelijke inkomsten.

[181] Irsigler, 'Kölner Wirtschaft', 242-243; Militzer, 'Handel und Vertrieb', 166 en 175.
[182] Zie Alberts, *Rheinzoll*, 45-46 en Jansma, 'Betekenis van Dordrecht', 153-155. De uitzondering vormt Niermeijer, 'Dordrecht', waarop hieronder nader wordt ingegaan.

Ook in Nijmegen specificeerden de tollenaars nauwkeurig de omvang van de ladingen die hun tolhuis passeerden. In IJsseloord en Zutphen daarentegen vermeldde men alleen het soort product waarover tol werd betaald, zonder nadere opgave van de omvang van de lading. Wel noteerde men vrij precies de afgedragen tolbedragen, maar omdat er geen toltarief voor de Gelderse tollen uit deze jaren bekend is, kunnen van die bedragen geen hoeveelheden vertold goed worden afgeleid.

De Waal was voor het wijntransport van groter betekenis dan de IJssel en de Nederrijn. De belangrijkste bestemming voor wijnhandelaren was namelijk de Rijnwijnstapel van Dordrecht en om die te bereiken koos het merendeel van hen voor de route over de Waal, die beter bevaarbaar was en schepen met grotere diepgang toeliet. Het aandeel van Rijnwijn in de tolregisters van Nijmegen is dan ook nog groter dan in de Lobithse rekeningen: in de periode 1394-1399 bestond minimaal 39,5% en maximaal 70,7% van alle ladingen die in Nijmegen werden vertold uit Rijnwijn. Toch vervolgde een deel van de wijnhandelaren na Lobith zijn weg over de Nederrijn, richting Arnhem, Utrecht en het noorden van Holland, zonder daarbij per se de Dordtse stapel aan te doen.[183] De 'Rijnse' partijen uit tabel 3.1 volgden deze noordelijke route. Op de IJssel speelde de Rijnwijn in het totaal van de goederenstroom een minder dominante rol dan op de Waal. In IJsseloord waren slechts 16% tot 27,5% van de ladingen wijntransporten en in Zutphen komt het aandeel van wijn in de goederenstroom niet boven de 10% uit.[184]

[183] Utrecht was als grootste stad van de noordelijke Nederlandse gewesten, met een geschat inwonertal van circa 13.000 rond 1400 (*Geschiedenis van de provincie Utrecht*, 283) uiteraard een markt van betekenis voor wijnkooplieden. De talrijke bepalingen voor wijnverkoop, -accijns, -makelaardij en -opslag in de oudste (veertiende-eeuwse) stedelijke wetboeken van die stad getuigen daarvan. Er werd zowel 'zudersche' wijn als Rijnwijn verkocht. Opvallend is dat in de keuren steeds nadrukkelijk wordt gesteld dat beide wijnen niet mochten worden versneden en zelfs niet in dezelfde kelder mochten worden opgeslagen; Muller ed., *Middeleeuwse rechtsbronnen Utrecht*, deel 1, o.a. 12, 136, 145-146, 207, 262-263 en 288-289. Utrechters kochten hun Rijnwijn in Vreeswijk, aan de Lek, naar alle waarschijnlijkheid direct van kooplieden die daarvoor niet eerst de Dordtse stapelmarkt hadden bezocht. Daarnaast deden enkele Utrechtse wijnkooplieden zoals Dirck Sasse en Gillis Block zelf ook aankopen in Dordrecht, zo blijkt uit de Hollandse rekeningen van de Schoonhovense tol van 1478-1480; Smit, *Beneden-Maasgebied* II, 55-141.

[184] Deze cijfers zijn gebaseerd op Weststrate, 'Riviertolrekeningen', 243, 253 (tabel Nijmegen) en 254 (tabellen IJsseloord en Zutphen).

Tabel 3.1 *Hoeveelheden wijn in Lobith vertold, gerangschikt naar herkomst van de eigenaren, in voeders, 1388-1399.*

	Nijmeegs	*Rijns*	*Emmeriks*	*Doesburgs*	*Zaltbommels*	*Geen vrijst.*	*onbekend/ overig*	***totaal***
1388/89	850,0	307,0	23,0	18,0	7,0	1170,0	36,5	**2411,5**
1390	799,5	227,0	35,5	10,0	0	640,0	33,0	**1745,0**
1393/94	*666,5*	*162,0*	*27*	*13,5*	*0*	*443,0*	*46,0*	***1358,0***
1394	*207,5*	*122,0*	*0*	*2,5*	*0*	*9,5*	*94,0*	***435,5***
1393/94	874,0	284,0	27,0	16,0	0	452,5	140,0	**1793,5**
1394/95	893,5	301,0	?	19,0	8,0	549,0	170,0	**1940,5**
1395/96	662,0	338,5	?	20,0	?	1131,5	145,0	**2297,0**
1396/97	845,0	455,0	44,0	24,5	30,0	1043,5	71,0	**2513,0**
1397/98	1064,0	619,0	41,0	75,5	9,0	2296,0	180,5	**4285,0**
1398/99	1496,0	567,0	16,0	87,0	67,5	1396,5	202,5	**3832,5**

N.B. De herkomst van de eigenaren is afgeleid van de marginale aantekeningen over (gedeeltelijke) vrijstelling van tolbetaling.

Tabel 3.2 *Hoeveelheden wijn in Nijmegen vertold, in voeders, 1394-1399.*

boekjaar	***totaal***
1394/95	568
1395/96	1442
1396/97	1093
1397/98	2353
1398/99	1344

Bron: GAA, HA, inv. nrs. 216, 221, 223, 225-227, 229-231. Van 1390 zijn alleen gegevens bekend over de periode 12 juli – 31 december. Voor 1393/1394 komen de gegevens uit GAA, HA 223 en Westermann, *Landsheerlijke riviertollen*.

De tabellen 3.1 en 3.2 vermelden de omvang van het wijnverkeer per jaar te Nijmegen en Lobith in de jaren 1388-1399. De cijfers van de Lobithse tol zijn grotendeels compleet, want in principe was niemand daar van tolbetaling vrijgesteld, op enkele geestelijke instellingen, hoge edellieden en de burgers van een paar Gelderse steden na.[185] Als er zeer grote ladingen tolvrij passeerden, werden ze doorgaans wel genoteerd in de rekeningboeken.[186]

Tussen 1388 en 1399 passeerde jaarlijks gemiddeld zo'n 2725 voeder Rijnwijn het tolhuis van Lobith. In het eerste decennium van de vijftiende eeuw werden vergelijkbare

[185] De burgers van Zutphen, Arnhem en sinds 1388 ook Culemborg waren vrijgesteld, Van Schaïk, 'Zutphens Geschiedenis', 60 en Westermann, *Rekeningen van de landsheerlijke riviertollen*, VII-VIII. Zutphen en Arnhem kenden al zeker sinds het begin van de veertiende eeuw tolvrijheid op de Gelderse rivieren, Alberts, *Lobith anno 1306*, 13.

[186] Zo voer op 17 februari 1397 de hertog van Berg langs Lobith met dertig voeder Keulse wijn, waarvoor hij niet hoefde te betalen (GAA, MA 227, f.132r.). Enkele maanden later noteerde de tollenaar van Lobith twee ladingen van graaf Dieter van Katzenelnbogen ('*Dyeter van Caetsculmbaghe*'). De ene lading bestond uit veertig voeder wijn en mocht tolvrij passeren, terwijl over de andere lading, acht voeder wijn, wel tol moest worden betaald (GAA, MA 229, f. 152v.).

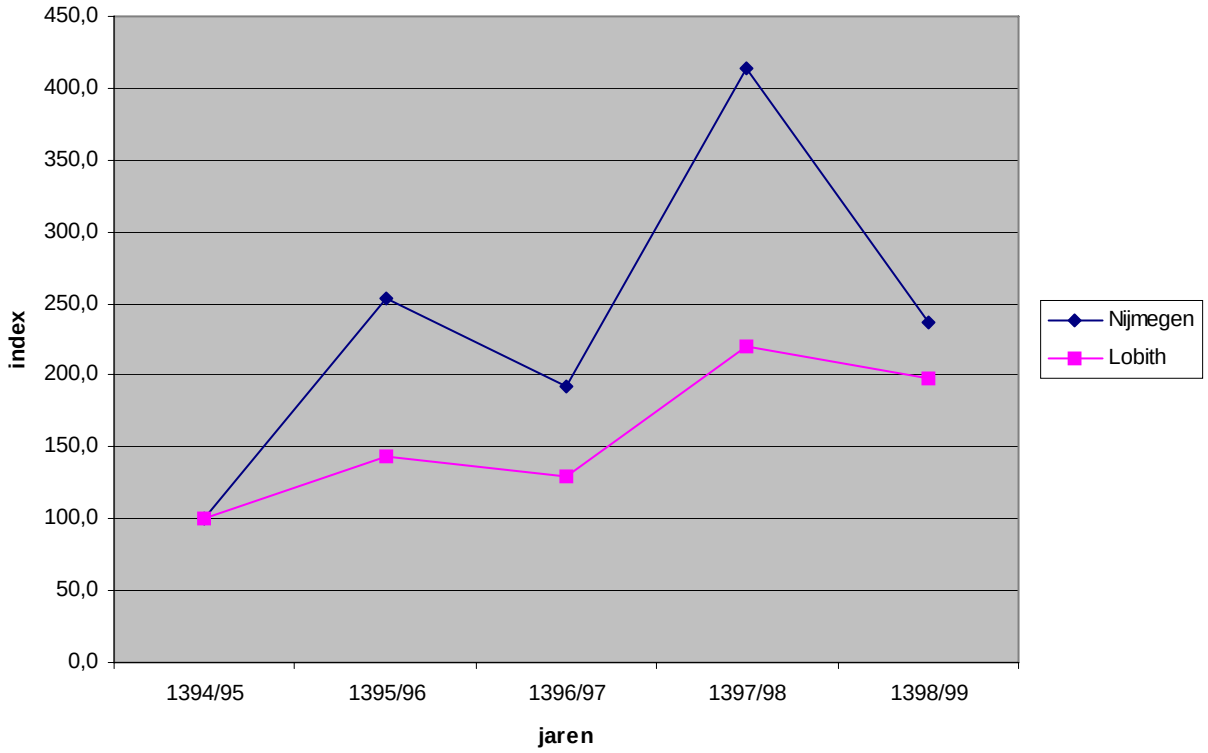
hoeveelheden langs Lobith gevoerd: in 1404/1405 ruim 2450 voeder en in 1408/1409 zeker 3100 voeder.[187] Deze cijfers zijn wat lager dan de importcijfers voor Rijnwijn in Dordrecht in de jaren 1380-1385 die Niermeijer heeft berekend. Volgens hem bestond de wijnaanvoer over de Merwede naar de Dordtse stapel in die periode uit ongeveer 3000 voeder per jaar.[188] Het overgrote deel van de wijn die Lobith passeerde, was wel degelijk voor de Dordtse stapel bestemd, maar een kleine hoeveelheid ervan werd na Lobith via de Nederrijn en de IJssel richting Zutphen en de jaarmarkten van Deventer getransporteerd. Voor de periode 1388-1399 zijn hierover maar weinig cijfers bekend. In 1393/1394 kwamen in Lobith 244 ladingen wijn langs terwijl men in Zutphen slechts 13 ladingen wijn vertolde (5,3 % van het Lobithse aantal); het jaar erop waren dat 274 ladingen in Lobith en 11 in Zutphen (4,0 %). De precieze omvang van de wijntransporten langs Zutphen is overigens onbekend, aangezien de tollenaars er in hun tolboeken alleen het passerende handelsgoed, maar niet de exacte hoeveelheden daarvan noteerden.

Deze gemiddelden moeten met de nodige voorzichtigheid worden gehanteerd. Zowel Niermeijers gegevens over de Dordtse import als de Lobithse cijfers uit tabel 3.1 zijn gebaseerd op een vrij klein aantal aaneengesloten jaren. Uit de tabel blijkt bovendien dat de omvang van de wijnhandel per boekjaar sterk kon schommelen. In de jaren 1393 tot 1395 registreerde men in Lobith telkens minder dan 2000 voeder, terwijl men in het topjaar 1397-1398 ruim boven de 4000 voeder uitkwam. De confrontatie van de Lobithse resultaten met die uit Nijmegen geeft aanleiding tot nog meer voorzichtigheid, want de Nijmeegse gegevens wijken voor bepaalde jaren opvallend af van die in Lobith. Grafiek 3.1 brengt de verschillen duidelijk in beeld. De geregistreerde hoeveelheden wijn in het boekjaar 1394-1395 gelden daarin als startpunt. De verschillen in het verloop van de Nijmeegse en Lobithse gegevens zijn helder. In 1395-1396 bijvoorbeeld registreerde men in Lobith 2297 voeder Rijnwijn, maar dat cijfer is vertekend, omdat de gegevens over de periode 15 juni tot 24 oktober van dat boekjaar ontbreken. Deze lacune is in de grafiek gecompenseerd door nog eens 500 voeder bij het totaal op te tellen: de vermoedelijke omvang van het wijntransport komt dan op 2797 voeder.[189] Het jaar ervoor passeerde slechts 1940,5 voeder wijn het tolhuis. Dit komt neer op een stijging van iets meer dan 44 %. In Nijmegen daarentegen schoot men van 568 naar 1442 geregistreerde voeders, een toename van ruim 154 %. Weer een boekjaar later kent Nijmegen

[187] Berekend naar de rekeninguitgave van Alberts, 'Lobith 1404/05 en 1408/1409'. Deze cijfers zijn minima, aangezien in verschillende posten van beide rekeningen een opgave van de hoeveelheid vertolde wijn ontbreekt. Wanneer de wijnladingen samen met andere goederen werden vertold, is de omvang van het wijntransport niet meer te reconstrueren.
[188] Niermeyer, 'Dordrecht', 24.
[189] Weststrate, 'Riviertolrekeningen', 245, noot 86.

een scherpe daling, naar 1093 voeder, maar is de afname in Lobith veel kleiner. De wijnimport in Dordrecht tussen 1380 en 1385 lijkt iets constanter van aard te zijn, maar ook daar konden de verschillen per jaar redelijk oplopen.[190]

Grafiek 3.1 *Geïndexeerd verloop van hoeveelheden vertolde wijn in Nijmegen en Lobith, 1394-1399 (boekjaar 1394/1395 = 100).*



Hoe zijn de aanzienlijke verschillen in handelsomvang per boekjaar en per tolplaats te verklaren? Op de eerste plaats kunnen die zijn veroorzaakt door onderscheid in de vrijstellingen die voor de diverse tollen waren vastgesteld. Zo hoefden Nijmegenaren bij de passage van hun eigen moederstad geen tol af te dragen voor goederen die Nijmeegs eigendom waren. Een hoger aandeel van Nijmegenaren in de goederenuitwisseling vertaalde zich dus in relatief lagere opbrengsten bij de Nijmeegse tol. Dit komt hieronder nog aan de orde.

Daarnaast is het natuurlijk vanzelfsprekend dat het slagen of mislukken van de druivenoogst van grote betekenis is voor de wijnexport. Een goed oogstjaar levert veel wijn op en dat is meestal in de rekeningen terug te vinden. Het jaar 1390 bijvoorbeeld was een zeer

[190] Niermeyer, *Beneden-Maasgebied*, bijlage 1, 611-612. Het beeld van de Dordtse invoer in deze periode wordt enigszins vertroebeld doordat de boekjaren waarop Niermeyer zich baseert niet allemaal even lang zijn.

productief wijnjaar. Keulse wijnhandelaren importeerden in dat jaar meer dan 30.000 voeder wijn in hun stad, terwijl men het in een gemiddeld wijnjaar met minder dan de helft moest doen.[191] Deze overvloed wordt ten dele weerspiegeld in de incomplete Lobithse rekening van 1390, die de vijf-en-een-halve maand van 15 juni tot 31 december beslaat. In die korte periode kwam er toch bijna 1750 voeder langs het tolhuis, bijna net zoveel als in het complete boekjaar 1393/1394. Toch is de relatie tussen oogst en wijnexport niet zo eenduidig als zij wel lijkt. De bovengemiddelde omzet van de Keulse wijnimport in 1395 van 20.650 voeder vindt zijn weerslag niet in de rekeningen van 1395/1396; in Lobith vertolde men 2297 voeder, in Nijmegen 1442 voeder. Beide cijfers zijn niet opvallend hoog. Er speelden dus meer factoren mee.

Vanzelfsprekend was de invloed van de metereologische omstandigheden groot. Niet alleen waren voldoende zonneschijn en matige regenval van vitaal belang voor het slagen van de druivenoogst, maar het weer beïnvloedde ook het transport. De riviervaart kende geen specifieke vaarstop in de winter zoals de zeevaart, maar in zeer strenge winters konden de schepen wel degelijk hinder ondervinden van ijsgang op de rivieren. De rivierhandel kwam daardoor geregeld zelfs helemaal stil te liggen. Om in zulke gevallen het verkeer toch doorgang te verschaffen zetten kooplieden en schippers zelfs hun schepen in als ijsbrekers.[192] Zulke winters kwamen niet vaak voor[193], maar in de hier onderzochte periode was vooral de winter van 1395/1396 koud. Tussen 1 januari en 13 februari 1396 vonden maar vijf schepen hun weg langs de tolhuizen van Nijmegen en Lobith.[194] Ook in de winters van 1404-1405 en 1408-1409 werden de rivieren enkele weken geteisterd door ijsgang.[195] Behalve ijsgang konden ook stormvloeden en overstromingen het rivierverkeer hinderen. Die deden zich in de onderzochte periode wel voor, al maken de Lobithse en Nijmeegse rekeningen daar geen melding van. In sommige jaren was de waterstand echter wel degelijk exceptioneel hoog. Gottschalk heeft laten zien dat in 1390, 1396 en 1404 in het stroomgebied van IJssel, Rijn en Waal geregeld zulke hoge waterstanden werden gehaald, dat dijken braken, kades overstroomden en speciaal bakens moesten worden geplaatst om het scheepvaartverkeer in de

---

[191] Franz Irsigler heeft berekend dat in de jaren 1379-1384 de gemiddelde wijnimport in Keulen 13.830 voeder bedroeg. Van Uytven stelt dat dit gemiddelde tussen 1432 en 1450 nog iets lager lag, namelijk rond de 12.000; Irsigler, *Die wirtschaftliche Stellung*, 245 en Van Uytven, 'Bedeutung', 240.

[192] Alberts, *Rheinzoll*, 55-56

[193] De winter van 1417/1418 was uitzonderlijk koud. Bij Lobith vroor een schip geladen met wijn voor hertog Reinald IV van Gelre vast. Pas veertien dagen later wist men het schip los te krijgen. Ook in 1439, 1443 en 1458 lagen de rivieren vol met ijs; ibidem, 56.

[194] GAA, HA inv.nr. 226, f.65v-65r; Buisman, *Duizend jaar weer en wind* I, 330-331. In hun rekeningen vermelden de tollenaars overigens geen ijsgang.

[195] Gottschalk, *Stormvloeden en rivieroverstromingen* II, 17-18 en 24-25.

juiste banen te leiden.[196] De impact van deze overstromingen op het rivierverkeer lijkt betrekkelijk gering te zijn geweest. In de genoemde overstromingsjaren was het scheepsverkeer over het hele jaar gerekend niet duidelijk minder in omvang dan in rustiger jaren, al zullen schippers en kooplieden op de korte termijn uiteraard grote last van dergelijke extreme weersomstandigheden hebben gehad.

Het weer was dus op verschillende manieren van invloed op het aanbod van wijn op de West-Europese markt. De omvang van de handelsstromen op de grote rivieren laat zich echter niet uit het aanbod alleen verklaren. De vraag en prijsstelling op de grote stedelijke markten in Holland, Brabant en vooral Vlaanderen waren zeker zo belangrijk. Rijnwijn werd op die afzetmarkten goed gewaardeerd[197] en had er een vrij stabiele positie, ondanks de concurrentie van Franse wijnen. Paragraaf 2.6 zal meer in detail ingaan op de afzetmarkten van de rivierhandel. Hier volstaat de constatering dat in het laatste decennium de vraag naar Rijnwijn niet aantoonbaar gekelderd is. De veertiende eeuw was in het algemeen gesteld een zeer voorspoedige periode voor de Rijnwijnhandel. Pas in de loop van de vijftiende eeuw zou bier de positie van wijn in de het consumptiepatroon van de Nederlanden geleidelijk en gedeeltelijk overnemen.[198] De jaren 1390 lijken geen uitzondering op dit veertiende-eeuwse beeld. Dit decennium kende wel enkele pestjaren[199], maar de impact daarvan was niet zodanig dat zij de vraag naar Rijnwijn beïnvloedde. In politiek opzicht was het in Holland, Vlaanderen en Brabant relatief rustig, wat de stabiliteit van de vraag ten goede zal zijn gekomen.

De fluctuaties op de korte termijn werden niet alleen door ontwikkelingen in de afzetgebieden veroorzaakt, maar vooral ook door politieke strubbelingen en militair ingrijpen op en langs de vaarroute. Zo was de rivierblokkade was een vrij effectief pressiemiddel dat geregeld werd ingezet door de diverse landsheren en steden langs de Rijn en haar vertakkingen.[200] Tot een sluiting van de rivieren voor de scheepvaart kwam het in de late veertiende eeuw niet, hoewel in deze periode wel degelijk spanningen heersten tussen verschillende regio's, onder meer tussen Gelre en Kleef. Het valt niet uit te sluiten dat sommige schippers en handelaren uit deze hertogdommen hinder ondervonden van de

---

[196] Idem, deel I, 486, 505-506 en deel II, 1404-1405.
[197] Van Uytven, *De zinnelijke Middeleeuwen*, 30-32.
[198] Irsigler, 'Kölner Wirtschaft', 286-287. Zie hierboven, hoofdstuk 5.4.
[199] In de Gelderse landrentmeestersrekening van 1389-1390 wordt een pestuitbraak genoemd, in 1398 woedde de pest in Deventer en Zwolle en twee jaar later in het Oversticht, Gelre en Keulen. Vriendelijke mededeling van Remi van Schaïk.
[200] Voor een gedetailleerde beschrijving van twee voorbeelden van dergelijke conflicten uit de vijftiende eeuw, zie Seifert, 'Dordrechter Stapel' en Alberts, 'Gelders-Keulse betrekkingen'. Vgl. ook de sluiting van de rivier in de Arkelse oorlog; Waale, *Arkelse oorlog*, 126-127.

verstoorde relatie, al leveren de tolrekeningen en overige bronnen daarvoor geen direct bewijs.[201]

Een ander conflict in deze periode had voor de wijnhandel veel directer consequenties. In Keulen woedde namelijk een machtsstrijd tussen het oude zittende patriciaat en de raadspartij, die voornamelijk bestond uit kooplieden die zich recent een plaats hadden verworven in de hogere regionen van de Keulse handelskringen. Sinds 1391 stonden beide partijen tegenover elkaar en het conflict eindigde pas in juni 1396 met een overwinning voor de raadspartij. De macht van het gesloten patriciaat was hiermee definitief gebroken.[202] Tijdens deze woelige periode had de Keulse handel op een laag pitje gestaan. Dit gold in het bijzonder voor de wijnexport in westelijke richting, die grotendeels in handen was van de *Neubürger* die de kern van de raadspartij vormden.[203] Willem I van Gelre koos in het conflict de kant van deze raadspartij, al had die in de jaren 1393 tot 1395 nog geenszins de overhand.

De gegevens uit Lobith geven inzicht in de manier waarop kooplieden en schippers hebben gereageerd op de ontwikkelingen in Keulen. Tabel 3.3 geeft een overzicht van de verdeling van de hoeveelheden wijn die langs Lobith werden gevoerd over de diverse fiscale categorieën. Keulse koopwaar was niet apart vrijgesteld van tolbetaling. In de periodes voor en na de interne strubbelingen in Keulen werd gewoonlijk zo'n 40 tot 50 procent van het totale gemeten wijnvervoer zonder (gedeeltelijke) vrijstelling vertold. Tussen 1393 en 1395, tijdens de machtsstrijd, viel het aandeel van wijn waarvoor in Lobith het volle pond moest worden betaald ver terug, een indicatie van de moeilijkheden die de Keulse wijnhandelaren ondervonden bij het afwikkelen van hun dagelijkse werkzaamheden. In Tiel kwam tussen 1 maart en 1 oktober 1394 zelfs geen enkel Keuls schip langs.[204]

[201] Over de spanningen Niermeyer, 'Handelsverkeer', 32-33; Weststrate, 'Riviertolrekeningen', 248-249.
[202] Deze partijstrijd wordt zeer gedetailleerd behandeld in Militzer, *Ursachen und Folgen*, 182-244.
[203] Herborn en Militzer, *Kölner Weinhandel*, 25-29.
[204] Niermeyer, 'Handelsverkeer', 35-36.

Tabel 3.3 *Hoeveelheden wijn in Lobith vertold, gerangschikt naar herkomst van de eigenaren, in procenten, 1388-1399.*

	Nijmeegs	*Rijns*	*Emmeriks*	*Doesburgs*	*Zaltbommels*	*geen vrijst.*	*onbekend/ overig*	*totaal*
1388/89	35,2	12,7	1,0	0,7	0,3	48,5	1,5	100,0
1390	45,8	13,0	2,0	0,6	0,0	36,7	1,9	100,0
1393/94	*49,1*	*11,9*	*2,0*	*1,0*	*0,0*	*32,6*	*3,4*	*100,0*
1394	*47,6*	*28,0*	*0,0*	*0,6*	*0,0*	*2,2*	*21,6*	*100,0*
1393/94	48,7	15,8	1,5	0,9	0,0	25,2	7,8	100,0
1394/95	46,0	15,5	0,0	1,0	0,4	28,3	8,8	100,0
1395/96	28,8	14,7	0,0	0,9	0,0	49,3	6,3	100,0
1396/97	33,6	18,1	1,8	1,0	1,2	41,5	2,8	100,0
1397/98	24,8	14,4	1,0	1,8	0,2	53,6	4,2	100,0
1398/99	39,0	14,8	0,4	2,3	1,8	36,4	5,3	100,0

N.B.: Zie opmerkingen bij tabel 3.1

Op zich is het dalende Keulse aandeel in deze jaren niet verrassend. Interessanter is de vraag wie deze lacune in de Rijnwijnhandel opvulde. Tabel 3.3 is duidelijk: Nijmegen profiteerde het meest van de Keulse afwezigheid op het traject Keulen-Dordrecht. Deze stad was in de late veertiende eeuw sterk in opkomst[205] en haar kooplieden wisten tijdens de Keulse afwezigheid hun aandeel in de wijnhandel op de Rijn op te schroeven tot bijna 50%. Dit sterk gestegen Nijmeegse aandeel in de wijnhandel verklaart de kloof tussen de Lobithse en de Nijmeegse totalen: Nijmegenaren hoefden in hun eigen stad geen tol te betalen en kwamen daardoor in de registers niet voor. Nadat de raadspartij in Keulen had gezegevierd, normaliseerden de verhoudingen weer, al namen Nijmegenaren ook na 1396 nog minstens een kwart van de handel voor hun rekening.[206]

3.1.2 Hout

De dominantie van de Rijnwijn in het verkeer op de Waal, Rijn en IJssel mag overduidelijk zijn, maar er werden uiteraard wel degelijk nog andere producten van belang stroomafwaarts getransporteerd. Een daarvan was hout. Gedurende het gehele Ancien Régime, en eigenlijk ook daarna nog, was hout een van de bouwmaterialen bij uitstek.[207] Huizen werden vaak grotendeels uit hout opgetrokken en ook in grotere bouwwerken zoals kerken, stadhuizen en

[205] Ibidem, 36. In de Dordtse tolregisters van 1380-1385 werd de handel van Nijmegenaren op grond van hun privileges geboekt onder een aparte kop '*Wijn, van Woudrichem Tordrecht ghecomen ende die van Nymmeghen toebehoeren*'; Niermeyer, *Beneden-Maasgebied*, 443-444, 470-471, 493, 511-512, 563-564. Jaarlijks werden enkele tientallen kooplieden vermeld.

[206] Nijmeegse kooplieden waren in het eerste kwart van de vijftiende eeuw overwegend actief in de wijnhandel; Van Schaïk, 'Bevolking van Nijmegen', 22 en 27.

[207] De Vries, *Bouwen in de Late Middeleeuwen*, 22-23; Ebeling '"*Vloyten ende plancken*"', 169.

stadspoorten verwerkte men veel hout, bijvoorbeeld voor de gebinten. Daarnaast was vanzelfsprekend de scheepsbouw een belangrijke houtverwerkende sector. Behalve bouwhout verscheepte men ook brandhout en bewerkt hout, zoals bogen, over de grote rivieren.[208]

Gelre en Oversticht hadden in de Late Middeleeuwen vrij gemakkelijk toegang tot redelijk aanzienlijke bosbestanden, hetzij binnen hun eigen grenzen, hetzij net daarbuiten. Twente, de Achterhoek en vooral Westfalen leverden eikenhout, de meest gebruikte soort voor houtconstructies. Het Twentse en Westfaalse hout vond zijn weg naar de houtmarkten van Zwolle en Hasselt, terwijl hout uit de Achterhoek in Zutphen, Deventer, Doesburg en Arnhem terecht kwam. Ook van de Veluwe en uit het Rijkswoud ten zuiden van Nijmegen kwam eikenhout.[209]

Laatstgenoemde bos behoorde in de late veertiende eeuw toe aan de hertogen van Gelre. Voor het beheer ervan hadden zij een speciale ambtenaar aangesteld, de waldgraaf.[210] De waldgraaf werd bijgestaan door vier, later vijf waldvorsters en door woudmeters en houtkappers. Formeel bestonden zijn taken uit het beheer van het woud, de verkoop van hout op rekening van de hertog, het innen van de inkomsten uit de jurisdictie en de financiële verantwoording van deze bezigheden. In de praktijk bleek de verkoop van hout de grootste bron van inkomsten zijn. De waldgraven werden geacht niet alleen het hertogelijk hof van hout en kolen te voorzien, maar ook bepaalde instellingen en personen, de meeste uit de hertogelijke hofhouding en hogere ambtenarij. Interessant genoeg waren de waldgraven vanaf de vroege vijftiende eeuw altijd burgers van Nijmegen. Enkele van hen waren zeer bekend met de rivierhandel. Frederik Neve bijvoorbeeld was in 1408-1409 als waldgraaf aangesteld. In het decennium ervoor inde Neve van 1394 tot 1399 de hertogelijke tol bij Nijmegen, aanvankelijk samen met Jan Fyge en vanaf 1397 met Jans van Heze.[211] Daarnaast staat hij geregeld als koopman/bevrachter genoteerd in de tolrekeningen van Lobith in deze jaren. Hij was toen nog niet actief in de houthandel, maar legde zich vrijwel geheel toe op het verschepen van wijn.[212]

De Oost-Nederlandse steden onderkenden het belang van een constante toevoer van brandstof en bouwmateriaal uit de directe omgeving en de buurterritoria. Zij zetten een aantal

---

[208] Alberts, *Rheinzoll*, 44.
[209] Ibidem, 27-30.
[210] Deze alinea is ontleend aan Thissen, 'Dagelijks leven', 247-252. Waldgraven werden zeker vanaf 1405 en wellicht ook eerder aangesteld.
[211] Westermann, *Rekeningen van de landsheerlijke riviertollen*, 39 en GAA, HA, inv. nrs. 226, f.74r; 227, f.138r. en 143r.; 229, f.167r.; en 231, f. 127r.
[212] Enkele voorbeelden: op 30 oktober en 7 december droeg Neve in Lobith tol af voor 8 respectievelijk 11 voeder wijn, op 3 november 1398 voor 6 voeder wijn. Ook in de Dordtse rekeningen van 1380 tot 1385 komt hij voor als wijnhandelaar; Niermeyer, *Beneden-Maasgebied*, 412, 511, 563-564 en 599.

middelen in om zich op langere termijn van voldoende houtvoorraad te verzekeren. Ze verwierven bijvoorbeeld tolvrijstellingen: Zwolle, Hasselt en Kampen verkregen in 1328 vrijheid van tol voor hun burgers die door Twente reisden van of naar Westfalen. Vanaf 1395 genoten zij eenzelfde vrijstelling in Coevorden en Drente. Daarnaast namen stadsbesturen geregeld zelf het heft in handen door hun burgers opdracht te geven namens de stad hout te kappen of aan te kopen in de directe omgeving. Dergelijke partijen waren vaak bedoeld voor werkzaamheden aan openbare gebouwen, zoals stadhuis en stadspoorten. Om deze houtaanvoer te bespoedigen probeerden de stadsbesturen goede relaties te onderhouden met de adellijke en geestelijke grootgrondbezitters die grote percelen bos in hun bezit hadden.[213]

De westelijke graafschappen Holland en Zeeland beschikten niet of nauwelijks over houtvoorraden en waren grotendeels aangewezen op import. Scandinavië en het Oostzeegebied waren zeer belangrijke leveranciers. Vooral de import van Noors hout lijkt in de Late Middeleeuwen aanzienlijke vormen te hebben aangenomen, al ontbreken hierover betrouwbare importcijfers. Ook betrok men hout uit zuidelijker en oostelijker regio's. Over de Maas werd via de markten van Venlo en Maastricht hout uit de Ardennen aangevoerd. Een andere exportregio was het binnenland van het Duitse Rijk, waar zich in het stroomgebied van de Rijn en haar zijrivieren diverse regio's met uitgestrekte loof- en naaldbossen bevonden.[214] Op veel verschillende plaatsen langs het hele stroomgebied van de Rijn ontstonden dan ook belangrijke houtmarkten en –verzamelplaatsen, met name in grotere steden als Wesel, Trier, Mainz, Straatsburg, Worms, Mannheim en Bazel.[215] Sommige van deze steden oefenden ook een formeel stapelrecht voor bouwhout uit.[216]

De herkomst van het hout op de grote rivieren is niet geheel duidelijk. Net als bij wijn wordt in de rekeningen bijna geen nadere differentiatie van de soorten aangebracht: ze spreken eenvoudigweg van '*holt*'. Alleen elzenhout wordt een paar keer apart genoemd.[217] Zeker is dat het hout in de Lobithse rekeningen niet uit Gelre of Overijssel kwam. Waarschijnlijk was het grootste deel daarvan eikenhout uit zuidelijk Westfalen, dat via de Lippe naar Wesel werd gevoerd, om vanuit die plaats verder naar het noord-westen te worden

---

[213] De Vries, *Bouwen*, 27-32.
[214] Een gedetailleerd overzicht geeft Van Prooije, 'Invoer van Rijns hout' , 35-39.
[215] Over Bovenrijnse houthandel en vloterij: Harter, 'Flößerei' en Rößger, 'Holzhandel und Holzversorgung'.
[216] Keweloh, 'Flößerei und Stapelrecht'.
[217] Westermann, *Rekeningen van de landsheerlijke riviertollen*, 34 (mei 1395); GAA, MA, inv.nr. 227, f.135r.-135v. (mei-juni 1397), 229 f.159v. (mei 1398) en 231, f.122r. en 123r. (juni 1399). Al dit elzenhout was in bezit van Elsken van Berck, op een partij na, die in bezit was van ene Berend Barncaet. In de Lobithse rekeningen van 1404-1405 en 1408-1409 wordt Gerard van der Hart genoemd als eigenaar van drie ladingen elzenhout; Alberts, 'Lobith 1404/1405 en 1408/09', f.8r. (1404) en f.3v. en 7r. (1408).

getransporteerd. Mogelijk zaten er ook partijen naaldhout tussen uit zuidelijker regio's, zoals de streek rond Mainz, maar dat is uit de bronnen niet op te maken.[218]

Het vervoer van het hout vond op verschillende manieren plaats. Grote partijen zakten tot diep in de negentiende eeuw vaak in de vorm van een vlot de Rijn af. De balken die voor de verkoop waren bestemd, werden aan elkaar gesnoerd. Daarbij moesten partijen eikenhout altijd worden gecombineerd met houtsoorten met een lager soortelijk gewicht, aangezien eikenhout van zichzelf niet drijft op water. Op het vlot werden een of meer provisorische houten hutten gebouwd. Deze vlotten konden aan elkaar worden geknoopt en flinke proporties aannemen. [219] De gevaartes dreigden onderweg constant vast te lopen in de bochten van de rivier. Er was dan ook veel mankracht nodig om ze met stuurbomen op koers te houden. Om de grote Hollandervlotten van de achttiende eeuw behouden de Rijn af te laten zakken zette men soms tot wel 500 man personeel in. In de late veertiende eeuw waren de vlotten veel kleiner, maar ook daarvoor lijkt men wel degelijk een vrij uitgebreide bemanning nodig te hebben gehad.[220] In de meeste gevallen overigens ging het niet om vlotten, maar om kleinere hoeveelheden, die gewoon per schip werden vervoerd, eventueel in combinatie met andere goederen.

De omvang van de houthandel op de grote rivieren is lastiger in kaart te brengen dan die van de wijnhandel, omdat de registratie ervan in de tolboeken niet heel accuraat is. Van de allergrootste ladingen, de vlotten, werd de exacte hoeveelheid in *doorganck*[221] genoteerd, maar van de meeste kleinere houtladingen noteerde men alleen het verschuldigde tolbedrag. Aangezien de tollenaars wel consequent opschreven of er voor de vervoerde ladingen een apart tarief gold, en er geen aanleiding is te veronderstellen dat voor kleine partijen een ander tarief werd gerekend dan voor grote, is het mogelijk ook deze kleinere hoeveelheden te

---

[218] Ibidem, 43; Alberts, *Rheinzoll*, 44, Ebeling, '"*Vloyten ende plancken*"', 169-171.

[219] Over de constructie van de vloten, zie Van Prooije, 'Invoer van Rijns hout', 39-43. Hij bestudeerde vooral de houthandel op de Rijn in de zeventiende eeuw, een periode waarin de houtexport naar Holland veel omvangrijker was geworden en de vloten veel groter van omvang. Toch stelt hij dat de wijze van vlotenbouw in de zestiende eeuw en daarvoor weliswaar kleiner van schaal was, maar in constructie niet wezenlijk anders dan in de zeventiende en achttiende eeuw, ibidem, 39.

[220] Van Prooije, 'Invoer van Rijns hout', 43-44. Naar zijn inschatting was transport van een vlot van 62 x 5 meter onmogelijk zonder een 'aanzienlijke en terzake kundige bemanning'. Dergelijke afmetingen hadden de grotere vlotten in het veertiende-eeuwse Rijnverkeer wel.

[221] Hoe groot een *doorganck* exact was, is moeilijk te verifiëren. De Vries haalt een vijftiende-eeuwse bron aan waarin de maat op 80 x 4 x 4 voet werd gesteld; De Vries, *Bouwen*, Een ordonnantie op de tol bij Anholt uit 1540 (toen in Gelderse handen) bevestigt die afmetingen, RA Nijmegen, oud-archief, inv. nr. 2740b. Uitgaande van een voet van ca. 30 centimeter mat een *doorganck* dus 24 x 1,20 x 1,20 meter (=34,56 m^3) De lengte van de voet varieerde in de Nederlanden van 26 tot 32 centimeter, aan de Nederrijn schijnt hij ongeveer 29 centimeter te hebben gemeten. Een minder courante maat geeft het Kleefse toltarief van Lobith uit 1479, die een *doorganck* tachtig voet lang, drie voet hoog en vier voet breed stelt (24 x 0,90 x 1,20 meter = 25,92 m^3); Alberts leidde uit deze maatvoering een onjuiste inhoud van ca. 32 m^3 af; Alberts, *Rheinzoll*, 28.

reconstrueren. Dit resulteert in een redelijke schatting van de totale omvang van het houtvervoer, weergegeven in tabel 3.4.

Tabel 3.4 *Houtvervoer langs Lobith, 1388-1409*

Jaar	Doorganck	Overige maten	Aantal ladingen	% van totaal aantal ladingen
1388-89	129,0	1 ‘schip’	78	8,8
1390	29,0		12	3,1
1393-1394	81,0		57	9,0
1394-1395	86,5		66	7,1
1395-1396	77,5		60	8,1
1396-1397	70,5		69	7,4
1397-1398	136,0	5,5 vierdeel	90	6,7
1398-1399	85,5	4 schepen, 1 'vlot'	105	7,4
1404-1405	45,5		17	1,8
1408-1409	68,5		33	2,3

In absolute cijfers gezien was het houtvervoer langs Lobith niet erg groot. In topjaren vervoerde men rond de 130 *doorganck*, maar totalen rond de 70 à 80 doorganck lijken eerder de regel te zijn geweest. Wel maakt de tabel duidelijk dat hout in het totaal van de goederenstroom een niet zo omvangrijke, maar wel stabiele plaats innam: in de meeste jaren had hout een aandeel van tussen de 6 en 9 procent.

Opvallend is ook het relatief grote aantal ladingen. Zo kwamen in 1398-1399 105 partijen hout langs, maar bij elkaar bestonden ze uit slechts 85,5 doorganck, oftewel maar iets meer dan 0,8 doorganck per lading. In de overige jaren was de gemiddelde lading iets groter. Deze gemiddeldes vertekenen echter nogal en doen het karakter van de houthandel op de rivieren eigenlijk geen recht. De rekeningen laten zien, dat de houthandel grof gesteld eigenlijk twee gezichten had. Aan de ene kant werd zij gedreven door enkele relatief gespecialiseerde kooplieden die vrij grote partijen de Rijn en Waal lieten afzakken. Dit vervoer *en gros* beperkte zich tot tien à twintig partijen per jaar; de omvang ervan was tussen de 2 en 8 doorganck per stuk, met af en toe een uitschieter naar boven.[222] Aan de andere kant van het spectrum zaten de handelaren die zeer kleine ladingen verscheepten, over kleinere afstanden en vermoedelijk voor de verkoop in hun stad van herkomst.

De tweedeling was niet absoluut. Ook in de houthandel waren allerlei tussenvormen mogelijk. Zo vervoerden de grotere houthandelaren ook geregeld kleine partijen hout of zelfs

[222] Jan van Hersum, een handelaar uit Wesel, verscheepte in mei 1396 de uitzonderlijke lading van 13 *doorganck*, GAA, MA inv.nr. 226, f.71r. Dit staat ongeveer gelijk aan een vlot van 1 meter diep, 10 meter breed en 45 meter lang, oftewel 450 m^3.

andere goederen. Het kwam ook wel voor dat kooplieden die zich normaal gesproken niet met houthandel bezighielden, ineens in de rekeningen opduiken met een aanzienlijk vlot hout. Daarnaast passeerde een enkele keer hout dat in het bezit was van een instelling: het duidelijkste voorbeeld daarvan is de partij van zes doorganck die de dominicanen van Zierikzee in 1399 tolvrij langs Lobith voerden, waarschijnlijk ten behoeve van de bouw of verbouw van hun kloostergebouwen.[223]

Het is lastig, in veel gevallen zelfs onmogelijk, om de identiteit en herkomst van de kooplieden in het rivierverkeer vast te stellen. Enkele van de grote houthandelaren blijken echter ook in andere bronnen dan de Lobithse rekeningen voor te komen. De schaarse gegevens in die bronnen wijzen erop dat een aanzienlijk deel van de groothandel in hout in handen was van burgers van Wesel. Belangrijkste voorbeelden van deze '*vloteners*' zijn Jan van Hersum, Bartram Smod, Gerrit Pauwe en Herman Lupe, die in de late veertiende eeuw geregeld met aanzienlijke hoeveelheden hout de rivier afkwamen.[224]

De kleinere partijen hout waren voor een groot deel eigendom van Nijmeegse burgers. Tabel 3.5 illustreert dit onderscheid nog eens. De tabel laat het aantal ladingen zien dat in Nijmegen, IJsseloord en Zutphen is opgetekend tussen 1390 en 1399. In deze plaatsen vermeldden de tollenaars geen exacte hoeveelheden hout; het aantal ladingen is hier de enige graadmeter voor de houthandel. In de jaren 1394-1395 en 1395-1396 zijn bij deze drie tollen veel minder ladingen geregistreerd dan in Lobith, respectievelijk 35 en 26 tegenover 66 en 60. Dit verschil komt voor een deel op het conto van de Nijmeegse handelaren, die in hun eigen stad waren vrijgesteld van tolbetaling en daarom niet in de rekeningen voorkomen. Overigens is juist voor de jaren 1394-1396 niet bekend hoeveel goederen in Nijmeegs bezit langs Lobith kwamen, omdat precies in deze jaren het tolpersoneel geen marginale aantekeningen maakte van de tarieven die bij de afzonderlijke rekeningposten werden gehanteerd. De daaropvolgende jaren geven echter inzicht in de verhoudingen: in 1396-1397 waren 17 van de 69 partijen in Nijmeegse handen, in 1397-1398 waren dat er 30 van de 90 en in 1398-1399 46 van de 109.

---

[223] GAA, MA, inv.nr. 231, f.118v.

[224] De rekeningen van Lobith geven niet aan waar deze mannen vandaan komen. Zij zijn te identificeren via Niermeijer, *Beneden-Maasgebied* I . 516 Jan van Hersum) en de tolrekeningen van Tiel van 1394-1395 in Westerman, *Landsheerlijke riviertollen*, 47-89 (p.52 Hermen Lupe, p. 54 Bartram Smod, p.56 Gerrit Pauwe)

Tabel 3.5 *Ladingen hout te Nijmegen, IJsseloord en Zutphen.*

Jaar	**Nijmegen**		**IJsseloord**		**Zutphen**	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
1390	5	4,9				
1393-1394			7	3,0	3	2,0
1394-1395	16	11,9	16	4,5	4	2,8
1395-1396	14	7,7	8	1,8		
1396-1397	18	9,3	3	1,0		
1397-1398	16	4,7	24	5,9		
1398-1399	16	5,9	3	0,3		

De verdeling tussen de tolstations laat nog een opvallende karakteristiek van de houthandel op de rivieren zien. Aan de ene kant was de frequentie van transporten langs Nijmegen, richting de houtstapel van Dordrecht, zeer stabiel. Rond de zestien grote houtvlotten passeerden per jaar en die ladingen maakten telkens vijf tot bijna twaalf procent uit van het totaal aan opgetekende ladingen. Het vervoer via IJsseloord had echter een veel grilliger karakter: het ene boekjaar kwamen er maar drie vlotten langs, maar een jaar later waren dat er 24. De grilligheid is moeilijk te verklaren. Het lijkt erop dat de Dordtse stapelmarkt een stabiliserende werking heeft gehad: ze garandeerde in ieder geval een vaste afzetmarkt, waardoor het voor houthandelaren aantrekkelijk was om er geregeld terug te keren. Blijkbaar ontbrak dat op de houtmarkten van Oost-Nederland. Zij waren echter wel degelijk van betekenis: de 24 vlotten die in 1397-1398 voorbij IJsseloord dreven wijzen onmiskenbaar in die richting. In tegenstelling tot de grote wijnhandelaren die zich overduidelijk op de Dordtse stapel richtten, lijken houthandelaren zich wat meer te hebben verspreid over de diverse markten van Gelre, Oversticht en Holland.

Naast onbewerkt hout werd ook gezaagd hout verscheept op de grote rivieren, in de vorm van latten, planken, balken, en soorten planken als wagenschot, breden en boorden. De omvang van dit verkeer was bescheiden: het ging om hoogstens enkele ladingen per jaar en vaak waren dit dan nog kleinere bijladingen bij bijvoorbeeld een grote partij hout. Overigens kan de wijze van registratie in dit geval wel wat versluierend hebben gewerkt. Pas vanaf 1394 komen voor het eerst gespecificeerde ladingen gezaagd hout voor in de Lobithse registers. Het is goed mogelijk dat daarvoor de tollenaars ook partijen gezaagd hout onder de neutrale

noemer 'hout' hebben geschaard.[225] Hoe dit ook zij, ook na 1395 zijn de vertollingen van gezaagd hout maar schaars.

Onder de overige vormen van bewerkt hout springen de speerschachten in het oog. Op 13 mei 1395 vertolde Arend van Poelwijk een partij ervan in Nijmegen. Krap drie jaar later betaalde Jan Ridder in Lobith de forse som van 10 oude schilden voor speerschachten, kannen en wijn. Dezelfde dag nog droeg hij in Nijmegen 6 oude schilden en 5 herengroten af voor alleen speerschachten en kannen.[226] Vermoedelijk vervoerde Ridder dus een vrij aanzienlijke hoeveelheid goederen, maar dat neemt niet weg dat een product als speerschachten maar zeer sporadisch Rijnafwaarts werd gevoerd.

Hout werd uiteraard niet alleen als bouwmateriaal of als onderdeel voor wapens benut. De rekeningen vermelden ook brandhout, '*bernholts*', en faceelhout, waarmee kneppelhout is bedoeld dat in bossen bij elkaar was gebonden en als brandhout en wellicht als bouwmateriaal werd gebruikt. De meeste passages van brandhout werden in het boekjaar 1388-1389 opgetekend, namelijk acht keer.[227] Vier van de ladingen waren Nijmeegs bezit, de overige vier werden volgens respectievelijk Zaltbommels, Doesburgs, Rijns en het 'gewone tarief' vertold. Het riviertransport van brandhout was dus kleinschalig en voornamelijk van een regionaal karakter. Het ligt voor de hand dat de steden van Holland, Gelre en Oversticht het overgrote deel van hun benodigde brandhout, of andere brandstoffen, zoals turf, uit hun directe omgeving betrokken. Transport over water maakte het weliswaar mogelijk het brandhout vanaf verder gelegen plaatsen aan te leveren, maar het geringe aantal verschepingen op de rivieren doet vermoeden dat ze hooguit een aanvulling op de lokale leveranties waren.[228] De energievoorraad werd daarnaast nog aangevuld met houtskool, waarvan enkele partijen per jaar Rijnafwaarts werden vervoerd, vrijwel altijd door kooplieden die in de houthandel actief waren.

---

[225] In een tarief op de Gelderse tollen uit 1399 voor de burgers van Utrecht wordt gezaagd hout niet genoemd. Er is alleen sprake van een '*pleyte holts*', of '*scepe mit holte*' waarvoor men tol diende af te dragen '*na dien beloep, dat die groot of cleyne ziin*'; Alberts, *Rheinzoll*, 95-97.

[226] Westermann, *Rekeningen van de landsheerlijke riviertollen*, 45 (Van Poelwijk); GAA, MA, inv. nr. 229, 155v. en 172v. (Jan Ridder)

[227] GAA, MA, inv. nr. 216

[228] Galloway, Keene en Murphy hebben berekend dat zelfs voor een enorme markt als Londen de aanvoer van brandhout maar uit een beperkt gebied rond de stad kwam. De hoge transportkosten maakten aanvoer over land over een afstand van meer dan 18 mijl onrendabel. Transport over grotere afstanden was alleen mogelijk over water, 'Fuelling the city', 447-472, m.n. 467-468. Voor kleinere plaatsen zal het toeleveringsgebied uiteraard kleiner zijn geweest, mits er voldoende bossen in de regio lagen.

3.1.3 Steen en kalk

Een ander bulkgoed dat vanuit het binnenland van het Duitse Rijk zijn weg vond naar Noord-West-Europa was steen. Op de grote rivieren werden diverse types steen getransporteerd, die grofweg zijn onder te brengen in twee categorieën: bouwsteen en molensteen. Vanwege hun gewicht was het vervoer van stenen uit beide categorieën steen over langere afstand eigenlijk alleen maar mogelijk over water, zeker als het om grotere hoeveelheden ging.[229]

Het transport van bouwsteen was zeer bescheiden van omvang aan het eind van de veertiende eeuw. In Lobith vertolde men jaarlijks meestal niet meer dan tien tot twaalf ladingen steen en bij de andere tolplaatsen lag de frequentie nog lager. Over de precieze omvang van de ladingen is niets bekend, want de tollenaars namen niet de moeite die te noteren. Welke soorten steen werden vervoerd, is ook niet geheel duidelijk. In de meeste gevallen noteerde men eenvoudigweg '*steen*'. Mogelijk werd daarmee Baumberger steen bedoeld, een makkelijk te bewerken kalksteen die in de veertiende tot en met zestiende eeuw in Oost-Nederland vaak werd gebruikt. Baumberger steen werd in het Münsterland gewonnen en bereikte via de Lippe en Rijn de noordelijke Nederlanden. Het zou echter ook goed om Gadenscheider steen kunnen gaan, die vanuit de Eifel werd geïmporteerd. Een indicatie daarvoor is dat in de Lobithse rekeningen over 1404-1405 en 1408-1409 de vage aanduiding 'steen' nauwelijks voorkomt, maar er wel respectievelijk dertien keer en twaalf keer een hoeveelheid '*Garenscheyer*' wordt genoemd.[230] Bovendien werden enkele ladingen die in Lobith als 'steen' vertolden een dag later in IJsseloord aangemerkt als 'garensteen', waarschijnlijk een verbastering van Gadenscheider steen.[231]

Eventueel zouden de tollenaars met 'steen' op baksteen hebben kunnen doelen, maar dat is minder waarschijnlijk omdat Holland en Gelre, en dan met name het gebied langs de Hollandse IJssel, zelf in de veertiende eeuw over redelijk grootschalige steenbakkerijen beschikten en dus niet van importen afhankelijk waren.[232] In Gelre waren deze steenbakkerijen niet heel talrijk en zij produceerden eigenlijk vrijwel alleen voor de lokale markt. Opvallend genoeg waren de Gelderse en Overstichtse bakkerijen nauwelijks in particuliere handen, maar werden ze geëxploiteerd door een aantal steden en heren. Culemborg had in de veertiende eeuw een steenbakkerij in beheer en vanaf de vijftiende eeuwen bezat die stad er twee, net als Nijmegen en de heer van Culemborg. In de zestiende

---

[229] Zie De Boer, 'Tolrekeningen'.
[230] Alberts, '1404/05 en 1408/09'.
[231] Bijvoorbeeld Westermann, *Rekeningen van de landsheerlijke riviertollen*, 14 en 240 (Jan Brugman); zie ook GAA, HA inv. nr. 229, Jan Brugman met '*garesceyer*' te Lobith op 2 mei 1398 (f.158v.) en twee dagen later met '*garensteen*' te IJsseloord (279v.)
[232] Holtestelle, *De steenbakkerij*, 104-127 en Van Bavel, 'Proto-industrie', 62.

eeuw blijkt de baksteenbehoefte van Nijmegen een enkele keer zo groot te zijn dat de stad stenen invoert vanuit Venlo, Zaltbommel en Maastricht.[233] Ook uit Arnhem, Doesburg, Zutphen, Deventer en Zwolle zijn stedelijke 'tichelrien' bekend.[234]

Een enkele keer traden de tollenaars dus wat meer in detail over de vervoerde natuursteensoorten. Naast de Gadenscheider steen onderscheidden zij sporadisch een partij tufsteen, die eveneens uit de Eifel kwam. De steengroeven van de Drachenfels in het Duitse Zevengebergte brachten Drakenvelder steen op, een bekende soort trachiet.[235] De Gelderse rekeningen geven niet de indruk dat de import van Drakenvelder steen in de Nederlanden erg groot was, maar de soort werd tussen 1394 en 1398 wel ieder jaar in enkele schepen langs IJsseloord getransporteerd. Ook komt Drakenvelder steen voor in de Lobithse rekeningen over 1398-1399, 1404-1405 en 1408-1409. Overigens lijken de tollenaars zich niet altijd evenveel te hebben bekommerd om het *feine Unterschied*: het kwam wel voor dat een lading steen in Lobith nog Drakenvelder heette en in IJsseloord als Gadenscheider werd aangemerkt.

Verder verscheepten de Rijnhandelaren ieder jaar ook wel een paar partijen leien. Het ging daarbij om de zogeheten schubvormige Rijnleien, die onder meer werden gewonnen in het Zevengebergte (nabij Siegburg) en een vrij ruime verspreiding kenden in de Nederlanden. De leisteen genoot een zekere faam als luxe dakbedekking en werd dan ook vooral gebruikt in representatieve gebouwen.[236] Over de omvang van het vervoer van leien op de rivieren kan weinig nauwkeurigs worden gezegd, omdat de tollenaars de betreffende hoeveelheiden niet noteerden. Het ging ook maar om hooguit enkele partijen per boekjaar.

Om met baksteen en natuursteen te kunnen bouwen was kalkmortel nodig. De mortel diende om de stenen op hun plaats te houden en om gebouwen waterdicht te maken. In de Nederlanden gebruikte men voor de vervaardiging van mortel twee types kalk, namelijk schelpkalk en steenkalk. De schelpkalk werd gemaakt door schelpen te verbranden, die speciaal met dit doel langs de kust gewonnen werden. Steenkalk werd geïmporteerd uit het huidige België en Duitsland. Laatstgenoemde soort was van betere kwaliteit en beduidend duurder dan schelpkalk.[237] De Gelderse Maastollen getuigen van de aanvoer van kalk uit de Ardennen en de import van steenkalk vanuit Duitsland is voornamelijk in de rekeningen van Lobith en IJsseloord terug te vinden (tabel 3.6).

---

233 Van Bavel, 'Proto-industrie', 61-62.
234 Alberts en Jansen, *Welvaart in wording*, 133-134.
235 Alberts, *Rheinzoll*, 44-45.
236 De Vries, *Bouwen*, 80.
237 De Vries, *Bouwen*, 24-25.

Tabel 3.6 *Vervoer van kalk langs Lobith en IJsseloord, 1388-1399*

	Lobith		**IJsseloord**
boekjaar	**aantal partijen**	**hoeveelheid (in honderden)**	**aantal partijen**
1388-1389	11	22,5	-
1390	9	10,5	-
1393-1394	28	37,0	9
1394-1395	17	20,0	13
1395-1396	10	12,0	9
1396-1397	11	13,0	1
1397-1398	11	12,5	3
1398-1399	5	7,0	1

Het kalkvervoer over de Rijn was niet grootschalig, maar had wel een geregeld karakter. Vrijwel ieder boekjaar werden in Lobith rond de tien partijen geteld, met 1393-1394 als duidelijke uitschieter naar boven. Opmerkelijk genoeg vervolgden de kalkschippers en –handelaren na Lobith hun weg bijna altijd naar het noorden, richting IJsseloord en vanaf daar verder de IJssel op[238] of wellicht naar Utrecht. De Nijmeegse en Tielse rekeningen zwijgen over kalk. Mogelijk werd een klein deel van de kalk naar Nijmegen zelf gevoerd, maar loonde het niet om de verder gelegen Hollandse markt te bedienen, vanwege de concurrentie van de in Holland zelf vervaardigde schelpkalk enerzijds en de aanvoer van steenkalk via de Maas anderzijds. De paar partijen kalk die in de rekeningen van Zaltbommel voorkomen, werden namelijk over de Maas aangevoerd door burgers van Venlo.[239] De kalkaanvoer over de Rijn, Nederrijn en IJssel lijkt op de Oost-Nederlandse stedelijke markten gericht te zijn geweest. De stadsrekeningen van Deventer en Arnhem uit de late veertiende en vroege vijftiende eeuw verantwoorden in ieder geval de aankoop van steenkalk.[240]

De kalkhandel werd door slechts een paar kooplieden gedragen, maar zij waren wel enigszins gespecialiseerd. Hun activiteiten zijn tot op zekere hoogte te vergelijken met die van de Rijnwijnhandelaren: de kooplieden voerden kalk stroomafwaarts en keerden terug met zout als bulkretourvracht. Wanneer zich de mogelijkheid voordeed om met een ander product geld

[238] De rekeningen van de halve tol van Zutphen vermelden vier ladingen kalk in 1394, Westermann, *Rekeningen van de landsheerlijke riviertollen*, 253-254 en 259.
[239] Bijvoorbeeld Westermann, *Rekeningen van de landsheerlijke riviertollen*, 92: '*Item Hein Kraecht van Venle van 100 kalx 19 gr.*' Vgl. De Vries, *Bouwen*, 25.
[240] Bijvoorbeeld *Stadsrekeningen Deventer* I 24-25 (aankopen van steenkalk door de stad Deventer in 1394). De Deventer rekeningen registreren ook geregeld aankopen van kalk, zonder dat wordt gespecificeerd of het om steen- of schelpkalk gaat, bijv. idem 183 en 244. De Arnhemse rekeningen melden veel kalkaankopen, vooral ten bate van de bouw en onderhoud van de stadsmuur, onder meer: *Stadsrekeningen Arnhem* II, 261, 266 en 389.

te verdienen, lieten ze dit overigens niet na. De kalkhandelaren richtten zich ook als ze andere goederen dan kalk vervoerden, vooral op het stroomgebied van de Nederrijn en de IJssel. Dat betekent dat hun identiteit en herkomst niet of nauwelijks te achterhalen is, omdat zij noch in de Tielse rekeningen van 1393-1395 noch in de Dordtse rekeningen van 1380-1385 voorkomen, terwijl die beide reeksen de meeste gegevens over de herkomst van de tolbetalers bevatten. De meest frequent voorkomende kalkvervoerders waren Rutger Lepken, Alof Hermanssoen, Deric Sonderlant en (de gebroeders?) Jan en Henneken Wegmont, maar van geen van allen staat de herkomst vast.

Naast bouwmateriaal leverden de groeven in het stroomgebied van de Rijn en haar zijrivieren zoals gezegd ook molenstenen.[241] Op de grote rivieren onderscheidde men naar grootte twee types molenstenen. De grote variant werd gewoon molensteen genoemd, de kleinere stenen heetten '*quernen*' of '*quernsteen*'.[242] Net als het vervoer van bouwsteen was ook de handel in molenstenen in het laatste decennium van de veertiende eeuw van bescheiden proporties. Vooral quernstenen werden maar zeer sporadisch verscheept en dan meestal als extra lading bij een partij grote molenstenen, bouwstenen of wijn. Van de grotere molenstenen, die waarschijnlijk waren geproduceerd in de Eiffelstreek en via het gespecialiseerde exportcentrum Andernach werden gedistribueerd[243], is wat meer bekend. Weliswaar registreerde men in Lobith per jaar ook maar zelden meer dan tien schepen met grote molenstenen (zie tabel 3.7), maar deze afzonderlijke partijen konden vrij groot zijn.

Tabel 3.7 *Vervoer van molenstenen op Rijn, Waal en IJssel, 1388-1409*

	Lobith		**Nijmegen**		**IJsseloord**	**Zutphen**
	ladingen	stuks	ladingen	stuks	ladingen	ladingen
1388-89	4	22				
1390	3	8				
1393-94	8	87				
1394-95	9	36	3	30	5	
1395-96	2	?	1	?	4	1
1396-97	1	20	1	?	0	1
1397-98	2	34	2	6	2	
1398-99	9	92	1	?	2	
1404-05	11	9				
1408-09	17	?				

N.B. Van niet alle ladingen die in Lobith en Nijmegen werden vertold, is de exacte hoeveelheid bekend. De aantallen stuks zijn dus als minimale omvang van het molensteentransport te beschouwen. Overigens zijn de

[241] Een uitstekende beknopte inleiding in het gebruik van molenstenen geeft Ballaux, *Transport en economische ontwikkeling*, 207-217.
[242] Een quern was een kleine (hand)molen.
[243] Ballaux, *Transport en economische ontwikkeling*, 213-214.

grootste partijen wel allemaal nader gespecificeerd. De tollenaars van IJsseloord en Zutphen tekenden het aantal vervoerde stenen helemaal niet op.

De grote verschillen tussen de boekjaren zijn terug te voeren op maar een of twee van dergelijke grote transporten. Zo kwamen in 1394-1395 in negen transporten 36 stuks molensteen langs, terwijl in 1393-1394 en 1398-1399 met respectievelijk acht en negen passages bijna het drievoudige daarvan werd bereikt. Van de 92 molenstenen uit 1398-1399 kwamen maar liefst 67 stuks voor rekening van Beltken Bottermanssoen, die ze in een enkele partij via IJsseloord richting de IJsselsteden vervoerde.[244] Ballaux heeft vastgesteld dat Dordrecht in de late vijftiende en de zestiende eeuw een belangrijke markt was voor molenstene[245], maar gezien de route die Bottermanssoen koos, richtten molensteenhandelaren zich niet uitsluitend op dat centrum.

3.1.4 IJzer, staal, en kolen

In de literatuur over de Rijnhandel wordt meestal ook plaats ingeruimd voor mijnbouwproducten als ijzer, staal en steenkool, die in Zuidelijk Westfalen werden gewonnen dan wel geproduceerd. Keulen was het distributiecentrum bij uitstek voor staalproducten uit Siegen, het Sauerland en Radevormwald. Het ruwe ijzer dat op de Keulse markt werd aangeboden, kwam uit het Siegerland, het Sauerland en de noordelijke Eiffelstreek.[246] De geschiedenis van de mijnbouw in deze gebieden gaat dan ook terug tot de Romeinse Tijd en misschien nog wel verder. Toch getuigen de Gelderse rekeningen niet van een grote export van metaalwaren uit deze regio naar het westen. Vervoer van ijzer, staal of staalproducten kwam maar zeer sporadisch voor op de Rijn, Waal en IJssel. Steenkool werd wel verscheept, zij het op bescheiden schaal.

Niet de Rijn, Waal of IJssel vormden de steenkolenroute bij uitstek, maar die andere grote rivier die door Gelre stroomde, de Maas. Over die rivier verscheepte men voornamelijk de steenkool die werd gewonnen in de groeven in de omgeving van de bisschopsstad Luik naar het Noordwesten. De aanwezigheid van deze goed bevaarbare rivier zorgde ervoor dat het winningsgebied rond Luik niet alleen de directe regio bediende, maar ook verder gelegen markten van steenkolen voorzag, in tegenstelling tot de regio rond Aken. Daar ontbrak een

[244] GAA, HA, inv. nr. 229, f.
[245] Ballaux, *Transport en economische ontwikkeling*, 217-218.
[246] Irsigler, *Die wirtschaftliche Stellung*, 182-215, m.n. 186. De Gelderse rekeningen geven geen aanwijzingen voor de herkomst van het ijzer en staal. Irsigler beschrijft hoe een Keuls handelsgezelschap dat bestond uit Heinrich Sudermann, Johann von Eppenscheit, Johan Knechtgin en Johann Pott op zijn laatst in het tweede decennia van de vijftiende eeuw omvangrijke partijen staal uit Breckenfeld (in Märkisch Sauerland) naar de Nederlanden verstuurde; ibidem, 187-188.

goede waterweg en reikte het verzorgingsgebied niet verder dan tot enkele tientallen kilometers van de groeven. Het transport per kar over langere afstanden was eenvoudigweg te duur. De Luikse kolen daarentegen konden over de Maas Dordrecht bereiken, dat aan het eind van de veertiende eeuw een kolenmarkt van enige omvang kende. De doelgroep van de steenkolenhandelaren waren de ambachtslieden die voor de uitoefening van hun vak een sterke energiebron nodig hadden, zoals ijzergieters en -smeden, maar ook bierbrouwers. Dergelijke ambachtslieden waren in Dordrecht zelf te vinden, maar de kolen werden ook wel verder verscheept naar de Brabantse en Vlaamse markten, maar ook bijvoorbeeld naar Utrecht, waar de ijzersmeden Luikse kolen gebruikten.[247]

In de vijftien-en-een-halve maand tussen maart 1394 en juli 1395 passeerde meer dan 6800 ton steenkool de Maastol van Mook. Ruim tachtig procent daarvan was in handen van Venlose en Roermondse burgers.[248] Zij profiteerden van de rol die Venlo in de loop van de dertiende en veertiende eeuw voor zich had opgeëist als omslagplaats tussen de Nederlanden en het hoger gelegen Luikse en Duitse land. De stad maakte optimaal gebruik van haar ligging op een breuk van het stroomregime, als een soort kopie van Keulen, maar dan aan de Maas. Vanaf Holland was de Maas tot aan Venlo bevaarbaar voor grote dieperliggende schepen. Wilde men verder stroomopwaarts, dan was men gedwongen om te laden in kleinere schepen met minder diepgang. Deze gunstige uitgangspositie werd versterkt door een stapelrecht dat hertog Reinald II tegelijk met het stadsrecht aan nederzetting Venlo verleende in 1343. Zo ontwikkelde Venlo zich tot een niet te omzeilen tussenstation in de Maashandel. De stad werd blijkens het stapelrecht van Dordrecht ook door de graven van Holland erkend als de hoogste markt aan de Maas, alweer parallel aan Keulen.[249] De handelaren uit Venlo en Roermond kregen nog een steun in de rug van hertog Willem I van Gelre die hen in 1394 een gedeeltelijke vrijstelling op de Maastollen schonk. Het gevolg was dat handelaren uit Venlo en Roermond een bijzonder dominante positie innamen in de steenkolenhandel op het traject Venlo-Dordrecht: Horst Kranz heeft berekend dat van de negentig kolentransporteurs die in 1394-1395 Mook en Ravenstein passeerden, er 51 uit Venlo en tien uit Roermond kwamen. Kooplieden uit Maastricht of uit de producerende regio zelf komen in de Maastolrekeningen in het geheel niet voor.[250]

---

[247] Kranz, ‘Energie’ en Niermeijer, ‘Dordrecht’, 11 en 34-35.
[248] Kranz, ‘Energie’, 368-369.
[249] Hermans, *Venlo*, 26.
[250] Kranz, ‘Energie’, 368-369.

Ook op de Rijn werd wel steenkool verscheept, maar dan hooguit enkele partijen per jaar.[251] Hoeveelheden vermelden de rekeningen niet. De partijen steenkool waren zeer waarschijnlijk uit groeven uit het Ruhrgebied afkomstig en waren in handen van kooplieden uit het hele stroomgebied van de Rijn, van Nijmegen tot Keulen. Anders dan sommige collega's in het Maasverkeer, waren deze kooplieden geenszins gespecialiseerde kolenhandelaren. Ze vervoerden naast kolen ook diverse andere goederen, zoals de Nijmegenaar Jan van Beest, die in 1398-1399 buiten twee partijen steenkool ook zout, boter, haver en tarwe verscheepte. In andere jaren laadde hij zijn schip ook wel met hout en houtskool.

3.2 Stroomopwaarts

De goederenstroom stroomopwaarts vanuit de noordelijke delen van de Nederlanden was minder gevarieerd dan die in tegengestelde richting. Hij bestond voornamelijk uit zout, boter, kaas, haring en overige vis.

3.2.1 Haring en andere vis

De afzetmarkt voor vis in de late Middeleeuwen was groot en vrij constant, vanwege de vele kerkelijke vasten- en onthoudingsdagen waarop geen vlees, maar wel vis mocht worden gegeten. Men onthield zich niet alleen de veertig dagen voor Pasen van het eten van vlees, maar ook op iedere zondag, op Quatertemperdagen en op verschillende heiligendagen.[252] De grote vraag bracht vanzelfsprekend een aanzienlijke visexport op gang van de kustgebieden naar landinwaarts gelegen regio's, ook omdat in het binnenland de zoetwatervisserij meestal niet voldoende opbracht om in de behoefte aan vis te voldoen. Dit gold ook voor het West-Duitse binnenland, en voor Keulen in het bijzonder. Die stad was, gezien zijn omvang, als centrum van consumptie van groot belang, maar bovendien vervulde de stad met haar stapel ook zeer uitgesproken een distributieve functie voor de omliggende regio. Het stadsbestuur van Keulen nam dan ook voortdurend maatregelen om zich zo goed en kwaad als dat ging een constante kwaliteit van de bederfelijke vis te garanderen. De brieven met klachten over verpakking en kwaliteit van de vis, gericht aan de handelaren uit Holland, Gelre en Oversticht zijn dan ook talrijk.[253] Een deel van de visbehoefte werd gedekt door de directe aanvoer

[251] In 1398-1399 waren er 23 vermeldingen van steenkolentransport.
[252] Van Dam en Van Winter, 'Eetregimes', 393-397 en 406-407.
[253] Kuske, 'Kölner Fischhandel', 241-260, m.n. 243-246.

vanuit de grote Hanzesteden in het Oostzeegebied. De import vanuit de Nederlandse kustgebieden lijkt echter een grotere rol te hebben gespeeld. Vis was in ieder geval een vast bestanddeel van de goederenuitwisseling tussen het westen van het huidige Duitsland en de Nederlandse kustgebieden.[254]

Zeevisserij en vishandel waren aan de gehele kust van de Nederlanden een zeer belangrijke bron van inkomsten. In het noordelijk deel daarvan kende het graafschap Holland een groot aantal dorpen en stadjes dat van deze sector afhankelijk was. In de Maasmonding waren Brielle, Vlaardingen en Schiedam belangrijke centra van visvangst en handel, terwijl verder naar het noorden Den Haag, Scheveningen, Katwijk, Noordwijk en Wijk aan Zee een rol van betekenis speelden. Een tweede reeks van vissersplaatsen bevond zich langs de oevers van de Zuiderzee. Aan de Hollandse kant waren de belangrijkste daarvan Enkhuizen, Muiden en Naarden[255], aan het Gelderse deel van de kust concentreerde een vrij kleinschalige visserij zich in Harderwijk en Elburg, terwijl ook het Overstichtse Kampen over een eigen vissersvloot beschikte.[256] De Zuiderzeevisserij speelde tot het begin van de vijftiende eeuw een secundaire rol. Kustvisserij was namelijk nog de meest gebruikelijke vorm van visserij en de kusten van de Zuiderzee leverden niet zoveel op, vanwege het lage zoutpeil van het water. De dorpen en steden aan de Zuiderzee waren echter wel degelijk actief in de vishandel, maar daarover hierna meer. De Hollanders visten ook in de veertiende eeuw al wel op open zee en voor de kusten van Engeland en Schotland. Boelmans Kranenburg heeft erop gewezen dat er in de eerste helft van de veertiende eeuw in verschillende Engelse bronnen al sprake is van een zeewaardige haringvloot, of in ieder geval van haringschepen die de Engelse koning kon inhuren voor de overtocht van zijn koninkrijk naar het Europese vasteland.[257]

De vissersplaatsen verzorgden allereerst nabijgelegen stedelijke markten, maar een deel van hun vangsten was bestemd voor verdere export naar het Duitse achterland. Net als bij andere bulkproducten leenden de grote rivieren zich zeer goed voor het transport van de vis op grote schaal. De Gelderse tolrekeningen registreerden deze bulkhandel. Het is echter niet onwaarschijnlijk dat een deel van de vangst op kleinere schaal over land op wagens naar het zuiden en oosten werd geëxporteerd. Sommige steden en stadjes in het achterland, zoals Münster en Osnabrück, waren vanuit de Nederlanden alleen maar over land te bereiken. Toch zullen kooplieden uit die plaatsen op de jaarmarkten van Deventer naar alle

[254] Kuske, 'Der Kölner Fischhandel', 227-228
[255] Ibelings, 'Naardense visstapel'.
[256] Feenstra, 'Handel en visserij door Harderwijkers', 19; Jansma, 'Elburgs economisch verleden', 3-7; Van Schevichaven, 'Gelre vóór 1400', 55; Kuske, 'Kölner Fischhandel' Geschiedenis van Gelre, Geschiedenis van Kampen; Historische stedenatlas
[257] Boelmans Kranenburg, 'Visserij van de Noordnederlanders', 286-287.

waarschijnlijkheid ook vis hebben aangekocht. Over de omvang van deze handel over land bestaan echter geen cijfers.

De Gelderse tollenaars onderscheidden grofweg twee categorieën zeevis: haring en overige vis. In verreweg de meeste gevallen ging het om gewone gekaakte en gezouten vorm, maar ook bokking, de gerookte variant, kwam voor in het rivierverkeer. De uitgesproken vermelding van haring en bokking was geen toeval: in de late Middeleeuwen was het de meest gevangen en geconsumeerde vis in Noord-West-Europa. De herkomst van de haring die op de Gelderse rivieren werd vervoerd, is niet bekend. In Tiel werden voornamelijk inwoners Brielle en Den Haag als vervoerders van partijen haring opgetekend.[258] Waarschijnlijk ging het hierbij overwegend om eigen vangst. Er zijn echter geen betrouwbare cijfers bekend over de Hollandse visserijopbrengsten of de omvang van de vissersvloot in deze jaren. De eerste enigszins betrouwbare schattingen over de Hollandse visserijvloot stammen pas uit het begin van de zestiende eeuw.[259]

De belangrijkste visgronden voor de haringvangst bevonden zich in de tweede helft van de veertiende eeuw echter niet in de Noordzee, maar in de Oostzee.[260] De verwerking van de haring vond voor het grootste deel plaats op het schiereiland Schonen in het huidige Zuid-Zweden, en de vis werd vervolgens op de markten van de plaatsjes Skanør en Falsterbo verkocht. De Oostzee was voor kooplieden uit de noordelijke Nederlandse steden geen onbekend terrein. Burgers uit vrijwel alle genoemde Hollandse, Gelderse en Overstichtse steden voeren in de veertiende eeuw op Schonen. Kampen nam daarin het voortouw. Het eerste bewijs voor de Ommelandvaart van die stad stamt uit 1249 en in de loop van de veertiende eeuw hadden naast Kampen diverse andere steden een eigen handelsnederzetting op Schonen opgezet, een zogeheten *vitte*. Een dergelijke nederzetting bestond uit een afgebakend stuk land dat, naar voorbeeld van een volwaardige stad, in verschillende functionele ruimtes was ingedeeld. Elke *vitte* kende een officiële, openbare ruimte, waar zich het voogdijgebouw, de kerk en een eventuele begraafplaats bevonden. Daarnaast stonden er uiteraard gebouwen met ambachtelijke en commerciële functies in de nederzetting, meestal van hout, voor de opslag, verwerking en verkoop van vis en andere handelswaar. Deze werden waarschijnlijk ook voor de overnachting van de kooplieden en hun knechten gebruikt. Voor drank, gokspel en hoeren konden de kooplieden in de taveernes terecht; sommige *vittes* bezaten zelfs heuse bordelen. Binnen de vitte golden in het algemeen het stadsrecht en de

[258] Westermann, *Rekeningen van de landsheerlijke riviertollen*, 47-90.
[259] Van Zanden, 'Taking the measure', 160.
[260] Jahnke, *Silber des Meeres*, 81-90.

stedelijke verordeningen van de moederstad. De kooplieden waren er zelf verantwoordelijk voor de lagere rechtspraak en op de naleving van de rechtsregels werd toegezien door een voogd.

Kampen bezat al sinds 1307 een *vitte* op Skanør, waarvan waarschijnlijk ook kooplieden uit Deventer gebruik maakten. Zutphen en Harderwijk ontvingen in 1316 uitgebreide handelsvoorrechten in Schonen, inclusief *vitte* en tien jaar later viel Staveren hetzelfde ten deel.[261] De privilegiëring bevestigde in de meeste gevallen een bestaande situatie. Dit gold ook voor de Hollandse en Zeeuwse steden, die iets later hun intrede deden op het het Zweedse schiereiland. In 1355 bevestigde graaf Willem V de aanstelling van een voogd voor de *vitte* van zijn Hollandse, Zeeuwse en Friese onderdanen in Schonen. Deze voogd was voorgedragen door de stad Zierikzee. De officiële verlening van Deense kant volgde pas in pas in 1368. Een Amsterdams keurboek dat rond 1360 is samengesteld, spreekt van een Amsterdamse *vitte* te Schonen; mogelijk gaat het om de gezamenlijke Hollands-Zeeuws-Friese handelsnederzetting.[262] In de tweede helft van de veertiende eeuw waren de Nederlandse *vittes* nog volop in bedrijf, al probeerden de Wendische steden na 1369 gefaseerd de concurrentie uit het Noordzeegebied aan banden te leggen, te beginnen met de Engelsen, Brabanders en Vlamingen, die ook actief waren op Schonen.[263]

Het is niet helemaal duidelijk of de buitenlandse bezoekers van Schonen vooral zelf visten of alleen de haring bewerkten die werd aangeleverd door Deense vissers.[264] Waarschijnlijk was het een combinatie van de twee. Uit een expliciet verbod uit 1384 om nog langer vissersboten aan bezoekende Hollanders te verhuren, blijkt in ieder geval dat zij normaal gesproken wel zelf visten in de wateren rond Schonen. Deze maatregel zou overigens het begin zijn van de heroriëntatie van de Hollandse vissers en vishandelaren op de vangst en verkoop van Noordzeeharing.[265] Desondanks werd tot aan het begin van de vijftiende eeuw nog volop Schonense haring naar Nederlandse havenplaatsen geëxporteerd. Van daaruit werd de markt in de kustprovincies bediend, maar de haring werd eveneens heruitgevoerd, onder meer naar Keulen en via die stad zelfs verder naar het Duitse *Oberland*.[266]

---

[261] Meilink, *Nederlandsche Hanzesteden*, 201-203, aldaar vooral 202, noot 2. Vgl. Jahnke, *Silber des Meeres*, 74. Voor een reconstructie van de *vitten* op Skanør, zie ibidem, 76.
[262] Seifert, *Kompagnons*, 39-40.
[263] Jahnke, *Silber des Meeres*, 90-91.
[264] Jansma, 'Elburgs economisch verleden', 3-4 werpt die vraag op. Hij lijkt in de Elburgers op Schonen voornamelijk handelaren te zien. Feenstra impliceert hetzelfde voor Harderwijk; 'Handel en visserij door Harderwijkers', 20.
[265] Jahnke, *Silber des Meeres*, 92.
[266] Ibidem, 253-254.

Hoewel de tolrekeningen het onderscheid niet maken, werd in het stroomgebied van de Rijn zowel Oostzee- als Noordzeeharing verscheept en verkocht. Een verordening van de stad Kleef op de detailhandel in haring uit 1394 laat dat scherp zien: de vishandelaren moesten er hun klanten door middel van een teken duidelijk maken, of ze Engelse of Schonense haring verkochten.[267] Het verschil tussen beide soorten haring was op het oog niet makkelijk te maken, maar het stadsbestuur wilde uiteraard voorkomen dat de haringverkopers de kwalitatief minderwaardige Engelse haring voor de betere en vettere Schonense variant door lieten gaan.

Welke soorten er verder onder de vermelding '*vis*' de tol passeerden, is duister. De rekeningen geven hierover maar mondjesmaat aanwijzingen. In een paar posten is sprake van een partij aal.[268] Ook worden spiering[269], schol, tarbot, meivis en een enkel vat stokvis genoemd. Stokvis was gedroogde en gezouten kabeljauw, die zeer goed houdbaar was en daardoor voor consumptie buiten het vangstseizoen – en dus voor export – geschikt was. Het belangrijkste productie- en exportcentrum van stokvis was het Noorse Bergen.[270] De Hanze bezat in deze plaats een *kontor* die onder meer bestond uit een eigen handelswijk, de *Tyske Brygge* (Duitse haven of aanlegsteiger), waar in het hoogseizoen duizend tot tweeduizend Duitse kooplieden en knechten bivakkeerden. Zoals in hoofdstuk 1 duidelijk werd, maakten ook kooplieden uit enkele Oost-Nederlandse steden gebruik van deze voorzieningen, vooral die uit Deventer, Kampen en Zwolle. Kuske stelde vast dat in de late veertiende en vijftiende eeuw de stad Keulen voor de stokvishandel, net als voor de haringhandel, afhankelijk was van tussenhandelaren, waarvan die uit het Zuiderzeegebied, en dan met name Deventer, de belangrijkste plek innamen.[271] Hoe groot het stokvisvervoer over de IJssel en de Rijn was, blijft onbekend, maar het moet meer dan een enkel vat zijn geweest. Een rekening van het keukenboek van de Lobithse tollenaar uit het boekjaar 1428-1429 laat zien dat de tollenaar zijn landsheer uit het boekjaar ervoor nog 151 '*slechter stockvisch*'[272] schuldig was. Deze stokvis verkreeg de tollenaar uit de voortol, een betaling in natura die naast de gewone tolheffing bestond. Uit het keukenboek blijkt verder nog dat de Gelderse hertog tijdens zijn verblijf op het Lobithse tolhuis dure vissoorten als zalm en steur at.[273] Waarschijnlijk werden

---

[267] HUB, V, 185.
[268] HA, GAA, inv. nr. 216, f.103v.; inv. nr. 226., f. 70v.
[269] In het topjaar 1398-1399 noteerde men in Lobith 14 partijen schol.
[270] Müller-Boysen, 'Die deutsche Brücke'; recent over het hanzeatische *kontor* te Bergen: Grassman (ed.), *Das Hansische Kontor zu Bergen*.
[271] Kuske, 'Kölner Fischhandel', 268-269.
[272] '*Slechter*' zijn stokken waaraan een aantal stokvissen hangt.
[273] Alberts, *Rheinzoll*, 86-94.

die ook over de Rijn aangevoerd, al is het mogelijk dat steur in de nabije omgeving van het tolhuis werd gevangen, aangezien die vis ook in de Nederlandse binnenwateren voorkwam.

De export naar Kleef, Gulik en het Rijnland laat zich aan de hand van het Gelderse tollenmateriaal helaas niet goed kwantificeren. De tollenaars noteerden maar zelden de exacte omvang van een lading haring of vis. Bijzonder groot was de zeevisexport naar het Duitse binnenland niet. Per jaar passeerden tussen de 46 en 215 partijen vis de Lobithse tol (tabel 3.8), waarbij meestal haring meer dan de helft van het totaal uitmaakte. Hoeveel lasten vis hiermee gemoeid gingen, is uit de meeste jaren onbekend. Slechts over het jaar 1388-1389 is de informatie gedetailleerder: van bijna alle partijen haring werd de omvang vastgelegd. De geregistreerde haringexport bedroeg 220,5 last en zestig ton haring, terwijl daarnaast ook nog veertig last en twintig ton vis werden opgetekend. Ter vergelijking: in 1398-1399 noteerde de tollenaar van veertig partijen haring de precieze hoeveelheid, de omvang van de overige 61 partijen liet hij in het ongewisse. De veertig omschreven partijen waren goed voor een omvang van 230 last en acht tonnen. De totale haringexport zal dat jaar dus wel ruim boven de 300 last hebben gelegen.

Tabel 3.8 *Vervoer van vis langs Lobith, 1388-1399, in aantallen partijen*

boekjaar	totaal	*haring*	*vis*
1388-1389	70	*52*	*18*
1390	20	*14*	*6*
1393-1394	46	*1*	*45*
1394-1395	121	*30*	*91*
1395-1396	107	*62*	*45*
1396-1397	104	*54*	*50*
1397-1398	94	*47*	*47*
1398-1399	215	*101*	*114*

Het is moeilijk om deze cijfers in perspectief te plaatsen, omdat Hollandse vangstcijfers ontbreken en ook over de omvang van de Hollandse, Gelderse en Overstichtse importen uit Schonen en Bergen zeer weinig bekend is. Al te groot lijkt de zeevisexport naar het Duitse achterland echter niet te zijn geweest. Een indicatie bieden de gegevens uit de tollen van Dordrecht en Sluis. In Dordrecht bestond de totale hoeveelheid vertolde haring tussen 5 april 1383 en 27 maart 1384 uit 1080,5 last, en in het 1¼ jaar tussen 27 maart 1384 en 30 juni 1385 uit 786 last, aanzienlijk meer dan de schattingen van de export langs Lobith in het decennium daarna.[274] Niermeijer vermoedt dat vanuit Dordrecht voornamelijk

[274] Niermeijer, *Beneden-Maasgebied*, 616.

Oostzeeharing verder werd gevoerd. De cijfers uit Sluis op hun beurt hebben betrekking op enkele jaren uit de periode 1374-1383, en op de aanvoer van Vlaamse kaakharing, maar vooral Schonense haring. Ze zijn een indicatie voor de haringimport van Brugge, dat zowel een groot consumptief centrum op zich als ook distributiecentrum voor grote delen van Vlaanderen was. De cijfers van de vertollingen zijn dan ook van een andere orde van grootte dan die in Dordrecht. Ze schommelen tussen ruim 1060 last in 1373/74 tot bijna 2500 last in 1377-1378. Die aantallen in Sluis zijn veel groter dan die in het rivierverkeer, maar het aantal verschepingen lag er niet proportioneel hoger. Per jaar ging het meestal om rond de tachtig à negentig scheepsladingen, wat nog maar eens aantoont dat in het zeeverkeer doorgaans veel grotere kwantiteiten in een keer werden vervoerd dan in de binnenscheepvaart. De haringinvoer werd in 1382-1383 nader gespecificeerd naar de herkomst van de importeurs (tabel 3.9) Zeer opvallend is het zeer grote aandeel van Kampense kooplieden: meer dan tweederde van de haring die in Sluis werd vertold werd door Kampenaren aangevoerd.

Tabel 3.9 *Hoeveelheden vertolde haring te Sluis, 1374-1383*

	Totaal	***Kopers***	***Kampen***	***Oosterlingen***	***Geldernaren***
sept. 1374 – mei 1375	1060 last 1 ton				
jan. 1376 – mei 1376	1479 last 7 tonnen				
sept. 1376 – mei 1377	2044 last 5 tonnen				
sept. 1377 – mei 1378	2482 last 3 tonnen				
sept. 1378 – mei 1379	1895 last				
dec. 1382 – mei 1383	1835 last 6½ tonnen	*168 last 1 ton*	*1245 last 6 tonnen*	*279 last 8½ tonnen*	*142 last 3 tonnen*

Bron: Degrijse, 'Schonense en Vlaamse kaakharing'

Op de grote rivieren werd behalve zeevis ook zoetwatervis vervoerd, vooral snoek en brasem. Ook passeerde een enkele partij '*gruenvis*', verse riviervis van niet nader gedefinieerde soort, het tolhuis van Lobith. Een beproefde methode om de zoetwatervis zo vers mogelijk op de plaats van bestemming te krijgen, was om ze levend mee stroomopwaarts

te nemen. Daarvoor was het zogeheten '*kaarschip*' in zwang, een scheepje dat een in het water gelegen houten kooi voorttrok, waarin de levende vis rondzwom. Ook gebruikte men wel een '*waterscepe*', waarvan het ruim was gevuld met bassins vol levende vis.[275]

3.2.2 Zout

De export van vis over langere afstanden was in de pre-industriële tijd en nog lang daarna vrijwel onmogelijk zonder zout. Het mineraal was, in meer of minder geraffineerde vorm, cruciaal in enkele van de voornaamste conserveringstechnieken, zoals zouten, pekelen en roken. Deze drie technieken werden niet alleen op vis maar ook op vlees toegepast. Ook werden dierlijke huiden vaak gezouten om ze langer houdbaar en voor vervoer over langere afstand geschikt te maken. De vraag naar zout was dus groot en constant in laatmiddeleeuws Noord-West-Europa, ook in gebieden die ver van zoutmijnen of de zee lagen. Zij waren afhankelijk van de toevoer uit enkele grote zoutproducerende regio's. Het Oostzeegebied en Noord-Duitsland bijvoorbeeld werden grotendeels bediend door de zoutmijnen rond de stad Lüneburg, die ook delen van het Duitse binnenland van kwalitatief goed zout voorzagen. West-Europa kende zijn eigen zoutwingebieden. Zo waren verschillende baaien aan de kust van het huidige Frankrijk belangrijke productiecentra, vooral de baaien van Bourgneuf, van Brouage en van La Rochelle. Aan de Atlantische kusten van het Iberisch schiereiland werd eveneens op grote schaal zout gewonnen.

De Nederlanden produceerden zelf ook zout, in de Hollands-Zeeuwse Delta, een gebied dat ongeveer het huidige Noord-Zeeuws-Vlaanderen, de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden en het grensgebied tussen Holland en West-Brabant beslaat. Hier won men het zout niet uit zeewater dat verdampte in de hitte van de zon, zoals aan zuidelijker gelegen kusten, maar uit het zogeheten 'darink', zouthoudend veen dat zowel binnen als even buiten de zeedijken lag.[276] Dit veen werd afgegraven, gedroogd en verbrand. Uit de as of 'zel' die dit opleverde, werd in eenvoudige zoutketen door toevoeging van zout water een pekel bereid, die vervolgens in een pan werd ingedampt. Het grove zout dat zo ontstond, kon daarna verder worden geraffineerd. In de loop van de vijftiende eeuw werd het zelzout van de Nederlandse markt verdrongen door het Franse Baaizout, waarover meer in § 5.2.3. In reactie daarop legden de zoutproducenten in de Delta zich in toenemende mate toe op de raffinage van het

[275] Zie het tarief voor de burgers van Utrecht van 1399: ' *Item van enen waterscepe mit levenden vissche van elken rume twee alde grote ende enen brabants. Item van elken kaer mit visschen na dat groet is na die beloep*', Alberts, *Rheinzoll*, 96

[276] Over de verschillende vormen van darinkdelven en verwerking tot zout: Leenders, 'Middeleeuws zout' 17-24; Van Dam, 'Moernering'; Dekker, *Een schamele landstede*, 361-362.

ruwe Baaizout. Vóór het eerste kwart van de vijftiende eeuw was de import van ruwzout in Holland en Zeeland echter waarschijnlijk van weinig betekenis.[277]

De Delta kende vele grote en kleine centra van zoutproductie in de veertiende en het begin van de vijftiende eeuw; in de literatuur worden Goes, Zierikzee, Steenbergen, Zevenbergen, Tholen, Brielle, Reimerswaal, Schiedam, Brouwershaven, Axel, Biervliet, Hulst, Middelburg, Arnemuiden, Vlissingen, Veere en nog enkele kleinere plaatsen als zodanig aangemerkt.[278] Vanuit die plaatsen vond het zout zijn weg naar de grotere zoutmarkten in de regio, waarvan Brugge, Antwerpen en Dordrecht de belangrijkste lijken te zijn geweest. Laatstgenoemde stad kreeg in 1299 haar beroemde stapelrecht toebedeeld, waar ook de handel in zout aan gebonden was. De stapelrechtuitbreiding door gravin Margaretha uit 1351 laat zien dat alle schepen die geladen met zout stroomopwaarts voeren over Lek, Merwede, Rijn, Maas, Waal of Hollandse IJssel aan de stapeldwang waren onderworpen. Alleen burgers van Middelburg, Zierikzee en Dordrecht zelf waren hiervan vrijgesteld wanneer zij zout naar Keulen of Venlo, de hoogste markten aan respectievelijk de Rijn en de Maas, voerden.[279]

Het zout dat over de grote rivieren in oostelijke richting werd gevoerd, kwam dus voor een deel van de Dordtse stapelmarkt. Waarschijnlijk betrof het hoofdzakelijk Hollands-Zeeuws zelzout. De rekeningen van IJsseloord en Zutphen maken duidelijk dat ook over de IJssel zout werd verscheept (tabel 3.10), maar de herkomst daarvan is niet geheel duidelijk. Mogelijk ging het om Lüneburgs zout dat Noord-Duitse kooplieden in Amsterdam, Kampen of Deventer verkochten, mogelijk ook om Hollands-Zeeuws zout en misschien zelfs om Baaizout.[280] Gelderse tollenaars maakte het weinig uit of het zout uit Lüneburg, de Franse Atlantische kust of de Hollands-Zeeuwse Delta afkomstig was: zij vertolden alle zout voor eenzelfde tarief.[281] In Nijmegen, IJsseloord en Zutphen noteerde het tolpersoneel alleen de passage van zout, maar niet de precieze hoeveelheden. Vanuit kwantitief oogpunt levert ook in dit geval Lobith weer de rijkste bronnen. Daar werd van grotere ladingen de precieze

---

[277] Van Dam, 'Middeleeuwse bedrijven', 88; Leenders, ' Middeleeuws zout', 29.

[278] Van der Wee, 'De groei', 21; uitgebreid over de zoutindustrie van Goes: Dekker, *Een schamele landstede*, 357-378.

[279] Niermeijer, *Beneden-Maasgebied*, p. 186-187, nr. 383; *Geschiedenis van Dordrecht*, 83-84.

[280] De vroegst bekende vaart op de zoutrijke baaien van de Franse kust dateert uit 1427; *Geschiedenis van Amsterdam*, 136-137. Het is niet onmogelijk dat deze praktijk al ouder was, maar er is geen bewijs dat Baaizout al in de jaren 1390 via Hollandse steden werd geredistribueerd. Kooplieden uit Kampen verwierven al in 1414 handelsvoorrechten van hertog Johan van Bretagne; Sneller en Unger (ed.), *Bronnen handel met Frankrijk*, nr. 103. Vermoedelijk bevestigde deze overeenkomst een al langer bestaande handelspraktijk. Zout was een van de belangrijkste exportproducten van Bretagne.

[281] Het tarief voor Utrechtse burgers te Lobith uit 1399 noemt ook alleen maar '*zolte*' en '*zalte*'; Alberts, Rheinzoll, 96-97. Wel differentieerde men te Lobith, zoals ook bij de meeste andere goederen, naar de mate van vrijstelling, al naar gelang de herkomst van de eigenaar van de lading en de rivier die men bevoer.

omvang wel opgetekend, in honderden of vierdelen.[282] De kleinere partijen konden voor een groot deel worden gereconstrueerd aan de hand van de betaalde tolbedragen.[283]

Tabel 3.10 *Zout te Lobith, 1388-1399, in vierdelen.*

	vierdelen	aantal ladingen	% van totaal ladingen
1388-89	488,5	94	10,6
1390	168,5	55	14,1
1393-94	275,0	65	10,3
1394-95	271,5	94	10,1
1395-96	158,5	74	10,0
1396-97	250,5	102	11,0
1397-98	403,0	139	10,4
1398-99	301,5	136	9,6

De gegevens uit Lobith laten zien dat het zoutvervoer in absolute hoeveelheden aan sterke jaarlijkse schommelingen onderhevig was. Het aantal vertolde partijen zout liep per boekjaar sterk uiteen, van 65 in 1393-1394 tot 139 in 1397-1398, terwijl aan de heffingsgrondslag in deze jaren niets was veranderd. Ook de totale omvang van het zoutvervoer fluctueerde, van bijna vijfhonderd vierendeel (1388-1389) tot net boven de 150 vierendeel (1395-1396), overigens zonder dat er sprake was van een duidelijke correlatie tussen de hoeveelheid zout en het aantal ladingen waarin het verscheept werd.

Wanneer de cijfers van het zoutvervoer worden afgezet tegen het totale aantal vertolde ladingen, ontstaat een heel ander beeld. Zout blijkt in de gehele goederenstroom een zeer stabiele positie in te nemen. In vrijwel ieder boekjaar was ongeveer een op de tien in Lobith vertolde partijen een lading zout. De data van de Nijmeegse tol (tabel 3.11) tonen een vergelijkbaar stabiel patroon, met een iets groter aandeel voor zout in de geregistreerde handelsstroom. In de IJsseloordse en Zutphense rekeningen is meer afwisseling te zien, maar ook daar nam zout in het algemeen een relatief grote plaats in.

[282] Verhoeff stelt een honderd zout op 96 tot 101 vat, oftewel 17.664 tot 18.584 liter; Verhoeff, *Maten en gewichten*, 107. Een vierdeel is een kwart daarvan, dus 4416 tot 4646 liter. De maten honderd en vierdeel worden in de rekeningen door elkaar gebruikt. Dat zou kunnen duiden op een verschillende herkomst van de lading zout in kwestie, maar concrete aanwijzingen zijn er niet.

[283] Als van een partij zout de exacte hoeveelheid niet werd genoteerd, terwijl zij in combinatie met een of meer andere producten werd vertold, is de omvang ervan niet te reconstrueren. Het gaat in sommige boekjaren om een zeer klein deel van het totaal aan zoutladingen, maar in andere jaren kon het oplopen tot bijna 20% daarvan. Het waren echter altijd maar kleine partijen, dus het effect op de berekende totalen is niet zo ingrijpend als het percentage doet vermoeden.

Tabel 3.11 *Zoutververvoer langs Nijmegen, IJsseloord en Zutphen, 1390-1399, in aantal ladingen en in procenten van het totaal aan vertolde partijen.*

	Nijmegen		IJsseloord		Zutphen	
	ladingen	% van tot.	ladingen	%	ladingen	%
1390	7	6,9	-	-	-	-
1393-1394	-	-	24	10,3	16	10,5
1394-1395	18	13,4	41	11,5	9	6,3
1395-1396	19	10,5	33	7,7	-	-
1396-1397	26	13,5	24	8,2	-	-
1397-1398	39	11,5	15	3,7	-	-
1398-1399	36	13,3	3	3,2	-	-

Deze relatieve gelijkmatigheid van het zouttransport kan worden verklaard uit de aard van het product. Terwijl de productie van bijvoorbeeld wijn en graan sterk afhankelijk was van weersomstandigheden en ook visvangst door natuurlijke omstandigheden niet constant was, werd de zoutwinning veel minder beïnvloed door dergelijke oncontroleerbare factoren.[284] Bovendien is zout weinig bederfelijk en daarom relatief makkelijk op te slaan. Niet alleen de vraag maar ook het aanbod van zout zal dus vrij constant zijn geweest. Hierdoor was zout een zeer geschikte retourlading, waarvoor een vrijwel gegarandeerde afzetmarkt bestond.

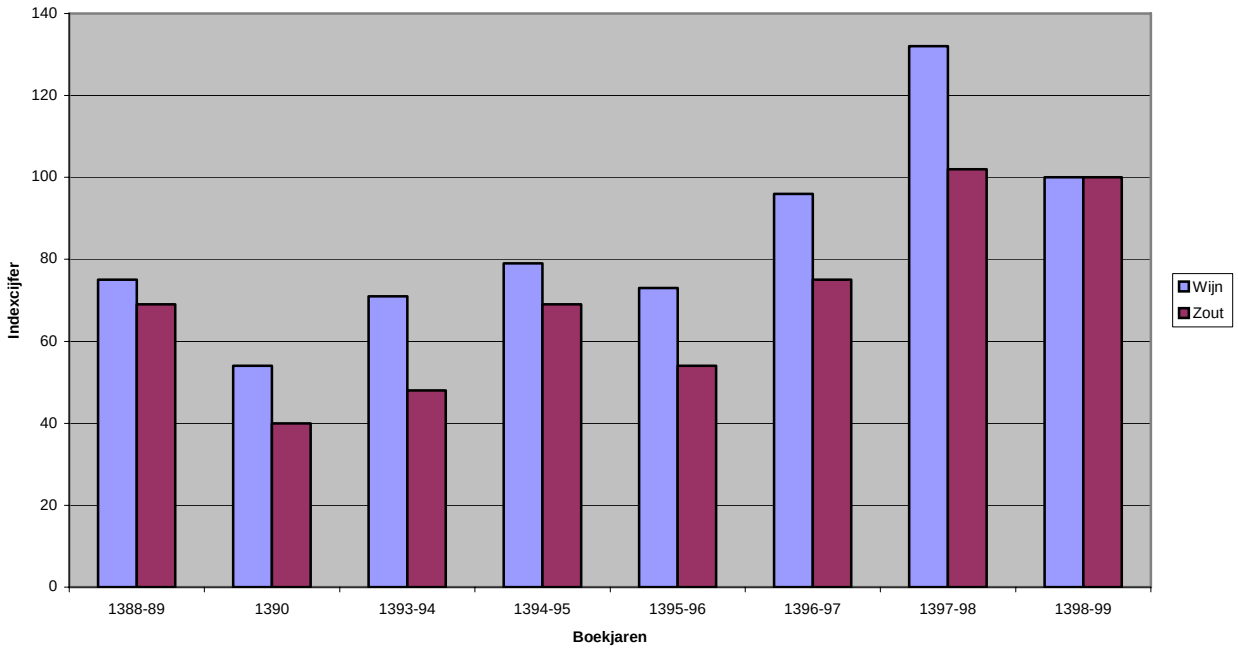
Het lijkt erop dat zout ook in het rivierverkeer als retourlading fungeerde. Na een stroomafwaartse vaart met kostbare Rijnwijn bijvoorbeeld vulden schippers en handelaren geregeld hun scheepsruimen met zout. Een sterk voorbeeld daarvan is Deric Hagen, een Keulse koopman die vrijwel ieder boekjaar aanzienlijke partijen wijn over de Waal naar Dordrecht verscheepte.[285] Op 11 en 12 augustus 1396 voer hij met 22 voeder wijn langs Lobith respectievelijk Nijmegen. De verkoop van de partij wijn en de aankoop van een retourlading lijken wat tijd in beslag genomen te hebben, want hij werd pas een krappe twee maanden later weer in Lobith geregistreerd, terwijl hij met zes vierendeel zout richting Keulen ging. Vervolgens keerde hij begin december weer terug naar het westen. In Lobith sloeg de tollenaar hem aan voor 23 voeder wijn en een partij staal, in Nijmegen wordt de lading wijn zelfs op 25 voeder gesteld. Op deze manier pendelde hij heen met wijn en soms ook enkele andere waren en terug met zout, tot wel vier keer per jaar.

Naast Hagen zijn in de rekeningen nog vele voorbeelden te vinden van kooplieden en schippers die de handel in wijn en zout combineerden. De indexcijfers van het aantal in

[284] Uitzondering op die regel waren grote stormvloeden, die het zelzoutwinningsproces geheel konden verstoren.
[285] In 1380 komt hij voor in de Dordtse rekeningen, niet alleen met wijn en zout, maar ook met molenstenen, kannen, ijzer, glaswerk en staal; Niermeyer, *Beneden-Maasgebied*, 404, 422, 425, 426 en 563. Opvallend genoeg ontbreekt hij op de lijst van Keulse wijnimporteuren uit 1390-1392 die Herborn en Militzer hebben gepubliceerd; Herborn en Militzer, *Kölner Weinhandel*, 46-58.

Lobith vertolde ladingen wijn en zout (grafiek 3.2) lijken ook op een verband tussen beide producten te wijzen: de cijfers stijgen en dalen op nagenoeg dezelfde wijze. Toch is voorzichtigheid geboden bij de interpretatie van deze cijfers. Lang niet alle wijnhandelaren namen een retourlading mee op hun terugtocht. Bovendien werd zout ook wel degelijk onafhankelijk van Rijnwijn 'zelfstandig' geëxporteerd in oostelijke richting, al dan niet in combinatie met haring of andere vis. De relatie tussen wijnimport en zoutexport is dus zeker niet eenduidig. Hooguit is vast te stellen dat de export van zout zich blijkbaar aanpaste aan de fluctuaties in het rivierverkeer die het gevolg waren van de grilligheden in de wijnhandel.

Grafiek 3.2 *Indexcijfers van aantal vertollingen van wijn resp. zout te Lobith, 1388-1399 (1388-1399 = 100)*



De uitsplitsing van de Lobithse data naar de herkomst van de eigenaren van de lading biedt nog meer inzicht in de zouthandel op de Rijn (tabel 3.12). Zeer opvallend is dat in de jaren 1388-1399 ruim de helft van de geregistreerde zouthandel in Nijmeegse handen was. Uitschieter was 1388-1389 met een Nijmeegs aandeel van 87 %. In datzelfde jaar maakte het zoutvervoer dat geen vrijstelling van tolbetaling genoot maar 5,1 % uit van het totaal. De partijen zonder enige tolvrijstelling, die vermoedelijk het eigendom waren van Kleefse, Gulikse en vooral ook Keulse handelaren, hadden in de overige boekjaren een veel groter aandeel, tussen de 21 % en 40,7 %. Wat er precies voor bijzonders in 1388-1389 aan de hand was, is niet duidelijk. In 1388 besloot de Hanze tot een handelsblokkade tegen Vlaanderen en

verplaatste ze haar *kontor* naar Dordrecht[286], maar dat alleen de Keulse zouthandel op de rivieren onder dit embargo te lijden zou hebben gehad, is onwaarschijnlijk. Het wijnvervoer op de Rijn lijkt er in ieder geval geen last van te hebben gehad (zie hierboven tabel 3.1.); het aandeel van 'vrijstellingloze' wijn in het totaal lag in dat jaar juist hoger dan het Nijmeegse aandeel. Een jaar later, in 1390, waren de verhouding tussen de partijen wijn in Nijmeegse handen en de partijen die zonder enige vrijstelling passeerden redelijk gelijkmatig, terwijl de blokkade toen nog steeds van kracht was. Van een groot Nijmeegs overwicht in de rivierenhandel als gevolg van de hanzeatische blokkade tegen Vlaanderen lijkt dan ook geen sprake te zijn.

Het grote Nijmeegse aandeel in de zouthandel werpt nog een interessante vraag op. In de tolregisters van Tiel uit de jaren 1387, 1393-1394 en 1394-1395 worden namelijk zeer geregeld Hollandse kooplieden of schippers genoemd die onder meer vis en zout verscheepten.[287] Deze Hollanders komen echter in de rekeningen van Nijmegen en Lobith helemaal niet meer voor. Aangezien ze geen vrijstelling op de Gelderse tollen hadden, is het waarschijnlijk dat zij hun handelswaar in Nijmegen verkochten. Een deel daarvan was uiteraard voor consumptie in Nijmegen zelf, maar een deel lijken Nijmeegse handelaren en schippers weer te hebben heruitgevoerd naar het oosten. Zo fungeerde Nijmegen als een tussenstation tussen de stapelplaatsen Keulen en Dordrecht, tegen alle in Dordrecht en Keulen geldende stapelrechten in.[288] Bovendien moet worden bedacht dat Keulse kooplieden ook dikwijls in eigen persoon in Holland vis en zout kochten.[289]

---

[286] Dollinger, *Die Hanse*, 106-109, Seifert, *Kompagnons und Konkurrenten*, 115-129.
[287] Niermeijer, 'Handelsverkeer' en Westermann, *Rekeningen van de landsheerlijke riviertollen*, 47-90.
[288] Niermeijer, 'Handelsverkeer', 29 en 36. De middelaarspositie van Nijmegen wordt nog eens geïllustreerd door een brief van Nijmegen aan Keulen uit 1428. De stad verklaart daarin dat de Nijmegenaar Gabel Herinc 70 tonnen haring heeft geleverd aan de Keulse burger Jacob Scherre, namens ene Philip Schoutet uit Vlaardingen. Aangezien Holland op dat moment in de Rijksacht was geslagen, was het Keulenaren verboden rechtstreeks met Hollanders te handelen en deed de Nijmegenaar het voorkomen alsof de haring zijn eigendom was. Nu de koop gesloten was en de vis geleverd, verklaarde de Nijmeegse koopman dat het in werkelijkheid het eigendom van zijn Vlaardingse collega was geweest; Kuske, *Quellen* I, 254, nr. 743. Een vergelijkbare transactie ondernam dezelfde Gabel met de Briellenaar Philip Derixszoon, idem, 259, nr. 763.
[289] Kuske, 'Kölner Fischhandel', 240-241.

Tabel 3.12 *Zoutvervoer te Lobith 1388-1399, gerangschikt naar herkomst van de eigenaren, in vierdelen en percentages*

	Nijmegen		**Rijn**		**Emmerik**		**geen vrijst.**		**totaal**	
	vierd.	%	vierd.	%	vierd.	%	vierd.	%	vierd.	%
1388-89	425,0	87,0	36,5	7,5	2,0	0,4	25,0	5,1	488,5	100,0
1390	89,5	53,1	17,0	10,1	0,0	0,0	62,0	36,8	168,5	100,0
1393-94	131,0	47,6	29,0	10,5	3,0	1,1	112,0	40,7	275,0	100,0
1394-95	-	-	-	-	-	-	-	-	275,0	100,0
1395-96	-	-	-	-	-	-	-	-	271,5	100,0
1396-97	149,5	59,7	40,0	16,0	8,5	3,4	52,5	21,0	250,5	100,0
1397-98	233,5	57,9	14,0	3,5	12,0	3,0	143,5	35,6	403,0	100,0
1398-99	189,0	62,7	16,5	5,5	8,0	2,7	88,0	29,2	301,5	100,0

3.2.3 Boter en kaas

Kaas en boter waren voor de hand liggende exportartikelen voor het noorden van Holland en (West-)Friesland, een gebied waar extensieve veeteelt al van oudsher een grote plaats innam.[290] Kaas behoorde in de veertiende eeuw zeker tot het voedselpakket van de gewone man. In Dordrecht werden tussen 1379 en 1384 per jaar enkele partijen boter en kaas vertold, waarvan er enkele naar Geervliet en Strienemonde werden verscheept en andere hetzij van, hetzij naar Woudrichem gingen. Waarschijnlijk dekte deze boter- en kaashandel vooral de lokale behoefte. De Nijmeegse rekeningen van 1394-1399 bevestigen in ieder geval volkomen dat de zuivelexport over de Waal zeer weinig betekende: er werden in deze zes jaar precies twee partijen boter en drie partijen kaas aan de Nijmeegse tol genoteerd. In werkelijkheid zullen het er iets meer geweest zijn, omdat de Lobithse data laten zien dat Nijmegenaren zelf ook wel eens boter en kaas vervoerden. Zij betaalden geen tol in Nijmegen en komen dan ook niet in de Nijmeegse registers voor. De precieze omvang van de partijen boter en kaas werd overigens niet vermeld.

[290] Boekel, *Zuivelexport van Nederland*, 8-12.

Tabel 3.13 *Aantal vertolde partijen kaas en boter te Lobith, Nijmegen, IJsseloord en Zutphen, 1388-1399*

	Lobith		**Nijmegen**		**IJsseloord**		**Zutphen**	
	boter	kaas	boter	kaas	boter	kaas	boter	kaas
1388-89	21	30	-	-	-	-	-	-
1390	15	28	0	0	-	-	-	-
1393-94	32	40	-	-	29	32	32	29
1394-95	27	42	0	0	44	41	28	28
1395-96	10	9	0	0	47	60	-	-
1396-97	30	28	2	0	30	32	-	-
1397-98	42	33	0	1	32	36	-	-
1398-99	55	37	0	2	14	15	-	-
1404-05	16	31	-	-	-	-	-	-
1408-09	35	42	-	-	-	-	-	-

Op de IJssel en Nederrijn lag het anders. In Zutphen en IJsseloord werden jaarlijks tientallen partijen boter en kaas geregistreerd; vooral in de Zutphense registers neemt zuivel een grote plaats in (tabel 3.13). Veel van de kooplieden die in IJsseloord kaas en boter vertolden, zijn ook in de Lobithse lijsten terug te vinden; de doorvoerhandel naar het Duitse achterland prevaleerde dus duidelijk boven een eventuele verscheping van de zuivel naar Holland, via de Nederrijn en de Lek. De Deventer jaarmarkten vormden het centrale verdeelpunt in de zuivelexport uit de Nederlanden, al mag niet voetstoots worden aangenomen dat alle kaas uit het noorden van Holland en Friesland kwam. Een dergelijke aanduiding van de herkomst van het product ontbreekt geheel; Niermeijer en Alberts hebben erop gewezen dat deze kazen mogelijk ook uit het veerijke Denemarken en Oost-Friesland afkomstig kunnen zijn. Toch is het waarschijnlijk dat deze kaas en boter merendeels door Hollanders en Friezen is geproduceerd. In de Kamper pondtolregisters, die de Hollandse invoer in het IJsselgebied in de jaren 1439-1441 registreerden, is te zien dat niet alleen Amsterdammers, maar ook schippers en kooplieden uit alle Hollandse steden en dorpen aan de Zuiderzee kaas en boter verscheepten.[291] De boterhandel was bovendien in het derde kwart van de vijftiende eeuw aanleiding voor een jarenlang voortslepend conflict tussen Deventer en de Hollandse steden, dat was uitgelokt door een klacht van de stad Keulen aan Deventer over Hollandse zwendel met de inhoud van de botertonnen (zie hierna § 7.2.). De riviertolgegevens laten zien dat kaas en boter meestal Lobith passeerden: zoals voor de meeste producten lijkt ook hier Keulen de belangrijkste markt te zijn geweest. De transporteurs van kaas waren, voor zover bekend, vooral kooplieden uit Duisburg, Wesel en een enkeling uit Keulen. Geldernaren

[291] Smit, 'Kamper pondtolregister' en Ketner, *Handel en scheepvaart*, 55 en 60.

bemoeiden zich nauwelijks met de zuivelexport: slechts een zeer enkele partij werd in Lobith tegen het Nijmeegse tarief vertold.

3.3 Beide richtingen: graan

In de Middeleeuwen en de Vroegmoderne Tijd bestond een zeer groot deel van het dieet uit graanproducten. Op de eerste plaats at men brood, in verschillende variëteiten. Wit tarwebrood was voor de rijken terwijl de armen zich tevreden moesten stellen met het goedkopere roggebrood of in tijden van duurte zelfs met brood dat was gebakken van inferieure graansoorten als haver. Daarnaast was bier de belangrijkste volksdrank, die vanwege de verhitting tijdens het brouwproces verre te prefereren was boven water. Graan was dus essentieel in het middeleeuwse levensmiddelenpakket. Misoogsten konden tot rampzalige periodes van hongersnood en grote sociale onrust leiden. Het is dan ook niet verwonderlijk dat juist import, export, opslag, verkoop en verwerking van granen tot de striktst gereguleerde activiteiten van de pre-industriële periode hoorden. Vanaf de dertiende eeuw probeerden zowel landelijke als stedelijke overheden door het opbouwen van graanvoorraden, het bewust reguleren van de prijzen van graanproducten, het bestrijden van prijsspeculatie en het uitvaardigen van strakke richtlijnen voor graanhandelaren, brouwers en bakkers zoveel mogelijk graantekorten te voorkomen. Het belangrijkste instrument dat de stedelijke autoriteiten hiervoor ter beschikking stond, was de broodzetting: de vaststelling van minimum en maximumprijzen voor diverse broodsoorten, op basis van graanprijzen en de vaste kosten die bakkers en brouwers maakten bij het bereiden van het brood en bier.[292]

De noodzaak om de aanvoer van graan in goede banen te leiden werd uiteraard het sterkst gevoeld in regio's die zelf niet aan de lokale vraag naar graan konden voldoen. Het graafschap Holland was zo'n gebied. De bodem was er door het proces van inpoldering en inklinking vanaf de late dertiende eeuw steeds minder geschikt geworden voor graanteelt. De bevolking van het Hollandse platteland bleek bovendien niet in staat of niet bereid in grote schaal te investeren in afwateringssystemen die de verbouw van wintergranen mogelijk zou blijven maken. De graanopbrengsten namen gedurende de veertiende eeuw eerst geleidelijk en vanaf het einde van die eeuw zeer sterk af.[293] De afwezigheid van broodgranen speelt een grote rol in verschillende modellen die de opkomst van de Hollandse economie van de veertiende tot en met de zestiende eeuw proberen te verklaren. Volgens Blockmans werden de

[292] Van Schaik, 'Prijs- en levensmiddelenpolitiek' en 'Marktbeheersing', 470-482.
[293] Van Bavel en Van Zanden, 'Jumpstart', 508-509 en 516-523.

Hollanders erdoor gedwongen actief graanmarkten te zoeken, die ze uiteindelijk voornamelijk in het Oostzeegebied vonden.[294] Omdat de arbeidsintensieve graanteelt in Holland werd vervangen door extensievere activiteiten als veeteelt en de teelt van industriële gewassen als vlas en meekrap, ontstond bovendien een arbeidsoverschot op het platteland. In Blockmans visie zorgde dit grote aanbod aan arbeidskracht ervoor dat lonen in Holland relatief laag waren, zelfs na de grote pestepidemieën van het midden van de veertiende eeuw. Dit beeld van Holland als 'lage-lonenland' is recent ontkracht door Van Bavel en Van Zanden.[295] Zij stellen dat lonen in Holland voor 1350 exceptioneel hoog waren en dat het loonpeil er door de pestcrisis werd genormaliseerd ten opzichte van dat van de omringende regio's. Van Bavel en Van Zanden beschouwen de opkomst van Holland eerder als '*path-dependent*': de basis ervan ligt onder meer in de specifieke omstandigheden waarbinnen de Hollandse veengronden in de tiende tot en met de dertiende eeuw in gebruik zijn genomen. Feodale restricties waren gering en de vrijheid van individuele boeren was groot. Omdat lonen hoog lagen en gildes betrekkelijk weinig macht hadden, gebruikte men al voor 1350 relatief kapitaalsintensieve productiemethoden. Na 1348 zat volgens deze auteurs vooral daarin het competitieve voordeel, dat de Hollandse proto-industrieën in staat stelde verder te groeien en zich te specialiseren in producten die voor de groeiende middenklasse bestemd waren. Ook bij Van Bavel en Van Zanden werd de proto-industrie bemand door plattelanders die geen granen meer teelden.

De cruciale rol die het oosterse graan in de economische expansie van Holland en Zeeland speelde, heeft ertoe geleid dat het Oostzeegebied in de historiografie een prominente plaats inneemt. Milja van Tielhof stelt in haar studie naar de Hollandse graanhandel tussen 1470 en 1570 dat, vergeleken bij de aandacht voor die handel, de import van westerse granen die werden geteeld in Noord-Frankrijk, Artesië, Henegouwen, zuidelijk Vlaanderen, Oost-Engeland, de Duitse Bocht, Zeeland, Utrecht en het stroomgebied van Rijn en Maas in de literatuur stiefmoederlijk wordt behandeld. Van Tielhof probeert deze discrepantie weg te werken door, voor zover mogelijk, al deze routes kwalitatief en kwantitatief te analyseren. Ze signaleert echter dat voor de rivierenhandel te weinig cijfermateriaal voorhanden is om de ontwikkeling van de verhandelde volumes in kaart te brengen. De Gelderse tolrekeningen, die op dit vlak enige uitkomst bieden, heeft ze echter niet in haar studie betrokken, maar desondanks zijn Van Tielhofs opmerkingen zeker relevant. Ze zijn misschien zelfs nog meer van toepassing op de late veertiende eeuw dan op de door haar bestudeerde periode. De

[294] Blockmans, 'Economic expansion' en idem 'Durchbruch', 51-52.
[295] Van Bavel en Van Zanden, 'Jumpstart', 510-516.

handel in oosterse granen had toen immers nog lang niet de proporties aangenomen die ze in de late vijftiende, de zestiende en de zeventiende eeuw zou krijgen.[296]

Anders dan Holland konden de hoger gelegen Oostelijke Nederlanden zelf in een deel van hun eigen graanbehoefte voorzien. In Twente en de Achterhoek werd rogge geteeld, al lagen de opbrengsten op de arme Twentse zandgronden niet erg hoog.[297] Voor aanvullende importen richtten deze regio's zich op Westfalen en Gulik, Kleef en Berg, de landbouwexportgebieden langs de Rijn en Maas. Tijdens periodes van duurte moesten de steden die hun graan uit deze gebieden betrokken echter verder kijken voor hun importen. Van Keulen bijvoorbeeld is bekend dat het in ernstige duurteperiodes graan uit het stroomgebied van de Main en uit de Rheingau haalde. In de loop van de vijftiende eeuw kwam daar oosters graan uit de Hollandse zeehavens bij, maar dat speelde tijdens de late veertiende eeuw nog geen rol.[298]

Het gangbare beeld is dat Gulik, Berg en Kleef vooral kwalitatief hoogwaardige broodgranen naar Holland exporteerden, in de eerste plaats het relatief dure en luxe tarwe en daarnaast ook rogge.[299] Het is maar de vraag of de tarwe-export wel zoveel betekenis had aan het eind van de veertiende eeuw. Ongetwijfeld is er tarwe vanuit deze regio's naar het westen vervoerd, maar weinig per schip over de rivieren, wat toch de meest geëigende wijze van transport was voor een dergelijk bulkproduct. De tolrekeningen maken namelijk in de gehele periode tussen 1388 en 1399 maar enkele keren melding van een lading '*weit*', of tarwe. Alleen in de jaren van 1397 tot 1399 heeft het tarwetransport een wat grotere omvang, in een periode die sowieso gekenmerkt werd door een relatief actieve rivierhandel. Het vervoer over land blijft bij gebrek aan bronnen helaas in nevelen gehuld. Rogge wordt wel genoemd in de riviertolrekeningen, net als gerst, dat onder meer een belangrijk ingrediënt was voor de bereiding van bier. Daarnaast zakte af en toe een partij boekweit de rivieren af. Strikt genomen is dat geen graansoort[300], maar van het zaad van boekweit werd en wordt meel gemaakt dat op eenzelfde wijze kan worden gebruikt als meel van granen. Haver vond, in

---

[296] Van Tielhof, *Graanhandel*, 4-5. Haar onderzoek behandelt de vijftiende en zestiende eeuw. Over de inzichten die de Gelderse rekeningen bieden in de graanhandel halverwege de zestiende eeuw, zie hoofdstuk 4.

[297] Alberts e.a., *Welvaart in wording*, 155-156; Slicher van Bath, 'Welvaart op wankele basis', 103. Bieleman toonde aan dat de *yield ratio* (zaaizaad:opbrengst) van rogge op de zandgronden van Drente aan het begin van de zeventiende eeuw 1:3 of hooguit 1:4 bedroeg; Bieleman, *Boeren op het Drentse zand*, 623-624.

[298] Van Schaïk, 'Prijs- en levensmiddelenpolitiek', 231, Irsigler, *Getreidepreise*, XIV-XIX. De stad Deventer kocht in 1447 Pruissisch rogge aan dat vanuit Amsterdam en Haarlem werd aangevoerd; Alberts, 'Cameraarsrekeningen 1447' , 66 e.v.

[299] Jansma, 'Dordrecht en Rotterdam', 156, met instemming aangehaald en cijfermatig verder onderbouwd door Van Tielhof, *Graanhandel*, 64-72.

[300] Boekweit behoort tot de familie van de *Polygonacae*. In de Hollandse en Gelderse toltarieven van de zestiende eeuw werd het vaak tot het zomerkoren of 'weeck' koren gerekend, zie hieronder § 8.3.

tegenstelling tot de overige granen, zijn weg juist Rijnopwaarts. Het diende meestal als veevoer en werd alleen in tijden van absolute graanschaarste door mensen geconsumeerd.

Overigens waren de tollenaars niet scheutig met gedetailleerde gegevens over de graanhandel, waardoor over het volume van het transport eigenlijk weinig met zekerheid kan worden gesteld. De omvang van de partijen graan werd niet genoteerd en de tolafdrachten bieden geen mogelijkheid tot reconstructie ervan, omdat een tarief op de Gelderse tollen niet voorhanden is. De enige graadmeter is het aantal partijen dat werd vertold en dat laat zien dat de omvang van het graantransport niet groot was. Het vervoer van rogge beperkte zich in deze jaren tot op zijn hoogst enkele tientallen partijen; in 1393-1394 kwam er zelfs geen enkele lading voorbij Lobith. (tabel 3.14). Het boekjaar 1388/1389 is opmerkelijk en uitzonderlijk, met 122 ladingen rogge. Blijkbaar was dit een duurtejaar, waarin men in Oost-Nederland meer dan in andere jaren de aanvulling op de roggevoorraden zocht in de stroomopwaarts gelegen gebieden.[301]

De meeste rogge werd in Lobith volgens het 'Rijnse' tarief vertold. Dit betekent dat de export zich voornamelijk op de Oostelijke Nederlanden en Utrecht richtte. De rogge zakte de Nederrijn af naar Arnhem en vermoedelijk verder naar Utrecht en de IJsselstreek. Heel veel sporen heeft dit transport niet achtergelaten in de rekeningen van de overige Gelderse tollen. De rogge werd maar mondjesmaat langs Nijmegen naar Dordrecht gevoerd[302]; dat '*corne*' al vanaf 1299 onderdeel uitmaakte van het Dordtse stapelrecht kon daar niet veel aan veranderen.[303] In IJsseloord passeerden iets meer ladingen, maar nog niet veel: meer dan vijf per jaar werden er niet geregistreerd tussen 1394 en 1399. De twee Zutphense rekeningen uit deze periode noemen maar een enkele partij. De rogge-import over de rivieren lijkt voor Oost-Nederland vooral een aanvulling te zijn geweest op de eigen graanproductie en de import vanuit Westfalen. Alleen in een verondersteld duurtejaar als 1388-1389 putten de Oost-Nederlandse steden in grotere mate uit de Kleefse en Gulikse graanschuren.

---

[301] Of deze jaren daadwerkelijk duurtejaren waren, is niet zeker. Er zijn geen betrouwbare Oost-Nederlandse prijsseries voor graan uit deze periode beschikbaar. De Utrechtse cijfers die Posthumus en Sillem geven, beginnen net een paar jaar later; Posthumus, *Prijsgeschiedenis*. Ook de overgeleverde graanprijzen uit Keulen beslaan niet deze periode; Irsigler, *Getreidepreise*.

[302] Tussen 1394 en 1399 noteerden de Nijmeegse tollenaars slechts twee partijen rogge, beide in 1396; GAA, HA, inv.nr. 226, f. 78v en 79v.

[303] Het stapelrecht van 1299 staat onder meer afgedrukt in, Niermeyer, *Bronnen Beneden-Maasgebied*, nr. 155, p.76-77. In zijn bespreking van de Dordtse stapelmarkt wijdt Niermeyer overigens vrijwel geen woord aan de graanhandel, zie Niermeyer, 'Dordrecht', 21 e.v.

Tabel 3.14 *Graanvervoer te Lobith, 1388-1389, in aantallen partijen.*

	rogge	**gerst**	**tarwe**	**haver**
1388-1389	122	0	3	6
1390	4	0	1	3
1393-1394	0	0	0	5
1394-1395	9	0	8	4
1395-1396	29	10	5	18
1396-1397	10	25	1	13
1397-1398	22	33	22	39
1398-1399	21	32	19	9

De cijfers voor de tarwe-, gerst- en haverhandel zijn ook onevenwichtig. Van 1388 tot 1395 wordt bijna geen haver en gerst vermeld, maar daarna stijgt het aantal passerende partijen duidelijk, al nam de handel geen grote proporties aan. De diverse graansoorten werden in verschillende richtingen vervoerd. Haver werd geregeld in combinatie met vis, zout, kaas of boter, dus stroomopwaarts, getransporteerd, al geeft een enkele post aan dat men haver ook wel in tegenovergestelde richting verscheepte. Tarwe en gerst werden uitsluitend stroomafwaarts gezonden. De verklaring voor de toename van het gerst- en havertransport in de tweede helft van dit decennium zou kunnen liggen in de spanningen die in deze jaren heersten tussen Gelre en Kleef. Zeker vanaf het begin van de jaren 1390 stond hertog Willem I van Gelre op gespannen voet met graaf Adolf III van Kleef vanwege zijn stellingname in een conflict tussen Kleef en de aartsbisschop van Keulen. De relatie verslechterde alleen nog maar in 1394, toen Adolf zijn dochter Margaretha in het huwelijk liet treden met hertog Albrecht van Beieren, de graaf van Holland. Aan dit huwelijk lagen aan Kleefse zijde onmiskenbaar anti-Gelderse overwegingen ten grondslag. Niermeyer zag in de stroeve relaties tussen beide huizen de verklaring voor het teruglopende aandeel van Duisburgse en Weselse handelaren in de wijnhandel op het traject Keulen-Dordrecht. Inderdaad bereikte in de jaren 1393 tot 1395 in Lobith het aandeel van wijn zonder enige vrijstelling – waar in ieder geval ook de Duisburgse ladingen toe behoorden – zowel in absolute als relatieve zin een dieptepunt.[304]

De koele verhoudingen tussen Gelre en Kleef hebben ongetwijfeld de handel tussen beide gebieden belemmerd, maar het is moeilijk aan te geven in welke mate. Directe bewijzen dat een van beide partijen kooplieden uit de andere regio de handel onmogelijk maakten, zijn er niet en ook de tolrekeningen verwijzen geen enkele keer naar mogelijke gevolgen van een dergelijk conflict. Indirecte aanwijzingen zijn er daarentegen wel: Niermeyer noemde al de

[304] Niermeyer, 'Handelsverkeer', 32-33; Weststrate, ' Riviertolrekeningen', 248-249.

vrije doortocht die hertog Willem I van Gelre expliciet verleende aan de burgers van Wesel en Duisburg die in zijn landen verkeerden. Zo'n verlening zou in vreedzame omstandigheden niet nodig zijn. De cijfers van de gerst- en tarwehandel ondersteunen Niermeyers gedachtengang. De gerst en tarwe werden geteeld in de regio rond de stad Emmerik, die aanvankelijk Gelders was, maar in de loop van de vijftiende eeuw verschillende keren aan Kleef werd verpand tot de stad in 1402 definitief bij laatstgenoemd hertogdom werd gevoegd. Het waren in ieder geval hoofdzakelijk Emmerikse kooplieden die de gerst en in mindere mate ook het tarwe naar het westen transporteerden; in 1397-1398 namen zij 23 van de 33 partijen gerst voor hun rekening. Hun afwezigheid in de jaren tot 1395 is mogelijk te wijten aan het slepende Gelders-Kleefse conflict.

3.4 Conclusie

De kwantitatieve analyse van de Gelderse tolrekeningen in dit hoofdstuk heeft inzicht gegeven in de aard en omvang van de rivierenhandel aan het eind van de veertiende eeuw. Rijnwijn domineerde de goederenstroom en werd via een wijdvertakt netwerk afgezet op markten in heel Noord-West-Europa. De meeste andere producten in het rivierverkeer hadden een beperkter verspreidingsgebied en waren veel strikter aan een route gebonden. De verschillende vertakkingen van de rivier hadden als het ware een eigen karakter. Het verkeer tussen Keulen en Dordrecht kenmerkte zich vooral door de grootschalige uitwisseling van Rijnwijn en hout enerzijds met zout en Hollandse haring anderzijds. Zout en vis vonden hun kopers op de kleine stedelijke markten langs de Rijn en vooral op de stapelmarkt van Keulen, dat voor zuidelijker gelegen steden logischerwijs de belangrijkste vismarkt vormde. Deze route, waarvan de Waal de hoofdader was, lijkt in kwantitatief opzicht van groter belang te zijn geweest dan de noordelijker route, die over de IJssel naar Zutphen, Deventer en de steden aan de Zuiderzee leidde. Laatstgenoemde route lijkt echter een gevarieerder spectrum aan goederen te hebben omvat. De Zuiderzeeregio leverde stokvis, haring en bokking uit naar het Duitse achterland, maar ook een typisch Hollands-Fries product als kaas. Natuursteen en kalk, die op hun beurt vanuit Gulik, Kleef, Berg en het Rijnland naar het noorden werden vervoerd, waren meestal bestemd voor de Oost-Nederlandse steden en ook molenstenen vonden in deze jaren beter hun weg over de noordelijke routes langs IJsseloord dan via Nijmegen naar Dordrecht. De jaarmarkten van Deventer waren het verdeelpunt voor deze diverse goederen. Eenzelfde observatie kan worden gemaakt voor de broodgraanimport uit het stroomgebied van de Rijn: deze was gering van omvang, lijkt vooral in periodes van crisis van enig belang te zijn geweest en was vooral op de IJsselstreek gericht.

Interessant genoeg ontbreken ook een paar producten in de goederenstroom, die men wel degelijk op de rivieren zou verwachten. Zeer opvallend is de afwezigheid van Hollands bier dat zich in de veertiende eeuw tot een zeer belangrijk exportartikel had ontwikkeld. De grote brouwcentra Haarlem, Gouda en Delft produceerden vanaf de tweede helft van de veertiende eeuw steeds imposanter hoeveelheden hopbier voor de Vlaamse en Brabantse markten[305], maar in het rivierverkeer is geen Hollands bier te bekennen. Het enige bier dat in de tolrekeningen voorkomt is Hamburgs bier[306] en ook dat kwam maar bijzonder sporadisch voor.

Een andere goederensoort die maar zeer sporadisch voorkomt in de goederenstroom is laken en ander textiel. Voor laken geldt dat de Hollandse proto-industrie, vooral in Amsterdam en Leiden, aan het eind van de veertiende eeuw en het begin van de vijftiende eeuw produceerde voor de export, naar Vlaanderen, Brabant, het Oostzeegebied en de jaarmarkten van Deventer.[307] Vanuit Deventer, dat over een lakenhal beschikte, bereikte het Hollandse laken ook aangrenzende regio's in het Duitse Rijk, met name Westfalen.[308] Zeer weinig laken lijkt per schip langs Lobith te zijn vervoerd. Een mogelijke verklaring daarvoor is dat men laken importeerde uit Vlaanderen en Brabant en voor het vervoer daarvan de voorkeur gaf aan de landwegen, wat is bewezen voor de textielexport vanuit Antwerpen halverwege de zestiende eeuw.[309] Daarnaast produceerde men in het Rijnland zelf ook laken, zij het dat de kwaliteit ervan minder was dan van het Vlaamse laken. Keulen bijvoorbeeld exporteerde een deel van zijn laken en linnen naar de jaarmarkten in Frankfurt. Volgens Irsigler voerde men ook Keuls laken uit naar de jaarmarkten van Deventer, zo'n 500 tot 600 stuks per jaar.[310] Mogelijk gaat dit Rijnlandse laken schuil achter de sporadische vermeldingen van 'gewand' in de rekeningen, maar aangezien de herkomst van de schippers-kooplieden niet wordt genoemd, kan het evengoed gaan om Kleefs of Guliks laken. Wellicht ook vervoerden de Keulse handelaren dergelijke bescheiden hoeveelheden per wagen over de landweg. De productie van linnen en laken in Gelre en Oversticht zelf was zeer beperkt en vooral op de lokale interne markten gericht. Alleen Zaltbommels laken werd in bescheiden

---

[305] Unger, *History of brewing,* 57-60.

[306] Mogelijk was dit bier wel in Holland gebrouwen, maar dan op Hamburgse wijze. In 1392 gaf Albrecht van Beieren Haarlem en Gouda toestemming voor het brouwen van bier volgens de Hamburgse manier. Unger, *History of brewing*, 58.

[307] Kaptein, *Hollandse textielnijverheid*, 52.

[308] De statuten van het laatmiddeleeuwse Deventer koopmansgilde uit 1249, die zijn overgeleverd in de zogenoemde Deventer koopmansgilderol, laten zien dat kooplieden uit de IJsselstad zeker vanaf de dertiende eeuw in de lakenhandel actief waren; Van Ommeren, *Koopmansgilderol*, 40-41. In de vijftiende eeuw exporteerden Hollanders laken uit Naarden, Amsterdam en vooral Leiden naar Deventer.

[309] Harreld, *High Germans*, 105.

[310] Irsigler, 'Kölner Wirtschaft', 273

mate uitgevoerd, maar die export droogde na het midden van de vijftiende eeuw helemaal op.[311]

[311] Van Bavel, 'Proto-industrie', 58-59.

4. Organisatie van de handel

4.1 Koopman of schipper?

Over de organisatie van verkeer en handel in het rivierengebied is weinig bekend. Tot op zekere hoogte bieden hierover de Gelderse tolrekeningen uitkomst. Zij bevatten immers de namen van bijna alle tolbetalers, soms inclusief een vermelding van hun herkomst. Bovendien registreren de rekeningen hoe vaak de verschillende individuen de tol passeerden en geven ze enig inzicht in de omvang van hun vervoers- en handelsactiviteiten. Maar hoe informatief ze ook zijn, deze data geven geen antwoord op een aantal basale vragen over de organisatie van handel en transport op de grote rivieren. Zo is het onmogelijk om de identiteit van de personen te achterhalen op basis van alleen een naamsvermelding, zonder verdere context. Ook is het helemaal niet duidelijk of degenen die tol betaalden, zelfstandige kooplieden waren of schippers die in dienst van elders residerende handelaren goederen vervoerden. Voor de tollenaars was deze kwestie ook niet van belang, zolang zij wisten wie de eigenaar was van de goederen die zij in de schepen aantroffen en welk tarief zij dan moesten rekenen. De exacte herkomst en bestemming van de goederen interesseerde hen veel minder. Zij noteerden alleen de *passages* en daarin schuilt nog een beperking van deze bronnen: over de precieze actieradius van de honderden personen uit de rekeningen laten zij niets los. Om daarachter te komen moeten de Gelderse gegevens confronteren met de schaarse aanvullende bronnen van elders.

De enige uitgebreide aanvullende bron zijn de Dordrechtse tolrekeningen van 1380-1385, die door Niermeyer zijn uitgegeven en al verschillende keren voor prosopografisch onderzoek zijn benut.[312] Toch moet ook met die rekeningen voorzichtig worden omgesprongen. Zo bestrijken ze een net iets andere periode dan de Gelderse rekeningen. Het is mogelijk dat in de tussenliggende jaren kooplieden van burgerschap zijn veranderd of dat een zoon met gelijkluidende naam de zaken van zijn vader heeft overgenomen. Niermeyer maakt in de noten van zijn editie ook al duidelijk dat in veel gevallen een eenduidige vaststelling van de identiteit van de tolbetalers problematisch is.[313] Ondanks deze punten van

[312] Niermeyer, *Bronnen Beneden-Maasgebied*, 403-618; deze editie is onder meer gebruikt in een onderzoeksproject met als thema de prosopografie van Hanzekooplieden in Brugge; Paravicini e.a., *Hansekaufleute*.

[313] Bijvoorbeeld noot 10, op pagina 406: Niermeyer ziet in Harman Boghel een burger van Büderich, hoewel hij in de rekening van Tiel uit 1388 als burger van Wesel staat genoteerd. De rekening van Lobith van 1388-1389 noemt hem ook twee keer, maar beide keren zonder een vermelding van (gedeeltelijke) vrijstelling, wat op een Weselse herkomst zou duiden, RAG HA inv. nr. 216, f. 93^{v} en 104^{v}. Een vergelijkbare onduidelijkheid

voorbehoud kan de vergelijking van de Dordrechtse rekeningen met het Gelderse corpus wel degelijk nieuwe inzichten opleveren.

In een artikel uit 1985 schetst Franz Irsigler in grote lijnen een typologie van kooplieden in Noord-West-Europa in de late Middeleeuwen.[314] Hij onderscheidt drie typen: de lange-afstandshandelaar, de regionale handelaar en de lokale handelaar. De lange-afstandshandelaar legde zich toe op groothandel, behalve als de detailhandel zeer winstgevend was, zoals in het geval van bepaalde zeer luxe textielsoorten of specerijen. Zijn activiteiten ontplooide hij bij voorkeur binnen de kaders van handelsgezelschappen, die vaak op familiebanden waren geënt. In het Hanzegebied waren deze samenwerkingsverbanden meestal klein en maar voor de duur van een of enkele handelsreizen, terwijl in Noord-Italië, Zuid-Duitsland en voor een deel ook in het Rijnland deze gezelschappen een veel vaster karakter hadden en de vorm van echte firma's konden aannemen, met permanente vertegenwoordigers op de belangrijkste buitenlandse markten. De laatmiddeleeuwse lange-afstandshandelaar kon zowel in luxe waren als massagoederen handelen. Zijn afzetmarkten vond hij op de grote stedelijke markten en jaarmarkten van Vlaanderen, Zuid-Duitsland en Noord-Italië. Wanneer de omvang van de handelsstroom en de transportcapaciteit het toelieten, specialiseerde de lange-afstandshandelaar zich in bepaalde handelswaren. In de regel verzelfstandigde ook het transport- en verkeerswezen zich dan. Een dergelijke koopman hield een, al dan niet eenvoudige, boekhouding bij en de kapitaalkrachtigsten onder hen verstrekten kredieten aan afnemers, leveranciers en, om hun eigen handelspositie verder te bevorderen, aan politieke machthebbers.

Irsiglers omschrijving van de regionale koopman is minder afgebakend. Het verschil met de lange-afstandshandelaar is meestal maar gradueel, vooral in gebieden die worden gekarakteriseerd door 'een permanente uitwisseling van grondstoffen of halffabrikaten enerzijds tegen voedings- en genotsmiddelen, ambachtelijke producten, en grondstoffen die in de eigen directe regio en *hinterland* niet voorhanden zijn anderszijds.' Het verschil tussen *Regionalhändler* en *Fernhändler* zat daarbij eerder in de hoeveelheid geïnvesteerd kapitaal en de omvang van de goederenuitwisseling dan in een fundamenteel verschil in het karakter van de handel. Daarnaast schaart Irsigler ook bepaalde lieden die zich slechts een deel van het jaar met handel bezighielden onder de regionale kooplieden: ambachtslieden die zelf hun grondstoffen inkochten, ambachtslieden in de levensmiddelensector, lokale kooplieden uit

---

constateert Niermeyer voor ene Gheeraert Duls, die volgens de tolrekening van Tiel uit 1387 burger te Dordrecht was, maar later weer als burger van Zaltbommel wordt genoemd; ibidem, 419, noot 2.

[314] Irsigler, 'Kaufmannstypen', 391-393.

middelgrote en kleine steden, en marskramers. De laatste twee groepen overlappen weer met de laatste categorie uit de typologie, die van de lokale koopman, die zich bezighield met de detailhandel. In de late Middeleeuwen kende deze handel een steeds hogere specialisatiegraad, zeker in de grotere steden. Vaak hadden gildes de directe detailverkoop van specifieke producten in handen.

Hoe passen de tolbetalers uit de Gelderse rekeningen in deze typologie? De laatstgenoemde groep van lokale handelaren was sterk aan de eigen woonplaats gebonden. Zij zullen zich niet of nauwelijks in het rivierverkeer hebben gemengd. De rivierhandelaren behoorden dus tot de eerste of tweede categorie. Zij laten zich lastig scherper indelen, want gegevens over hun bedrijfsvoering, hun klandizie, hun positie op de sociale en politieke ladder van hun woonplaats en hun handelskapitaal zijn er maar mondjesmaat. Ook over eventuele handelsgezelschappen die in het rivierverkeer actief waren, is eigenlijk vrijwel niets bekend.

De belangrijkste wijnhandelaren zijn redelijkerwijs wel als lange-afstandshandelaar te beschouwen. Zij waren gespecialiseerde kooplieden die op de grootste stedelijke markten van Noord-West-Europa handelden. Een van de opvallendste onder hen was Hendrik Helmich uit Keulen. Op een Keulse lijst van wijnhandelaren uit 1390-1391 figureerde hij met een bescheiden wijnimport van 42 voeder, maar in de jaren daarna vertolde hij met enige regelmaat zeer grote partijen wijn te Lobith.[315] Daarbij was Helmich soms in eigen persoon aanwezig, maar het kwam ook voor dat hij zijn neef of een knecht zijn Rijnwijn naar Dordrecht en eventueel verder liet begeleiden. In 1380 bijvoorbeeld verscheepte hij in eigen persoon 19 voeder via de Dordtse stapel naar Geervliet en vervolgens hoogstwaarschijnlijk naar Brugge. Een ander belangrijk Keuls geslacht van wijnhandelaren, dat van de familie Vanden Langenhuys, organiseerde zijn handel langs familielijnen. Het bekendste lid van deze familie was Dietrich vanden Langenhuys, die een van de grootste wijnhandelaren van Keulen was en bovendien in de jaren rond 1400 verschillende keren zitting nam in de raad van die stad.[316] Zijn broer Lodewijk, die een tijd in Duisburg woonde en in 1381 het burgerrecht van Keulen verwierf, passeerde in 1388-1389 twee keer de tol bij Lobith met ladingen wijn van 9 respectievelijk 10 voeder.[317] Een andere broer, Jan, kwam daar langs met een lading zout in

[315] Bijvoorbeeld in 1395/1396 met 84 voeder in 4 ladingen (RAG, HA inv.nr. 226, f.61^{r}, 63^{r}, 70^{r} en 70^{v}) en in 1398/1399 met 109,5 voeder in 5 ladingen (RAG, HA inv.nr. 230/231, f.109^{v}, 113^{v}, 116^{r}, 117^{v} en 119^{r}).

[316] Dietrich handelde behalve in wijn ook in luxe specerijen die hij vanuit Brugge naar Keulen exporteerde, zie bijv. Kuske, *Quellen* I, 87-88, nr. 243.

[317] In 1390 noemt de Keulse aartsbisschop Friedrich van Saarwerden in een vrijgeleide voor een grote groep Duisburgse kooplieden ook weer een '*Ludewich va*[*n*] *Langenhuys*'; *Regesten Erzbischöfe von Köln*, nr. 1984, p. 533-534. Als het om dezelfde persoon gaat, bezat hij misschien een dubbel burgerrecht.

1396.[318] Ook vrouwen participeerden in het familiebedrijf, soms als echtgenote, soms als zelfstandig opererende weduwe die het bedrijf van haar man voortzette.[319]

Dergelijke familiebedrijven kwamen ook voor in de middelgrote steden aan de Rijn. In Duisburg bijvoorbeeld resideerde de familie Tybus, ook een bekend geslacht van wijnhandelaren.[320] Hun bedrijf werd geleid door Jan Tybus. Wie er verder tot het bedrijf behoorde, komt naar voren in een vrijgeleide dat de Keulse aartsbisschop Frederik van Saarwerden in 1390 verstrekte aan een grote groep Duisburgse kooplieden. Onder de uitverkorenen bevonden zich '[..] *Iohanne Tibus, Ioanne, Dydericke ind Ludewiche, synen soenen, und Ludewiche, synem brudere* [...].[321] In de Gelderse rekeningen komen de namen Jan, Lodewijk en Dirk Tybus voor. Deze mannen ondernamen soms gezamenlijk een handelsreis, maar reisden meestal alleen. Het is overigens niet duidelijk of hier telkens om de Jan en Lodewijk senior worden bedoeld, of de zoons van Jan senior met dezelfde namen.

De meest ondernemende Tybus in het rivierverkeer was Jan. Hij deed met enige regelmaat de Dordtse wijnstapel aan. Uit de Dordtse rekeningen blijkt dat hij tussen 1380 en 1384 er elf keer een partij wijn omsloeg. Daarnaast zijn tussen 1388 en 1399 nog eens zeventien handelsreizen van hem geregistreerd in de Lobithse tolboeken. Het is dus mogelijk dat achter de vermelding van Jan Tybus twee personen schuil gaan, de vader en de zoon, maar zeer waarschijnlijk is dit niet, aangezien de tollenaars in Lobith en Nijmegen normaal gesproken wel opschreven of ze met senior of junior te maken hadden. Opmerkelijk is dat een van beide Jannen vanaf 1393 tot september 1397 burger van Nijmegen blijkt te zijn. Blijkbaar had deze Jan zich tijdelijk het burgerschap van deze stad verworven, met het oog op de omvangrijke tolvrijstellingen die Nijmegenaren genoten op de Gelderse rivieren. Deze vrijstellingen reduceerden de vervoerskosten voor het familiebedrijf, zeker als zij konden worden gecombineerd met vrijstellingen verder stroomopwaarts voor hun familieleden die burgers van Duisburg waren. Het Duisburgse poorterschap van Lodewijk vanden Langenhuys diende wellicht eenzelfde doel.

De Tybussen beperkten zich overigens niet tot het traject Keulen-Dordrecht. Ze exporteerden naar alle waarschijnlijkheid ook naar Brugge en Antwerpen en over zee richting Engeland en mogelijk ook naar Noord-Duitsland.[322] De familie Tybus was in Brugge niet

---

[318] RAG, HA, inv.nr. 216, f. 90^{v} en 96^{r} (Lodewijk) en inv. nr. 227, f. 126^{r} (Jan).
[319] Bijvoorbeeld Liesken, de vrouw van de Nijmeegse koopman Meindert Warmoes, die op 11 september 1397 negen vierdeel zout langs Lobith voerde, GAA, HA, inv. nr. 229, f. 146r.
[320] Uitgebreid in: Weststrate, 'Jan Tybus en Wouter Koevoet'.
[321] *Regesten Erzbischöfe von Köln*, nr. 1984, p. 533-534.
[322] Niermeyer, *Beneden-Maasgebied*, 460, nrs. 2, 13, 64, 77 en 83 (1381-1382). Zie voor de overige vermeldingen het register aldaar, lemma 'Tybus, Jan'.

onbekend, want al in 1363-1364 moest een Jan Tybus uit Duisburg er belasting afdragen over opbrengst van de verkoop van meer dan veertien vaten wijn. Het zou goed kunnen dat dit dezelfde Jan Tybus is als de leider van het familiebedrijf uit de vrijstelling van aartsbisschop Frederik van Saarwerden, maar dat is niet vast te stellen. Misschien was het wel diens vader of oom. Ook in de rekeningen van Duisburg van deze jaren komt verschillende keren de naam Jan Tybus voor. Vijf keer is een persoon met die naam burgemeester van die stad, in 1399, 1407, 1412, 1416 en 1430. In het laatstgenoemde jaar zal wel Jan junior burgemeester zijn geweest. Eerder al, in 1402, is een '*Johan Tybiss*' schout van Duisburg.[323] Net als de familie Vanden Langenhuys in Keulen, behoorde de familie Tybus dus tot de commerciële én politieke elite van haar moederstad.

In Nijmegen was het niet anders. Het aandeel van Nijmeegse kooplieden en schippers in de rivierwijnhandel was aanzienlijk en ook uit Nijmegen zijn grote familiebedrijven bekend, zoals die van de familie Groenwout. In de jaren tachtig en negentig zijn zeker drie kooplieden uit deze familie actief in de wijnhandel op Dordrecht en verder. Zo staan Dirk en Hendrik Groenwout samen in de Dordtse tolregisters van 1380, met ieder een schip wijn, en 1381-82, met zeventien respectievelijk 8 roede. In de Lobithse rekeningen vanaf 1388 komt Hendrik niet voor, maar wel een Willem Groenwaut. Net als bij de familie Tybus is de precieze familieband tussen deze mannen niet duidelijk.

Dat de grootste Nijmeegse wijnhandelaren een groot sociaal aanzien verwierven, blijkt wel uit de status van de familie Collert. Zij waren met diverse telgen in het rivierverkeer vertegenwoordigd, van wie Gadert Collert aanvankelijk de belangrijkste was. In 1395 bekleedde hij het eervolle ambt van tollenaar, terwijl Peter Collert (zijn zoon?) zijn rol overnam als vooraanstaand wijnhandelaar.[324] Peter ontwikkelde zich tot een van de grootste wijnkooplieden op het traject Keulen-Dordrecht. Hij ondernam meerdere reizen per jaar en hij verscheepte telkens grote tot zeer grote partijen. Zowel in 1397-1398 als het boekjaar daarop verscheepte hij meer dan 200 voeder, wat neerkomt op ongeveer een vijfde respectievelijk een zevende van de in Lobith geregistreerde wijnhandel in handen van Nijmeegse burgers.

De Dordtse tolregisters laten zien dat ook Nijmegenaren voorbij de Dordtse stapel voeren, richting Geervliet en Strienemonde en van daar naar Brabant en Vlaanderen. Op de Brugse lijsten van de belasting op het wijnverbruik van Hanzekooplieden uit de jaren 1360 tot 1390 komen een paar Nijmegenaren voor, hoewel Nijmegen in die jaren formeel geen lid was

[323] Paravicini (e.a.), *Prosopographischer Katalog zu den Brügger Steuerlisten,* nr. 353, p. 427-428
[324] Zie boven noot x

van de Hanze.[325] Daarmee was Nijmegen van alle Gelderse steden aan Waal en Nederrijn het meest internationaal gericht. Desondanks verhuisden Nijmeegse kooplieden hun bedrijf soms, in de verwachting elders betere zaken te doen. Een bekend voorbeeld daarvan is Derck Neve, telg uit een Nijmeegs (wijn)koopliedengeslacht waartoe ook Frederik Neve behoorde. Derck was getrouwd met Greta, de jongere zus van de miniaturisten-gebroeders Van Limburg en geniet vooral enige bekendheid als executeur-testamentair van de broers na hun dood in 1416. Nadat hij de zaken van zijn overleden zwagers had afgewikkeld, vestigde hij zich in Keulen om van daaruit zijn bedrijf voort te zetten. De banden met Nijmegen sneed hij daarmee niet door, want hij vervulde in Keulen de functie van consul voor zijn moederstad.[326]

De grote wijnkooplieden uit het rivierverkeer voldeden dus grotendeels aan de kenmerken van de lange-afstandshandelaar die Irsigler heeft opgesteld. Ze waren in hoge mate gespecialiseerd in een product en bezochten de grote stedelijke markten van Vlaanderen, Brabant en Engeland. Hun commerciële activiteiten lijken zich hoofdzakelijk te hebben ontplooid binnen familienetwerken. De diverse leden van de familie konden het netwerk verstevigen door in een andere stad dan hun geboortestad het burgerschap te verwerven, zodat niet alleen de betrokkene, maar indirect ook zijn familieleden van de bijbehorende handelsprivileges en tolvrijstellingen gebruik konden maken. Van hun bedrijfsvoering is verder eigenlijk niets bekend, niet welke juridische vormen hun handelsgezelschappen aannamen en evenmin of zij een boekhouding bijhielden. Het is niet onwaarschijnlijk dat de grote handelaren en schippers in het rivierverkeer eenvoudige handelsgezelschappen (*societas*, *companie*, *maschopie*) zijn aangegaan, voor de duur van één enkel of een klein aantal opeenvolgende transporten. Dergelijke samenwerkingsverbanden kenmerkten het gehele handelsverkeer in het gebied van de Hanze tot ver in de zestiende eeuw.[327] Ewert en Selzer hebben laten zien dat deze gezelschappen de meest efficiënte manier van bedrijfsvoering vormden, gezien omvang van de handel en de relatief geringe complexiteit van de transacties in vergelijking met het handels- en betalingsverkeer in Brugge en Londen en vooral in Zuid-Europa.[328]

---

[325] De identificatie van de Nijmeegse burgers Jan de Gruter en Willem van Heze op deze lijst is vrij zeker; Paravicini, Prosopographischer Katalog, nrs. 160 en 186. Tussen 1388 en 1408 zijn ze regelmatig terug te vinden in de Gelderse rekeningen.

[326] Niessen e.a.., 'Tussen Nijmegen, Bourges en Parijs', 15, 26 en 242-243 (nrs. 13, 14 en 16).

[327] Hierover in extenso Cordes, *Spätmittelalterlicher Gesellschaftshandel*.

[328] Ewert en Selzer, 'Verhandeln und verkaufen'. De schaalverschillen tussen de handel in het Oostzeegebied en de regio rond de Middellandse zee waren groot. Spufford berekende dat de mediterrane handel bij benadering minstens zes en waarschijnlijk wel tien keer zo groot was in omvang en waarde; Spufford, 'Relative scale', 153-162. Over de commerciële infrastructuur van Brugge: Murray, *Cradle of capitalism*, met name hs. 4-6.

De bedrijfsvoering van zulke samenwerkingsverbanden zal in ieder geval een zekere mate van verschriftelijking hebben gekend. Zo zijn uit de eerste helft van de vijftiende eeuw kleine '*tolboucxkens*' bekend, waarin voor enkele producten de tarieven aan de verschillende tollen op het traject Ehrenfels-Keulen-Dordrecht-Antwerpen zijn opgetekend.[329] Het gebruik van dergelijke boekjes veronderstelt in ieder geval dat schippers en kooplieden moesten kunnen lezen. Verder behoorden de in commercieel opzicht belangrijkste families in de regel tot de politieke elite van hun woonplaats. Ook raakten zij wel verweven in het ambtelijk apparaat van hun landsheren, zoals de Nijmegenaren Gadert Collert en Frederik Neve, die diverse belangrijke ambten vervulden in dienst van hertog Willem I van Gelre.

Eén belangrijk element uit Irsiglers typologie is in het laat-veertiende-eeuwse rivierverkeer niet zo duidelijk aanwezig, namelijk een gespecialiseerde transportsector. Handel en scheepvaart waren zeker niet strikt gescheiden. Wel worden in de rekeningen sommige ladingen expliciet als 'vrachtgoed' bestempeld. Het kwam ook geregeld voor dat een schip diverse ladingen bevatte, die volgens verschillende tarieven werden vertold en dus onmogelijk allemaal het eigendom konden zijn van degene die tol afdroeg. Toch lijkt van een gespecialiseerde transportsector nog geen sprake te zijn geweest. Personen die in de ene post als transporteur van andermans waar worden vermeld, duiken een andere keer op als vervoerder van eigen goederen. Een voorbeeld daarvan is de Nijmeegse handelaar Wouter Koevoet, die in opdracht van de Hollandse graaf Albrecht van Beieren flinke partijen wijn vervoerde, maar ook op eigen rekening Dordrecht en de Vlaamse en Brabantse markten aandeed.[330] Schipper en koopman zijn dus in deze periode nog moeilijk te scheiden. Ook de belangrijkste kooplieden, zoals Peter Collert uit Nijmegen of Jan Amelonck uit Büderich, begeleiden vaak in eigen persoon hun goederen naar de eindbestemming. Alleen van de eerder genoemde Keulenaar Hendrik Helmich is met zekerheid bekend dat hij het vervoer veelal aan familie- en personeelsleden overliet.[331]

---

[329] GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 809. Onder dit inventarisnummer zijn vier kleine boekjes met toltarieven opgenomen. Het oudste daarvan dateert waarschijnlijk uit de eerste helft van de vijftiende eeuw en is in eerste instantie gebruikt door de schipper of koopman Arnold van Elden, vervolgens door zijn opvolger (zijn zoon?) Jacob van Elden en daarna door diens opvolger Jan van Elden. Een deel van het boekje is uitgegeven in Scholz-Babisch, *Quellen*, nr. 191, 155-159. Aldaar p. 156 over de datering van dit stuk. Van de drie andere tariefboekjes is er een in de late vijftiende eeuw - begin zestiende eeuw te dateren, terwijl de twee andere in het midden van de zestiende eeuw zijn vervaardigd.

[330] Weststrate, 'Jan Tybus en Wouter Koevoet' en ibidem, 'Gelderse riviertolrekeningen', 238, noot 5.

[331] De Nijmeegse rekeningen van 1396 tot 1399 noemen Celys, Sander, Pouwel, Plonis en Gerrit als knechten van Helmich. De Lobithse rekeningen voegen daar nog een Willem en een Hendrik aan toe. In sommige jaren duidde de Lobithse tollenaar Celys, Sander en Plonis als neven van Helmich aan, in andere jaren zijn zij '*knaap*' of '*knecht*'.

De werkwijze van de rivierhandelaren vertoont overeenkomsten met die van hun Antwerpse collega's in de vijftiende eeuw, die door Asaert zijn bestudeerd. In de Antwerpse handel over zee naar Engeland en Pruisen, waaraan ook belangrijke Keulse kooplieden deelnamen, waren de kooplieden-bevrachters enerzijds en gespecialiseerde schippers anderzijds duidelijk gescheiden groepen. De Antwerpse binnenvaart op de Schelde kende een dergelijke functionele specialisatie veel minder. Asaert laat dit zien aan de hand van het voorbeeld van Cornelis Wisse, een zouthandelaar annex binnenschipper, die handels- en schippersactiviteiten combineerde.[332] Dit type bedrijfsvoering had ook op de Rijn, IJssel en Waal de overhand. De studie van Thurlings over handel en verkeer op de Maas toont aan dat in de late vijftiende en de zestiende eeuw ook daar de combinatie van schippers- en handelsactiviteit in allerlei schakeringen voorkwam.[333]

Het grootste deel van de tolplichtigen kan niet zo makkelijk worden geïdentificeerd en gekarakteriseerd als Henrich Helmich of de families Vanden Langenhuys, Tybus en Collert. De meesten van hen lijken in de tweede categorie van Irsiglers typologie te vallen. Hun werkwijze verschilde niet wezenlijk van die van de lange-afstandshandelaren, maar de omvang van hun handel was kleiner, ze waren in het algemeen minder gespecialiseerd in een product en de reikwijdte van hun handel was kleiner. Deze regionale kooplieden en schippers voeren zelf hooguit tussen de stapelmarkten Dordrecht en Keulen, maar zeker niet verder. Vaak beperkte hun werkterrein zich zelfs tot een nog korter traject, wat overigens niet betekent dat de goederen die zij vervoerden via tussenhandelaren niet nog verder gelegen afzetmarkten bereikten. Dit patroon overheerste bijvoorbeeld in de vis- en zouthandel. Hollanders brachten zelf hun vis en zout tot Nijmegen en Deventer, meestal in vrij kleine partijen. Vanuit Nijmegen en Deventer werden vis en zout weer verder geëxporteerd door Nijmegenaren, Deventernaren, Keulenaren en inwoners van steden en stadjes in Kleef en Gulik.[334]

De groothandel in hout bezat kenmerken van beide categorieën. Aan de ene kant legden de '*vloteners*' uit Wesel zich toe op de handel in een enkel product, meer nog zelfs dan de meeste grote wijnhandelaren. De reikwijdte van hun handelsactiviteit daarentegen was minder groot. Ze lijken zich toch voornamelijk op regionaal niveau te hebben bewogen. Hun grote partijen ongezaagd hout waren bestemd voor de houtmarkten van Holland, Gelre en Oversticht, en niet zozeer voor de Vlaamse markt. De houtexport vanuit Dordrecht in de jaren

[332] Asaert, *Antwerpse scheepvaart*, 333-344; vgl. De Boer, 'Waermede', 56-57.
[333] Thurlings, *Maashandel*, 63-64.
[334] Kuske, 'Kölner Fischhandel', 240-241.

1380-1385 bestond voornamelijk uit gezaagd hout, in de vorm van wagenschot, en uit sparren die wellicht uit het Frankenwald, maar misschien ook wel vanuit Noorwegen waren aangevoerd.

4.2. De afzetmarkten: hof en stad

De omvang en samenstelling van de handelsstroom werd niet alleen door het aanbod van producten bepaald, maar vanzelfsprekend was ook de vraag van belang. Wat waren de belangrijkste afzetmarkten voor de handelaren in het rivierverkeer? Vanwege het gebrek aan rekeningen of aan boekhouding van de rivierhandelaren is het moeilijk om de vinger te leggen op individuele afnemers. Bij de bespreking van de afzonderlijke producten hierboven is duidelijk geworden dat de rivierhandel verschillende stedelijke markten bediende, van de grote steden in Brabant en Vlaanderen, tot de meer nabijgelegen en kleinere plaatsen in Holland, Zeeland, Gelre en Oversticht. Daarnaast vormden grote en kleine adellijke hoven en grote kloosters consumptieve markten van betekenis.

Er bestonden duidelijke verschillen tussen de reikwijdte van de diverse producten. Niet iedere markt liet zich in dezelfde mate van dezelfde goederen voorzien, of in termen van netwerktheorie: de kooplieden en producenten bedienden met hun diverse producten telkens een ander *hinterland*. Dit achterland was voor het luxe kwaliteitsproduct Rijnwijn zeer groot. De centrale schakel tussen productieregio en afzetmarkt daarvan was zoals we zagen de stad Keulen, die als stapel fungeerde voor alle wijn die langs de Moezel en Rijn stroomafwaarts ging en alle daartoe benodigde personeel en instituties bezat.[335] Militzer en Rößner stellen dat in 1379-1380 ongeveer 30% van de Keulse wijn in de Nederlanden werd afgezet. Hoeveel daarvan over land en hoeveel over de rivieren werd vervoerd, laten ze in het midden. Irsigler berekende dat de gemiddelde importen van Rijnwijn op de Keulse stapelmarkt in 1379-1384 13.380 voeder bedroeg. Een deel daarvan was bestemd voor heruitvoer. In diezelfde jaren bestond de import van wijn in Dordrecht uit minimaal 2710 voeder en maximaal 3420 voeder, oftewel grofweg 20 tot 25 % van het totaal dat in Keulen werd ingevoerd. De vergelijking van de cijfers uit Lobith van 1388 tot 1399 met dit Keulse gemiddelde laat zien dat de uitvoer via de Rijn zo'n 10% tot maximaal 20% uitmaakte van de hoeveelheden wijn die op de Keulse markt werd verhandeld.[336] Deze cijfers moeten als zeer ruwe indicatoren worden gezien, gezien de grote jaarlijkse fluctuaties in de wijnproductie en de wijnhandel (zie § 2.2.1).

---

[335] Zie boven, § 3.1.1.
[336] Weststrate, 'Gelderse riviertolrekeningen', 244-245.

De meeste wijn werd vervolgens via de stapel van Dordrecht naar de Brabantse, Vlaamse, Engelse en Hollandse markten gevoerd. Een deel ervan zal onderweg zijn gesleten in Nijmegen dat met zijn inwonertal van circa 10.000 inwoners op zichzelf al een grote stedelijke markt was, zij het niet van de omvang van zijn grootste Brabantse en Vlaamse tegenhangers. Nijmeegse kooplieden en schippers hadden een grote rol in het Rijnwijnverkeer en vanuit hun moederstad leverden ze bovendien waarschijnlijk ook aan de Noord-Brabantse marken, waarvan Den Bosch de belangrijkste was.

Niermeijer schatte op basis van de Dordtse tolregisters van 1380-1385 dat de helft van de wijn die in Dordrecht werd aangevoerd voor herexport was bedoeld: circa 45% was voor Brugge bestemd, 26% ging via Strienemonde naar Antwerpen, Mechelen en Gent en 28% ging over zee, vooral naar Engeland. [337] De marktpositie van Rijnwijn in Vlaanderen en Brabant lijkt ondanks de stevige concurrentie van de Franse wijnen vrij stabiel te zijn geweest. Het belang van de handelsmetropool Brugge als consumptiemarkt en distributiecentrum kan daarbij moeilijk worden overschat. Volgens een ruwe schatting van Militzer en Rößner zou in het rekeningjaar 1379-1380 in Brugge een hoeveelheid Rijnwijn zijn vertapt die gelijk stond aan 5% van de gehele Keulse wijnomzet. Nog eens dezelfde hoeveelheid zou er *en gros* zijn verkocht.[338] Of al deze wijn via Dordrecht de stad bereikte, of dat een deel ervan over land werd aangevoerd, is niet bekend. Aan de status van Engeland als afzetmarkt wordt wel getwijfeld. Militzer en Rößner beschouwen Engeland wel degelijk als belangrijke markt, zonder dit met cijfers te kunnen staven[339], maar Van Uytven en Lloyd beweren daarentegen, laatstgenoemde op basis van enkele importcijfers uit de Engelse *custom accounts*, dat Rijnwijn al sinds het eind van de dertiende eeuw grotendeels verdrongen werd door wijn uit de Gascogne.[340] Mogelijk werd een deel van de wijn die vanuit Dordt 'over zee' werd getransporteerd, afgezet in de Scandinavische koninkrijken en het Oostzeegebied.

Daarnaast laten de Gelderse rekeningen zien dat een kleiner deel van de Rijnwijnproductie zijn weg over de IJssel naar de jaarmarkten van Deventer en van daaruit verder richting noorden vond.[341] Over de omvang van de afzet in de IJsselstreek zijn geen cijfers bekend, maar de pachtsommen van de wijnaccijns in de Deventer stadsrekeningen van

---

[337] Niermeyer, 'Dordrecht', 25. Voor Brabant zie Dösseler, 'Niederrhein und Brabanter Messen' en Van der Wee, *Antwerp market*, 294-296. De rol van wijnhandelaren uit het Nederrijngebied in Brugge komt naar voren in Brugse lijsten van belasting op de verkoop van wijn, zie Paravicini e.a. (eds.), Hansekaufleute, deel I (*Brügger Steuerlisten*) en deel III (*Prosopographischer Katalog*) en Militzer en Rößner, 'Rheinischer Wein'.
[338] Militzer en Rößner, 'Rheinischer Wein', 229
[339] Ibidem, 230-231.
[340] Van Uytven 'Bedeutung', 241-242, Lloyd, *German Hansa*, 38.
[341] Zie hierboven, § 3.1.1. Vgl. van Herwaarden e.a., *Geschiedenis Dordrecht*, 186; De Meyer, *Stadsrekeningen Deventer*, XIV-XVII.

1394-1400 doen veronderstellen dat de verkoop en het verbruik van wijn toch enige betekenis heeft gehad in die IJsselstad.[342] Het stadsbestuur van Deventer kocht bovendien van tijd tot tijd grote partijen wijn aan, die vaak aan verschillende hoogwaardigheidsbekleders werden geschonken. Op dezelfde wijze zullen ook steden als Kampen, Zutphen en Arnhem vaste afzetmarkten zijn geweest, Arnhem zeker, vanwege zijn functie als residentie van de hertogen van Gelre.[343]

Wijn nam in het consumptiepatroon van de adel en hun hofhoudingen een belangrijke plaats in en adellijke hoven waren dan ook een vanzelfsprekende afzetmarkt voor wijnkooplieden. Dat betekende in het noorden van de Nederlanden dat, naast de hertog van Gelre, de graaf van Holland en zijn entourage van belang waren als potentiële klant. In de tresoriersrekeningen van graaf Albrecht van Beieren werden geregeld aankopen van wijn geboekt. Soms reisde een knecht af naar Dordrecht om daar de wijn voor zijn landsheer te kopen, maar in andere gevallen voer een koopman of schipper in opdracht Rijnopwaarts om in Keulen grote partijen direct in te slaan. Het beste voorbeeld daarvan is de verscheping van vier partijen wijn voor de graaf in juni 1397, die in de rekeningen van Lobith en Nijmegen voorkomt. Volgens de Lobithse tollenaar werd dit transport telkens uitgevoerd door een knecht van de graaf van Holland; de Nijmeegse rekening geeft de namen van de personen om wie het ging (tabel 4.1). Jan Grietensoen en Derrich van der Werrich konden niet geïdentificeerd worden. Gijsbert Florijssoen is waarschijnlijk identiek aan de Ghijsbrecht Florijssoen van Eijmeren, die vanaf 1394 in dienst was als tollenaar van de graaf in Dordrecht en die graaf Albrecht wijn leverde ten behoeve van de Friese tochten.[344] Wouter Koevoet was een burger van Nijmegen die vaker wijn leverde aan het Hollandse hof.[345]

---

[342] De Meyer, *Stadsrekeningen Deventer* I.

[343] Nijsten, *Hof van Gelre*, 58-59. Net als in Deventer was het stadsbestuur in Arnhem in de late veertiende eeuw een geregeld afnemer van wijn, vooral om weg te geven. De aankopen werden in de stadsrekeningen in de rubriek '*Incipit vinum propinatum*' geboekt; Alberts, *Stadsrekeningen Arnhem*. De heffing van wijnaccijns in Zutphen laat zien dat ook deze stad als afzetmarkt voor wijn fungeerde, bovendien schonk ook in Zutphen het stadsbestuur vaak wijn aan zijn relaties. De uitgaven daarvoor werden geboekt in de overrentmeesterrekeningen; Kuppers en Van Schaïck, 'Levensstandaard Zutphen', 5-7; Wartena, *Stadrekeningen Zutphen*, passim.

[344] De Boer (e.a.), *Rekeningen grafelijkheid*, o.a. 191 (1249, 4v.), 301 (1250, 25) en 489 (1251, 17); Bos-Rops, *Graven*, 85.

[345] Ibidem, *Rekeningen grafelijkheid*, 38 (1247, 36v.), 152 (1248, 13), 207-210 (1249, 20-20v.-21), 412-413 (1250, 81v.) en 507 (1251, 28).

Tabel 4.1. *Vervoer van Rijnwijn in opdracht van de Hollandse graven, juni 1397*

datum	**Lobith**	***hoeveelheid***	***datum***	**Nijmegen**	***hoeveelheid***
12-6	'knecht' van de graaf van Holland	27 voeder	13-6	Jan Grietensoen	33 voeder
13-6	'knecht' graaf Holland	16 voeder	14-6	Gijsbert Florijssoen	18 voeder
15-6	'knecht' graaf Holland	40 voeder	16-6	Derich vander Werrich	38 voeder
20-6	'knecht' graaf Holland	39 voeder	21-6	Wouter Koevoet	33 voeder

In totaal liet graaf Albrecht in deze ene maand ruim 120 voeder (ruim 100.000 liter) aanrukken. Dat was meer dan hij nodig had voor de dagelijkse verzorging van zijn hofhouding. De vraag naar wijn en andere levensmiddelen werd in deze periode versterkt door de oorlog die Albrecht van Beieren tegen Friesland voerde. De graaf moest namelijk de kosten van levensonderhoud van zijn leenmannen en hun troepen betalen. Albrecht ondernam in de behandelde periode drie veldtochten, in 1396, 1398 en 1399. Mogelijk wilde de graaf met deze aankopen met de ene veldtocht achter de rug en de volgende alweer voor de boeg zijn voorraden op orde krijgen. Het is echter maar de vraag welk effect de Friese oorlogen op de wijnhandel heeft gehad. Het lijkt plausibel om in ieder geval een deel van de grote omvang van het wijnverkeer op de Gelderse rivieren in 1398 en 1399 toe te schrijven aan de veldtochten. De Hollandse oorlogsrekening van 1399 geeft echter geen exorbitant grote Rijnwijnaankopen te zien: in de eerste rekening staan 576 aam (= 97 voeder van 6 aam), 7½ koppel, 4 vierendelen en 2 tonnen wijn geboekt.[346] Deze wijn wordt overigens eenvoudigweg 'wijn' genoemd; het is niet duidelijk of het Rijnwijn of Franse wijn betreft. Een post uit dezelfde rekening noemt verder een aankoop van 6 voeder Rijnwijn min 1 aam. De tweede, extra oorlogsrekening maakt nog melding van een aankoop van zo'n 36 voeder Rijnwijn.[347] Deze hoeveelheden zijn niet groot genoeg om de pieken in de Lobithse rekeningen van 1398 en 1399 te verklaren uit de Hollandse oorlogsactiviteit alleen. Ook in 1396 lijkt de invloed van de Friese tochten niet zo heel groot. De totaalcijfers van Lobith liggen met nog geen 2300 voeder zelfs aan de lage kant dat jaar. Wel liet graaf Albrecht zoals gezien juist in 1396 enkele grote ladingen wijn langs Lobith en Nijmegen vervoeren. De uitgaven van de bottelrie

[346] Verwijs, *Oorlogen*, 213-219.

[347] Verwijs, *Oorlogen*, 318. Van Conrad van Heisterbach de jonge was voor 374 Engelse nobel en 20 groten aan wijn gekocht. In de eerste oorlogsrekening wordt de prijs van Rijnwijn gesteld op 23 schilden van 40 groten per voeder (Verwijs, *Oorlogen*, 216). De nobel was in dat boekjaar vastgesteld op 88 groten. Bij een prijs van 23 schilden per voeder komt de aankoop bij Conrad neer op 36,6 voeder. Hartelijk dank aan Antheun Janse voor zijn waardevolle opmerkingen over de oorlogsrekeningen.

in de speciale oorlogsrekeningen – 683 Engelse nobel in 1396 en zelfs 2685 Engelse nobel in 1399 – hadden vooral betrekking op bier, waarvan de nodige vaten werden ingeslagen.[348] Voor individuele wijnhandelaren als Wouter Koevoet was de Hollandse partij een lucratieve afnemer, maar in het totaal van het wijntransport waren de hoeveelheden waar het blijkens de Hollandse rekeningen om, ging niet opzienbarend. Zo verbazingwekkend is dat niet, want de veldtochten waren tenslotte ook niet zulke langdurige ondernemingen.[349]

[348] Janse, *Grenzen aan de macht*, 302-303. De vaststelling van Janse dat 'een deel van de transacties volledig buiten hen [de functionarissen die waren belast met de financiële oorlogsadministratie] om ging', impliceert dat de aankopen van levensmiddelen ten bate van de tochten wel groter waren dan uit de Hollandse administratie te reconstrueren is.
[349] Janse, *Grenzen aan de macht*, 375.

DEEL III: DE EERSTE HELFT VAN DE VIJFTIENDE EEUW

5. Crisisjaren? De eerste helft van de vijftiende eeuw

Het laatste decennium van de veertiende eeuw was een relatief rustige periode voor schippers en kooplieden in het Gelderse en Hollandse rivierengebied. De regeringsperiode van hertog Willem I in Gelre werd in het algemeen gekenmerkt door stabiliteit. Weliswaar bezorgde de situatie in het grensgebied met Brabant de hertog en zijn raad wel de nodige hoofdbrekens, maar het rivierverkeer op de Waal, Rijn en IJssel ondervond daarvan weinig hinder. Ook op het Hollandse deel van het rivierentraject vond het handelsverkeer in het algemeen betrekkelijk ongestoord plaats. Na de eeuwwisseling kwam daar verandering in. In 1401 culmineerde een al jaren sluimerend conflict tussen de heren van Arkel en Willem van Oostervant, de titelopvolger van Albrecht van Beieren, in een echte oorlog.[350] Diverse partijen raakten bij dit conflict betrokken, waaronder ook de hertog van Gelre, Reinald IV, die zijn in 1402 overleden broer Willem was opgevolgd. Inzet van de strijd was de machtspositie van de heren van Arkel en de zeggenschap over het Land van Arkel en de stad Gorinchem. Deze strijd zou, met wisselende intensiteit, tot 1412 met nog een laatste stuiptrekking in 1417, worden uitgevochten, voor een deel ten koste van het verkeer over de Waal.

Het tweede decennium van de vijftiende eeuw was verder betrekkelijk rustig in het rivierengebied, maar in de jaren twintig wijzigden de machtspolitieke verhoudingen in de Nederlanden zich ingrijpend. De hertogen van Bourgondië mengden zich vanaf 1419 nadrukkelijk en met succes in de strijd om de grafelijke titels van Holland en Zeeland. Vanaf 1428 was Filips de Goede *de facto* en in 1433 ook *de jure* landsheer in beide graafschappen. Holland en Zeeland zouden op de lange termijn nadrukkelijk profiteren van de opname in het Bourgondische landencomplex. Voor Gelre, Utrecht en het Oversticht betekende de Bourgondische machtsovername dat de Hollandse buren aan politieke en diplomatieke slagkracht wonnen, een gegeven dat ook werd gevoeld in handelsdiplomatieke aangelegenheden.

De vijftiende eeuw staat centraal in dit deel. Dit hoofdstuk analyseert allereerst de tolinkomsten van Lobith uit de eerste helft van de vijftiende eeuw tegen de achtergrond van de politiek-militaire verwikkelingen in de noordelijke gewesten. Zoals al in hoofdstuk 2 is betoogd, zijn de Lobithse gegevens bij uitstek geschikt als graadmeter voor het rivierverkeer, omdat op het tolhuis daar het gehele Rijnverkeer werd gevat. Vervolgens worden de tolrekeningen van Lobith uit de jaren 1438-1440 nader geanalyseerd om zo het verkeer over

[350] Waale, *De Arkelse oorlog*.

de Rijn van en naar de verschillende Nederlandse regio's in enig detail in kaart brengen. Deze gegevens worden aangevuld met die uit het Kamper pondtolregister uit de jaren 1439-1441, zodat als het ware een momentopname kan worden gemaakt van het handelsverkeer tussen Holland, Gelre, het Oversticht en het Duitse achterland in deze periode. Het kwantitatieve materiaal van het rivierverkeer van de late veertiende eeuw uit hoofdstuk 2 zal daarbij steeds dienst doen als vergelijkingsmateriaal.

De tweede helft van de vijftiende eeuw komt aan bod in hoofdstuk 6. Dat zal afwijken van het pad van de kwantitatieve analyse en een meer kwalitatieve benadering kiezen. Het onderwerp van het hoofdstuk is een conflict tussen Deventer en een aantal Hollandse steden over het functioneren van de jaarmarkten van Deventer. De analyse van dit conflict werpt licht op de wijze waarop de handelsrelaties tussen een aantal van de belangrijkste commerciële centra van Oost- en West-Nederland vorm kregen en hoe bestaande stedelijke netwerken werden ge(her)structureerd, in een periode waarin de Hollandse steden hun oostelijke buren economisch begonnen te overvleugelen.

5.1 Tollenbeheer en kwantificatie

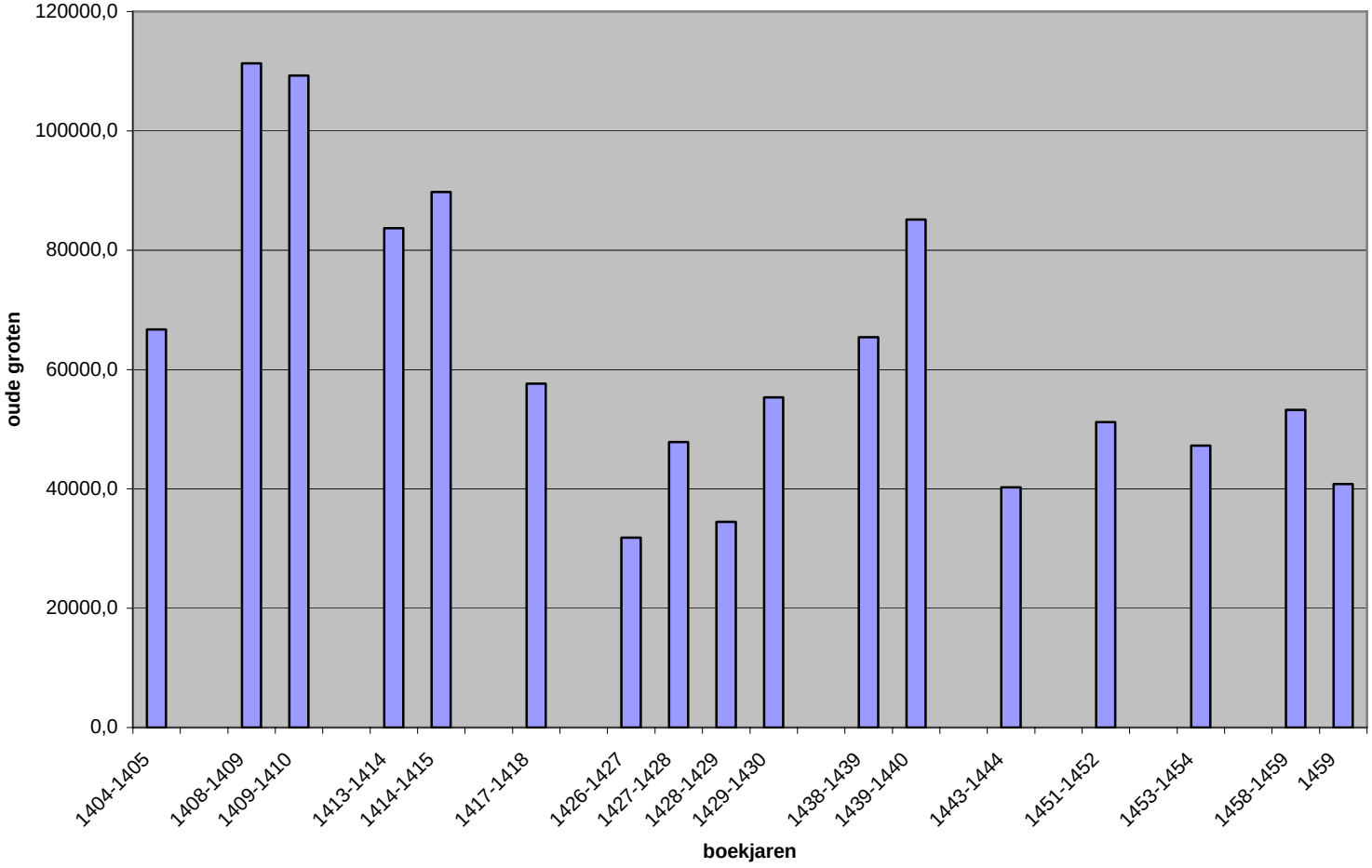
In de eerste helft van de vijftiende eeuw veranderde er niets wezenlijks aan het beheer van de tollen in Gelre. Van alle riviertollen in Gelre was Lobith voor de hertogen nog steeds verreweg de belangrijkste. De overige riviertollen bleven uiteraard bestaan, maar waren secundair ten opzichte van Lobith wat betreft de opbrengsten voor de hertogen. Het Gelderse tollensysteem bleef intact tot de eerste Bourgondische bezetting van Gelre in de jaren 1473-1477. Hertog Karel de Stoute schonk in 1473 het tolhuis en de burcht Lobith aan hertog Jan van Kleef, wegens bewezen diensten in de strijd tegen Gelre. De overdracht van Lobith aan Kleef ging niet zonder slag of stoot. Zes jaar na de schenking, in 1479 kwam Lobith definitief in Kleefse handen. In juni van dat jaar veroverden Kleefse troepen de burcht en het tolhuis na een belegering die ruim een maand duurde. Lobith zou samen met een aantal gebieden in Oost-Gelderland Kleefs blijven tot de herindeling van de Duits-Nederlandse grens door het Weense Congres in 1815-1816. Het verlies van Lobith als tolplaats was gevoelig. Het tolhuis lag immers precies voor de splitsing van de Rijn in de Waal en de Nederrijn en was daardoor bij uitstek geschikt om de gehele rivierhandel tussen de Nederlanden en Kleef, Berg, Gulik en het Rijnland te belasten. Deze functie werd vanaf de late vijftiende eeuw grotendeels overgenomen door de tollen van Nijmegen, Arnhem en IJsseloord, die ieder een rivierarm beheersten en een belangrijker rol kregen dan voorheen, waarover meer in hoofdstuk 8.1.

Tot 1473 was het tolpersoneel van Lobith nog gewoon in Gelderse dienst. De werkwijze en de verslaglegging daarvan bleef in grote lijnen hetzelfde en de verschillen met de rekeningen uit de jaren van 1388-1399 zijn dan ook maar klein. Het opvallendste verschil is dat het tolpersoneel vanaf 1404 een duidelijker onderscheid probeerde aan te brengen tussen de Rijnwijn die over de Waal en de Rijnwijn die over de Nederrijn werd gevoerd. De posten waarin de vertolling van laatstgenoemde goederen werden opgetekend, werden ook al in de veertiende eeuw van een marginale bijvoeging '*R.*' of ' *Ryns*' voorzien. Vanaf het begin van de vijftiende eeuw werden ook de posten van vertolling van wijn die over de Waal zou worden verscheept, voorzien van een eigen predikaat, '*W.*' of '*Waal*'. De reden voor het aanbrengen van dit onderscheid was, dat voor de wijndoorvoer over de Nederrijn een ander tarief gold dan voor die over de Waal (zie hoofdstuk 2.1). Dat was ook in de voorgaande periode al zo, maar direct na de eeuwwisseling voelde men blijkbaar toch de behoefte om deze scheiding duidelijker aan te brengen dan voorheen. De splitsing tussen Rijn en Waal gold niet voor andere goederen, want die werden ongeacht de vervolgroute vanaf Lobith tegen een eenheidstarief vertold.

Tollenaar Geerloch van Afferden en zijn personeel, van wie de rekeningen over de jaren 1426 tot 1430 zijn overgeleverd[351], voerden de onderverdeling van het Rijnwijnvervoer nog verder door. Net als hun voorgangers maakten zij marginale aantekeningen bij de ladingen die (deels) van tolbetaling waren vrijgesteld, maar de lijst van exempte steden was langer dan voorheen; zo noteerden zij welke ladingen Harderwijks, Gochs, Venlo's en Roermonds waren. Kooplieden uit deze plaatsen komen niet met een dergelijke expliciete aanduiding voor in de rekeningen van 1388-1399. Daarnaast ging men onder leiding van Afferden ertoe over om ook de wijn die onder de categorie 'Waal' was vertold nader te preciseren, met marginale labels als '*Weselwail*', '*Wail Duysborch*', '*W. – Busch*' en '*W. – Caelen*'. Erg systematisch lijkt deze onderverdeling niet te zijn doorgevoerd en in de enig overgebleven rekening van Van Afferdens opvolger Johan Joede is er dan ook al geen sprake meer van. De latere rekeningen van Peter van Blitterswijck, uit 1438 tot 1440, beperken zich eveneens tot de notatie van goederen '*in die Wail*' en '*in die Ryn*', naast de aantekening van (deels) vrijgestelde goederen.[352]

[351] GAA, HA inv. nrs. 729-732.
[352] GAA, HA inv. nrs. 733 en 734.

Grafiek 5.1 *Tolinkomsten Lobith, 1404-1459, in oude groten*



Bron: Alberts, 'Lobith 1404/1405 en 1408/1409' en GAA, HA, inv.nrs. 724, 726-727, 728-741.
N.B. De totaalbedragen worden in de rekeningen telkens in oude schilden gegeven, maar de verhouding van het oude schild met de oude groot daalde in deze periode. Van 1404 tot 1415 rekent met 13,5 oude groot voor een oud schild, daarna is de verhouding 12 tot 1. Om de cijfers onderling vergelijkbaar te houden zijn de totaalbedragen omgerekend naar oude groten. De rekening van 1459 beslaat geen heel jaar, maar de periode van 25 januari tot en met 21 oktober.

De inkomsten uit de Lobithse tol (grafiek 5.1) geven een globale indicatie van het verloop van het rivierverkeer in de eerste helft van de vijftiende eeuw. In vergelijking met het laatste decennium van de veertiende eeuw zijn er minder gegevens voorhanden uit aaneengesloten boekjaren, waardoor het moeilijk is om verstrekkende conclusies te trekken. De wel beschikbare gegevens lijken erop te wijzen dat gedurende de eerste twee decennia van de vijftiende eeuw het rivierverkeer in omvang niet veel verschilde van dat in de jaren 1388-1399. De totalen van de jaren 1408-1410 zijn wel nog iets hoger dan de hoogste waarden uit 1388-1399. Dat lijkt opmerkelijk, omdat juist in de jaren van 1401 tot 1412 de Arkelse oorlog werd uitgevochten en die strijd voor een groot deel op en rond de stad Gorinchem plaatsvond. In het verloop van het conflict zetten de strijdende partijen diverse keren de stroomsluiting in als pressiemiddel. Zo besloten de Hollanders in oktober 1407 de Merwede tussen Loevestein en een tegenover gelegen blokhuis helemaal af te palen, zodat scheepsverkeer er nagenoeg onmogelijk werd. Als tegenmaatregel sloten op hun beurt de Gelderse tegenstanders iets verder naar het oosten de rivier af.[353]

Dergelijke maatregelen belemmerden het rivierverkeer uiteraard in ernstige mate, maar uitgerekend in de jaren 1408-1410 keerde de rust weer enigszins terug in de Hollands-Gelderse verhoudingen. Men sloot op 29 april 1408 een tijdelijk bestand dat tot 2 februari 1409 zou gelden, waardoor schippers en kooplieden opnieuws de kans kregen om langs Gorinchem naar Dordrecht en andersom vanuit Dordrecht in de richting van Nijmegen en Keulen te varen. De strijdende partijen zetten ondertussen onderhandelingen in om tot een definitieve oplossing voor het geschil te komen. Het bestand werd verlengd tot 21 april 1409, maar daarna leek de zaak te keren. De Arkels besloten namelijk een dag na het aflopen van het bestand de stad Gorinchem over te dragen aan Gelre, waardoor het broze bestand tussen Holland en Gelre onder zware druk kwam te staan. Nieuwe besprekingen volgden tussen graaf Willem van Holland enerzijds en hertog Reinald van Gelre en de heren van Arkel anderszijds, met als gevolg een nieuw bestand dat zou duren tot Pasen 1412. Er werden regelingen getroffen over de uitwisseling van krijgsgevangenen en de afbraak van inderhaast opgetrokken verdedigingswerken. Met het bestand waren de geschillen rond het Land van Arkel niet opgelost, maar voor de schippers en kooplieden die op de Waal en Merwede voeren, bracht het enige zekerheid.[354] De weerslag van de oorlogshandelingen laten zich dus voor deze jaren niet aflezen uit de Lobithse tolboeken.

[353] Waale, *De Arkelse oorlog*, 126-127.
[354] Waale, *De Arkelse oorlog*, 127.

Het handelsverkeer lijkt in de boekjaren 1413-1414 en 1414-1415 vrij normaal te zijn verlopen, afgaand op de inkomsten uit de Lobithse tol. Die lagen iets boven de 8000 groten per boekjaar en dat is in dezelfde orde van grootte als de Lobithse waarden in het laatste decennium van de veertiende eeuw. De opbrengst van 1417-1418 was met 4833 oude schilden en 9,5 oude groten, waarbij het schild voor 12 groten werd gerekend, lager dan in de periode 1413-1415. Ook in vergelijking met de cijfers uit de late veertiende eeuw lijkt 1417-1418 geen heel goed jaar voor de rivierenhandel geweest.[355] De winter van het jaar ervoor was lang en streng geweest. In Limburg aan de Lahn droogden de wijnstokken zelfs al in december uit vanwege de strenge vorst. De zomer was vervolgens in heel West-Europa warm en droog. Deze combinatie was wellicht ongunstig voor de wijnoogst van dat jaar en daarmee voor de wijnexport, die het rivierverkeer zo sterk bepaalde.[356] Daarnaast laaide de strijd om Gorinchem in 1417 nog een keer op: Willem van Arkel heroverde de stad met steun van Jan van Beieren, maar uiteindelijk wist de Hoekse partij Gorinchem toch definitief voor het Hollandse gravenhuis te behouden. De schermutselingen in de herfst van 1417 zullen het rivierverkeer zeker niet hebben gestimuleerd.

De opvolgingsstrijd die in de jaren twintig ontbrandde, werd langdurig en fel uitgevochten. Graaf Jan van Beieren overleed in januari 1425 en dat was het begin van drie jaar verbeten oorlog tussen Filips de Goede en Jacoba van Beieren en haar aanhangers. De strijd werd verder aangewakkerd, doordat hij werd verweven met de partijstrijd tussen Hoeken en Kabeljauwen die Holland al decennia teisterde. Het gevolg was dat loyaliteiten snel wisselden, heel Holland tot strijdtoneel verwerd, er veel bloed vloeide en dat ook handelsstromen grondig werden verstoord.[357] De lage opbrengsten van de Lobithse tol in de jaren 1426 tot 1430 getuigen daarvan. Zelfs na de Zoen van Delft lijkt het handelsverkeer maar moeizaam weer op gang te zijn gekomen.

5.2 Lobith 1437-1439: stroomafwaarts

Het handelsverkeer op de Gelderse rivieren had in de eerste helft van de vijftiende eeuw grotendeels hetzelfde karakter als dat in de laatste jaren van de veertiende eeuw. De gegevens uit Lobith die in § 5.1. werden behandeld, wezen erop dat de omvang van het verkeer van

---

[355] De boekjaren 1395-1396 en 1396-1397 brachten in de jaren 1388-1399 relatief weinig op, namelijk afgerond 5499 en 5422 oude schilden. De Lobithse inkomsten uit 1417-1418 zitten daar dus ongeveer 13 respectievelijk 11 procent onder. Wanneer de bedragen in groten worden gerekend, wordt het verschil nog groter, aangezien men in 1417-1418 12 oude groten voor het oude schild rekende en in de late veertiende eeuw een oud schild uit 13,5 oude groot bestond.

[356] Buisman, *Duizend jaar weer en wind*, II, 425.

[357] Marsilje, 'Partijstrijd', 51

dezelfde orde van grootte was, behalve in de roerige jaren twintig. Ook wat betreft de vervoerde producten is er weinig verandering te bespeuren. Rijnwijn was ook in deze jaren het meest getransporteerde en meest waardevolle handelsgoed op de rivieren. In stroomopwaartse richting waren haring, zout en overige vis nog altijd de belangrijkste producten – aan dat basispatroon veranderde eigenlijk niets. Gezien dit vrij gelijkblijvende karakter van de goederenstroom én omdat de overlevering van de Gelderse tolrekeningen uit de vijftiende eeuw fragmentarischer is dan die van de laat-veertiende-eeuwse rekeningen, is er in dit hoofdstuk voor gekozen om alleen de Lobithse rekeningen uit de boekjaren 1438-1439 en 1439-1440[358] in detail te bestuderen.

Waarom staan nu uitgerekend de jaren 1438-1440 centraal? Deze periode is interessant, omdat juist toen in Noord-West-Europa enkele grootschalige conflicten werden uitgevochten, die ook de bestaande commerciële structuren in de Nederlanden raakten. Het meest prominente daarvan is waarschijnlijk wel het conflict tussen Bourgondië en Engeland. Filips de Goede had vanaf de jaren 1420 gemorreld aan de pro-Engelse houding die de Bourgondische dynastie tot dan toe koesterde, om zoveel mogelijk een neutraliteitspolitiek te kunnen voeren tegenover de eeuwige aartsrivalen Engeland en Frankrijk. In het krachtenspel tussen de belangrijkste Europese vorsten, waar ook de Duitse keizer Sigismund zich nog in mengde, zag Filips zich gedwongen om in 1435 een bondgenootschap met Frankrijk aan te gaan, dat werd bevestigd in de Vrede van Atrecht. Daarmee was Filips' houding tegenover de Engelsen geheel gekeerd. Hertog Humphrey van Gloucester wierp zich op als initiator van een anti-Bourgondische alliantie die verder bestond uit Johanna van Beieren, keizer Sigismund, hertog Arnold van Gelre en de paltsgraaf van de Rijn. Filips besloot dat de beste verdediging in dit geval de aanval was en rukte met een leger op naar Calais, de stad waar de Engelse wolstapel was gevestigd. De poging van de hertog om Calais in te nemen, mislukte falikant.[359]

De Vlaamse en Hollandse onderdanen van de hertog zagen het met lede ogen aan, aangezien zij voor hun textielproductie afhankelijk waren van een ongestoorde aanvoer van wol uit Engeland. In Brugge sloeg al snel de vlam in de pan. Direct na de terugkeer van de Brugse stedelijke milities vanuit Calais ontstond er een oproer onder de arbeiders in de stad, dat al gauw veranderde in een opstand tegen Filips. Aanvankelijk lukte het de buitenlandse koopliedennaties in Brugge nog een tijdelijk bestand tussen de opstandige ambachtslieden en de partij van de vorst te bewerkstelligen, maar in april 1437 brak het geweld opnieuw uit.

[358] Het gaat hier om GAA, HA, 733 en 734.
[359] Dumolyn, *Brugse opstand*, 147-157.

Hertog Filips besloot de opstandelingen met een economische blokkade op de knieën te dwingen. Hij sloot de verbinding van Brugge met het Zwin bij Sluis, met als gevolg dat de buitenlandse kooplieden en een deel van de gegoede Bruggelingen de stad ontvluchtten.[360] Het commerciële leven raakte hierdoor uiteraard volledig ontwricht. In het voorjaar van 1438 dwong Filips Brugge na een maandenlang beleg tot overgave, waarna langzaam het economisch leven in de stad weer zijn normale loop nam. De kooplieden van de Hanze zouden nog tot september 1438 in Antwerpen blijven alvorens het *kontor* weer naar Brugge te verplaatsen.[361]

Ook het handelsverkeer tussen de Bourgondische Nederlanden en het Oostzeegebied was in de jaren twintig en dertig zwaar in de knel gekomen.[362] Tussen de Hollandse steden en de Wendische Hanzesteden sluimerde een conflict dat zijn oorsprong had in overvallen die kapers in Lübeckse dienst op Hollandse schepen hadden uitgevoerd tijdens een oorlog van die stad met koning Erik van Denemarken. De Hollanders beschouwden zichzelf als neutraal in dat conflict en eisten dan ook schadevergoeding van Lübeck. Toen de stad aan de Trave na jarenlange moeizame onderhandelingen niet bereid bleek de schade te compenseren, kozen de Hollanders een daadkrachtiger koers om hun gelijk te krijgen. Zij gingen over tot confiscatie van hanzeatische schepen en handelswaar in Holland en Zeeland. Ondanks pogingen tot bemiddeling van onder meer een groep Oost-Nederlandse Hanzesteden, ging het mis: vanaf het begin van 1438 tot het voorjaar van 1441 waren de Hollandse en Wendische steden met elkaar in oorlog. De veiligheid voor schippers en kooplieden op de Noord- en Oostzee kwam daardoor ernstig in het geding.[363]

Aan het eind van de jaren dertig waren de commerciële verhoudingen in het noorden van de Nederlanden dus behoorlijk door elkaar geschud. Brugge, de grootste afzetmarkt van Noord-West-Europa, likte zijn wonden na de Opstand en door de Hollands-Wendische oorlog en de bijbehorende kapervaart was de verbinding vanuit het rivierengebied naar het noorden van Europa tijdelijk praktisch geheel onderbroken. Vrijwel gelijktijdig zorgde een serie

---

[360] De Hanzekooplieden vestigden zich in Antwerpen; HR I, 529-530. Zie ook Dumolyn, *Brugse opstand*, 231-238. Overigens verzorgden de Hanzeaten buiten de blokkade om nog een paar graanbevoorradingstransporten voor de opstandige stad, via Aardenburg; ibidem, 233.

[361] HR II, 2, 148.

[362] Zeer gedetailleerd over de aanloop naar het Hollands-Wendische conflict: Seifert, *Kompagnons und Konkurrenten*, 233-274. De oudere literatuur heeft de vijandigheden als een bewuste politiek van de Hanze gezien om Hollanders en Zeeuwen uit de Oostzeehandel te weren, zonder deze these met bronnenmateriaal te ondersteunen. Het conflict beperkte zich echter tot de Hollandse en Wendische steden en was niet geboren uit macro-economische overwegingen van een van beide partijen. De aanleiding was een serie wederzijdse met geweld doorgevoerde schadeloosstellingen en inbeslagnames, die door beide kampen werd betwist. Zie o.m. Warnsinck, *De zeeoorlog*, 18 e.v., Vollbehr, *Holländer*, 40-41; Spading, *Holland und die Hanse*, 15-34.

[363] Zie hierboven § 1.3. Het conflict wordt zeer uitvoerig behandeld door Seifert, *Kompagnons und Konkurrenten*, 277-320. Zie ook aanvullend Weststrate, 'Abgrenzung durch Aufname', 33-36.

misoogsten vanaf 1437 voor een van de zwaarste bestaanscrises in laatmiddeleeuws West-Europa; het was een periode van excessieve graanduurte, pestuitbraken, hongersnood en sterfte.[364] Wat was nu het effect van deze crises op de rivierhandel? Een analyse van de Lobithse rekeningen uit de jaren 1438-1440 kan mogelijk laten zien op welke manier rivierhandelaren reageerden op de problemen in deze periode.

Anders dan wellicht verwacht zou mogen worden, wordt al bij een eerste blik op de rekeningen duidelijk dat het handelsverkeer dat Lobith passeerde, niet is afgenomen gedurende de crisisjaren. De tolinkomsten waren niet bijzonder hoog, maar zeker ook niet uitzonderlijk laag: ze waren van ongeveer hetzelfde niveau als in de jaren 1413-1418 (grafiek 5.1). Ook gemeten naar het aantal genoteerde scheepspassages springen de onderzochte jaren er niet ongunstig uit. Tollenaar Van Blitterswijck liet 1191 posten optekenen in zijn rekening over 1438-1439 en 1309 posten over 1439-1440. Dat zijn er meer dan in de rekeningen over de laatste jaren van de veertiende eeuw, die toch betrekkelijk gunstige omstandigheden voor de rivierhandel hadden geboden.[365] Zelfs in het boekjaar 1408-1409, dat in termen van ontvangen tolinkomsten een topjaar was, noteerde het tolpersoneel minder posten. De tolrekeningen van Zaltbommel, die uit de jaren 1436-1439 zijn overgeleverd, bevestigen de indruk die het Lobithse materiaal geeft. Het boekjaar 1436-1437, vóór de graancrisis, leverde de tollenaar daar 822 Franse of oude schilden en 15 nieuwe groten op. Een boekjaar later daalden die inkomsten met iets meer 20 procent naar 653 schilden en 4 groten, maar dergelijke schommelingen in inkomsten waren niet uitzonderlijk. Al in 1438-1439 tekende zich herstel af, met een opbrengst van 833 schilden en 24 groten. Die lijn werd doorgetrokken in 1439-1440, toen de inkomsten voor de tollenaar 854 schilden en 1 groot bedroegen.[366]

Het heeft er dus de schijn van dat de catastrofale graantekorten van 1437 en 1438 en de grimmige situaties rond Brugge en op de Noordzee het rivierverkeer in ieder geval niet per se negatief hebben beïnvloed. Het beeld van een weinig onderbroken handelsverkeer wordt grotendeels bevestigd door de gegevens uit het Kamper pondtolregister, dat loopt van eind oktober 1439 tot 24 augustus 1441. Dit register is opgesteld naar aanleiding van Hollandse roofpartijen op Overstichtse schepen, die voortvloeiden uit het Hollands-Wendische conflict. De getroffen Overstichtse steden kwamen met de Hollanders overeen dat zij gedurende bijna

---

[364] Van Schaïk, 'Prijs- en levensmiddelenpolitiek', 225-228 en ibidem, 'Marktbeheersing', m.n. 482-485. Voor Brugge, zie Dumolyn, *Brugse opstand*, 270-272. Algemeen over de duurte van 1437-1438: Abel, *Strukturen*, 85-95.

[365] Zie hierboven § 3.1.1. en Weststrate, 'Laat-veertiende-eeuwse Gelderse riviertolrekeningen', 253, tabel Lobith, geeft onder de kolom lading 1 het totaal aantal posten in de jaren 1388-1399. Het hoogste aantal noteerde men in het boekjaar 1397-1398, namelijk 1129 posten.

[366] GAA, HA, inv.nrs. 759 (f. 25v) 760 (f. 30v.), 761 (f. 30v.) en 762 (f. 29v.). De rekeningen van Zaltbommel zijn overigens een vrij ruwe indicator, aangezien bijna alle Gelderse steden er tolvrijstelling genoten.

twee jaar een extra heffing of pondtol zouden betalen over de goederen die zij naar het IJsselgebied exporteerden. Deze registers zijn bewaard gebleven en werden in 1919 uitgegeven door H.J. Smit. Zij geven geen beeld van handel die stagneert door oorlogsgeweld, maar eerder van levendige commerciële uitwisseling tussen Holland en het IJsselgebied. De samenwerking tussen Overstichtse kooplieden en Amsterdamse kooplieden bijvoorbeeld lijkt maar ten dele te hebben geleden onder de gespannen situatie op de Noord- en Zuiderzee.[367]

Dat het aantal scheepspassages langs Lobith niet daalde en het verkeer tussen Holland en het IJsselgebied ook in oorlogsjaren een intensieve indruk maakte, wil op zich niet zeggen dat handelaars en schippers zich toch niet hebben moeten aanpassen aan de omstandigheden. Het is goed denkbaar dat onder druk van graantekorten en een tijdelijke stop van overzeese handel de keuzemogelijkheden van de consument werden beperkt. Men mag verwachten dat de vraag naar basale levensmiddelen zou toenemen en die naar overige producten juist afnam. Met andere woorden: heeft de uitzonderlijke situatie invloed gehad op de samenstelling van de goederenstroom in het rivierverkeer? Om die vraag te beantwoorden, zullen de onderstaande paragrafen het transport van enkele van de belangrijkste handelsgoederen kwantificeren en analyseren. Voor het stroomafwaartse verkeer zijn dat wijn en hout, stroomopwaarts staan haring, overige vis en zout centraal. Vanzelfsprekend zal ook het transport van diverse graansoorten aan de orde komen. De gegevens uit het Kamper pondtolregister, die door Ketner tabellarisch zijn verwerkt, helpen daarbij om de verhoudingen in het verkeer van Holland met Oost-Nederland en het Duitse achterland in een breder perspectief te plaatsen. Daarbij moet wel worden bedacht dat het pondtolregister eenzijdig is opgezet: alleen de Hollandse export richting IJsselgebied staat erin op getekend.[368] Over de importen in tegengestelde richting betaalden de Hollanders geen pondtol.

5.2.1 Rijnwijn

De Rijnwijnhandel kon zich niet onttrekken aan de algehele malaise. De maand juni van 1438 was in de gebieden langs de Rijn erg nat geweest, wat tot hoogwater en overlast voor de landbouw had geleid. In de maand juli teisterden mistbuien de regio. Een Keulse kronikeur stelde met gevoel voor drama dat in 1438 '*was erschenen also vil korns ind wins als man ie gesach up ein jair*', maar dat de mist in juli het koren liet rotten en de druiven zwart liet

[367] Smit, 'Kamper pondtolregister'; Ketner, *Handel en scheepvaart*, 25 wijst erop dat diverse bevrachters die hun goederen op Amsterdamse schepen verzonden zeer waarschijnlijk uit Deventer, Kampen, Zwolle en Groningen afkomstig waren.
[368] Vgl. Ketner, *Handel en scheepvaart*, 71.

uitslaan.[369] Het werd dus naast een slecht graanjaar ook een slecht wijnjaar. Dergelijke berichten over wijnschaarste en -duurte zijn bekend uit Dortmund en eveneens uit Luik, waar een kroniekschrijver wist te melden dat de prijs van een karrevracht Rijn- of Moezelwijn was verdubbeld.[370] De cijfers van de Keulse import van Rijnwijn in 1438 bevestigen dit algemene beeld voor een deel: Keulenaren voerden nog geen 8000 voeder in, terwijl de jaarlijkse gemiddelde import in de periode 1432-1450 ongeveer 12.000 voeder bedroeg. Tegelijkertijd dempen de importcijfers de schrille tonen die uit de kronieken opklinken. Het jaar 1438 was uiteraard een algemeen crisisjaar, wat natuurlijk de reacties van kroniekschrijvers, en van de overheid, verklaart, maar op de keper beschouwd was 1436 voor de Keulse wijnhandel een magerder jaar, want toen bedroeg de import maar net 6000 voeder. De natte zomer van 1436 was daaraan debet. Ook in Bourgondië begon de wijnoogst dat jaar pas halverwege oktober.[371]

Tabel 5.1 *Rijnwijnvervoer langs Lobith 1438-1440, in partijen en voeders*

	1438-1439				**1439-1440**			
Status van vrijstelling	**partijen**	**%**	**voeders**	**%**	**partijen**	**%**	**voeders**	**%**
Rijn	102	*29,0*	505,0	*26,0*	118	*31,0*	888,0	*32,0*
Waal	86	*24,4*	752,0	*38,6*	67	*17,6*	616,5	*22,2*
Geen	31	*8,8*	76,5	*3,9*	60	*15,7*	320,0	*11,5*
Nijmegen	81	*23,0*	506,0	*26,0*	104	*27,3*	811,5	*29,2*
Zaltbommel	12	*3,4*	50,5	*2,6*	12	*3,1*	51,5	*1,9*
Emmerik	9	*2,6*	43,5	*2,2*	8	*2,1*	46,0	*1,7*
Doesburg	5	*1,4*	9,5	*0,5*	-	-	-	-
Diversen	1	*0,3*	3,0	*0,2*	4	*1,0*	42,5	*1,5*
Kl. partijen	25	*7,1*	-	-	8	*2,1*	-	-
Totaal	**352**	***100***	**1946**	***100***	**381**	***100***	**2776**	***100***

De slechte wijnoogst van 1438 wordt weerspiegeld in de Lobithse tolrekening van 1438-1439. In totaal werden er 352 partijen genoteerd, bij elkaar goed voor zeker 1946 voeder en nog wat meer, want 25 partijen waren zo gering van omvang dat het tolpersoneel er geen hoeveelheid van optekende. Dat is vergelijkbaar met de 1940 voeder die werd verscheept in 1394-1395, een van de mindere jaren uit het laatste decennium van de veertiende eeuw.[372] Een jaar later was de situatie voor wijnhandelaren alweer een stuk rooskleuriger: de Keulse

[369] *Cölner Jahrbücher*, 180-181, geciteerd naar Buisman, *Duizend jaar weer en wind* II, 546.
[370] Buisman, *Duizend jaar weer en wind* II, 547 en 550.
[371] Irsigler, *Wirtschaftliche Stellung*, 244 (grafiek 12); Buisman, *Duizend jaar weer en wind* II, 537.
[372] Zie hierboven hs. 2.1. Dat jaar bedroeg de wijnimport in Keulen 10.590 voeder; Irsigler, *Wirtschaftliche Stellung*, 245.

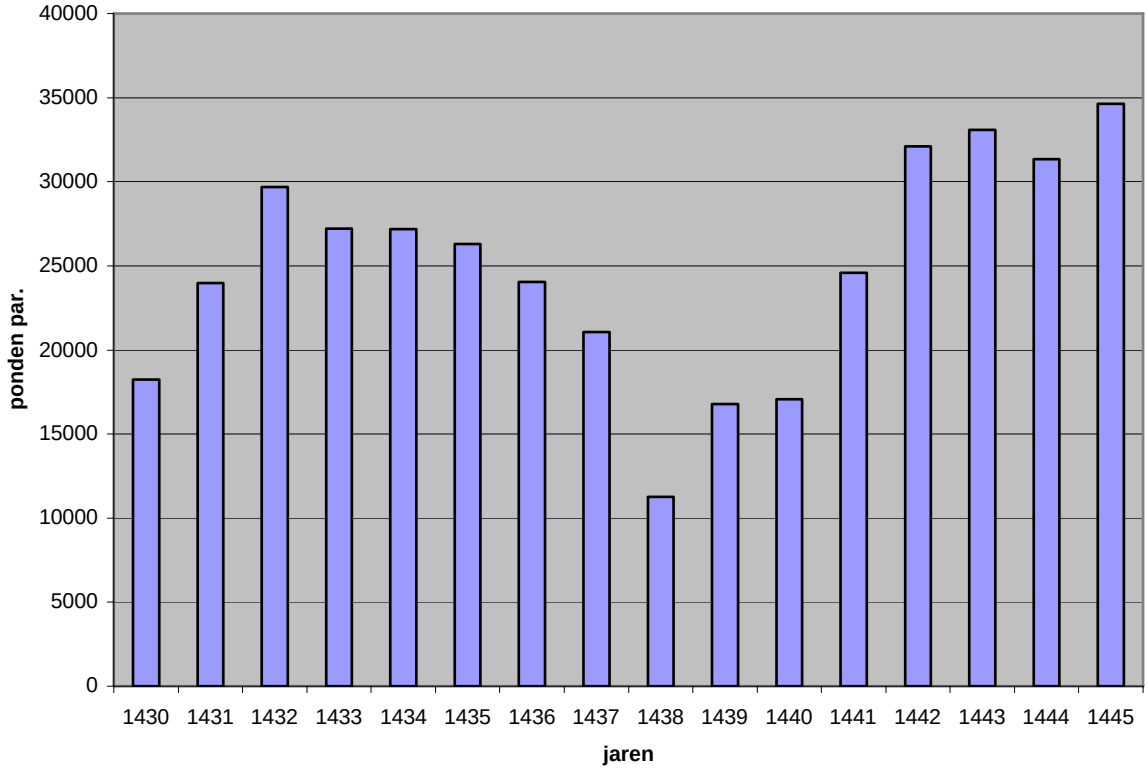
importen lagen bijna op 10.000 voeder en het wijntransport op de grote rivieren steeg dan ook navenant, naar 2776 voeder.[373] In beide boekjaren bedroeg dat transport ongeveer een kwart van de wijnimporten op de Keulse markt, een iets hoger aandeel dan in de jaren 1388-1399.[374] Overigens steeg het aantal verscheepte partijen minder hard dan het aantal voeders (8 % resp. 42,7 %), wat erop wijst dat er in slechte jaren niet zozeer minder kooplieden en schippers actief waren, maar dat zij kleinere partijen verscheepten.

Het grootste deel van het wijntransport na Lobith ging nog steeds over de Waal naar Nijmegen en Dordrecht. Nijmeegse schippers en kooplieden hadden hun positie in dat verkeer sinds de late veertiende eeuw redelijk geconsolideerd. Toch valt op dat in vergelijking met de jaren 1388-1399 de route over de Nederrijn richting Arnhem, IJsselstreek, Utrecht en Amsterdam duidelijk aan belang had gewonnen. Een halve eeuw eerder schommelde het aandeel 'Rijns' nog tussen de 12,7 en 18,1 %, maar in 1438-1439 en 1439-1440 lag dat op 26 respectievelijk 32 %. Wellicht werden ook de enkele Emmerikse en Doesburgse partijen naar het noorden gestuurd. Het is moeilijk een sluitende verklaring te vinden voor deze gedeeltelijke verlegging van de wijnhandel. Boette de stapel van Dordrecht in deze jaren aan betekenis in, of moet de oorzaak nog verder worden gezocht? Was bijvoorbeeld de belangrijke afzetmarkt in Brugge in deze chaotische jaren zo afgekalfd, dat Rijnwijnhandelaren noodgedwongen hun pijlen meer op de noordelijke regio's van Nederlanden moesten richten? Veranderingen op de Brugse markt konden ingrijpende gevolgen hebben. De stad was immers een van de allergrootste afnemers van Rijnwijn in de vijftiende eeuw, dus de impact van een Brugse crisis strekte wellicht verder dan die in kleinere stedelijke centra. Uiteraard heeft de koopkracht in Brugge geleden onder de graanduurte en de nasleep van de Brugse Opstand. De inkomsten van de Brugse wijnaccijns geven daarvoor een grove indicatie (grafiek 5.2).[375] Vooral in 1438 leverde de wijnaccijns weinig op, namelijk omgerekend 938,22 pond groot[376], wat erop lijkt te wijzen dat niet zozeer de Opstand maar vooral de hoge graanprijzen de koopkracht negatief beïnvloedde. De cijfers hebben overigens betrekking op de wijnhandel in het algemeen, dus inclusief de handel in Franse en Mediterrane wijnen. Hoe groot het verval van de Rijnwijnhandel in Brugge was, valt uit deze cijfers niet precies op te maken, maar het is zeer waarschijnlijk dat ook deze tak deelde in de malaise.

---

[373] Irsigler, *Wirtschaftliche Stellung*, 245. Alberts telde merkwaardig genoeg voor het boekjaar 1439-1440 slechts 2500 voeder. Hij verantwoordt helaas niet hoe hij tot dit getal is gekomen; *Rheinzoll*, 46-47.
[374] Zie hierboven, hs 2.6.
[375] Mijn hartelijke dank gaat uit naar prof. dr. John Munro (University of Toronto) die zijn bewerking van de cijfers van de Brugse wijn- en bieraccijnzen uit de Brugse stadsrekeningen beschikbaar stelde.
[376] Dit is de laagste opbrengst van de wijnaccijns in de gehele vijftiende eeuw; *Database Munro*.

Grafiek 5.2 *Wijnaccijns te Brugge, in £ parisis*



Zonder twijfel heeft het gedeeltelijk wegvallen van de Brugse afzetmarkt rond 1438 ervoor gezorgd, dat Rijnwijnhandelaren zich ook op andere afzetregio's gingen oriënteren. Het is echter maar de vraag of zij die zo snel vonden, want ook elders waren de gevolgen van de duurte schrijnend voelbaar. Conjuncturele schommelingen verklaren maar ten dele de relatieve toename van het wijnverkeer dat na Lobith de noordelijke route koos. In 1439 herstelde de Brugse koopkracht zich namelijk enigszins, terwijl juist nog meer schippers en kooplieden de Nederrijn opzochten. Het ligt voor de hand om ook de institutionele aspecten van het rivierverkeer daarbij te betrekken, en dan met name de meest dwingend aanwezige institutie, namelijk de Dordtse stapelmarkt. Was de aanzuigende kracht daarvan in de eerste helft van de vijftiende eeuw minder geworden? Of mag voorzichtig worden geconcludeerd dat de afzetmarkten in de rest van Holland aantrekkelijker waren geworden? De Dordtse stapelmarkt lag in de jaren dertig en veertig van de vijftiende eeuw in ieder geval zwaar onder vuur. Rond 1430 kwam een aantal Hollandse steden in het geweer tegen het Dordtse stapelrecht.[377] Zij vonden dat zij onrechtmatig aan de stapelplicht werden onderworpen. Het conflict mondde uit in een schikking, opgesteld door Filips de Goede in 1432. Hij stelde

[377] *Geschiedenis van Dordrecht*, 86.

daarin dat Hollandse en Zeeuwse schippers waren vrijgesteld van de stapel en het Maasrecht. Wel mochten zij alleen zout verschepen dat in Dordrecht was verstapeld en het werd hun verboden om via de Vaartse Rijn goederen in te voeren en zo de Dordtse tol te omzeilen. Maar niet alleen Hollanders ageerden tegen de wijze waarop Dordrecht zijn stapelrecht handhaafde.

Vanaf het begin van de jaren veertig lag Dordrecht in de clinch met een groep zogenoemde 'bovenlandse' steden, de Gelderse, Kleefse en Gulikse steden die vanuit Dordts perspectief stroomopwaarts lagen. Inzet van het conflict was opnieuw de stapel.[378] De eerste tekenen van onvrede onder de bovenlandse steden openbaarden zich op de Hanzedag van maart 1441, waar zij uit naam van de Hanze hun beklag deden over de stapelpolitiek van Keulen en Dordrecht. Vanaf de zomer van 1441 knoopten de bovenlandse steden onderhandelingen aan met Dordrecht en Filips de Goede. Daarbij zetten zij herhaaldelijk hun klachten uiteen, waarvan de vijf belangrijkste door Seifert op een rij zijn gezet[379]:

1. Dordrecht had onrechtmatig een nieuwe heffing op de goederenhandel ingevoerd. Voor de omslag van wijn moest men tegenwoordig 6 stuivers per roede wijn betalen. Voor de omslag van andere goederen vroeg men eveneens een ongebruikelijke vergoeding.
2. De stad had enkele beperkende maatregelen voor vreemde wijnhandelaren doorgevoerd. Zo was het, anders dan tevoren, nu verboden ladingen wijn slechts ten dele in Dordt te verkopen en de rest door te voeren; handelaren werden gedwongen hun hele lading in de stad te koop aan te bieden.
3. Dordrecht had verboden om wijn die verder stroomopwaarts dan Keulen was ingekocht, zonder stapeldwang verder naar Zeeland, Brabant en Vlaanderen te vervoeren, zoals tot dan toe gebruikelijk was geweest.
4. De Dordtse makelaarstarieven waren ineens veel hoger dan voorheen.
5. De handel in kolen, graan en hout was aan ernstige inperkingen onderhevig gemaakt.

De stad Nijmegen stelde daarbij nog expliciet dat haar kooplieden gedwongen werden om hun wijn in Dordrecht te kelderen, in plaats van naar Holland of Vlaanderen door te voeren of mee

[378] Over dit conflict: Niermeyer, 'Een vijftiende-eeuwse handelsoorlog' en Seifert, 'Streit um den Dordrechter Stapel'.
[379] Seifert, 'Streit um den Dordrechter Stapel', 118-119; vgl. Niermeyer, 'Handelsoorlog', 4-6.

terug te nemen naar Nijmegen, tegen de gewoonte in.[380] De bovenlandse steden schakelden hun landsheren in om druk uit te oefenen op Filips de Goede, zodat de Bourgondische hertog op zijn beurt Dordrecht in het gareel zou houden, maar tevergeefs. Dordrecht zette zijn stekels op: er deden geruchten de ronde dat de stad schepen uitrustte om op de rivieren te patrouilleren. Kleefse kooplieden reageerden daarop door via Heerewaarden en de Oude Maas naar Brabant te varen. Zo meden zij de Merwede.[381]

Dit conflict zou culmineren in een handelsoorlogje inclusief Dordtse kaperijen op de Merwede, Maas en Waal. De rekeningen van Lobith en Zaltbommel geven een idee van de impact van het conflict op het rivierverkeer. De opbrengst van iets meer dan 573 schild in het boekjaar 1441-1442 maakt duidelijk dat het verkeer langs Zaltbommel waarschijnlijk minder intensief was dan in 1438-1440, toen in twee boekjaren respectievelijk ruim 833 en 854 schild aan tolgelden werd opgehaald.[382] De Lobithse opbrengsten uit de jaren 1443-1444 en 1444-1445 zijn ook betrekkelijk laag, in vergelijking met de jaren 1438-1440: 3356 schilden 7,5 groot en 3365 schild (grafiek 5.2).[383] De strijd eindigde pas in 1445, met een overwinning van Dordrecht. De stad zou daarna zijn aanspraken met betrekking tot de stapel weer met kracht verkondigen, aanvankelijk met succes, maar gaandeweg de vijftiende en zestiende eeuw hield de stad dat niet meer vol.[384] De vraag is of er een relatie bestond tussen de gedeeltelijke verplaatsing van de wijnhandel naar de Nederrijn en dit conflict. De eerste klachten tegen de Dordtse stapel werden in maart 1441 geuit, maar waren de problemen niet al eerder begonnen? Had Dordrecht de nieuwe maatregelen al eerder ingevoerd? Zou de *nye onrait* al aan het eind van de jaren dertig reden zijn geweest voor de bovenlandse kooplieden om andere afzetmarkten te zoeken, of beter gezegd: om het directe contact met Hollandse afnemers te zoeken zonder de tussenkomst van de Dordtse stapel? Gezien de protesten in Holland zelf tegen de rigoureuze manier waarop de stad haar stapelrecht hanteerde, is dat zeker mogelijk. Er zijn echter geen bronnen die een dergelijke lezing kunnen bekrachtigen. De Gelderse rekeningen zwijgen volledig op dit punt, dus blijft deze verklaring speculatief.

Niermeyer suggereert daarentegen dat Dordrecht in dit conflict veel meer van het stapelrecht redde "dan in de lijn lag van de ontwikkeling die de handel had gekregen."[385] Een aanwijzing voor een ongunstige commerciële ontwikkeling die vóór dit conflict zou zijn ingezet, zag Niermeyer in de opmerking die de magistraat van Dordrecht aan de nieuwe keur

---

380 Niermeyer, 'Handelsoorlog', 4 en bijlage IIa.
381 Idem, 8.
382 GAA, HA, inv. nr. 763, f. 25r.
383 GAA, HA, inv.nrs. 735, f. 37r. en 736, f. 34v.
384 *Geschiedenis van Dordrecht,* 86-87 (zie hierboven, hoofdstuk 4)
385 Niermeyer, 'Handelsoorlog', 20.

op de wijnhandel van 1448 vooraf liet gaan: de wijnhandel had een mindere periode gekend, maar was sinds kort weer krachtig in de stad aan de Merwede. Mijns inziens verheldert deze uitspraak niet veel, want de observatie dat de wijnhandel in Dordrecht was afgenomen, kan evengoed betrekking hebben op de jaren 1442-1445.

5.2.2 Hout en steen

Het is moeilijk de plaats te duiden die het vervoer van hout en steen in deze jaren inneemt in het stroomafwaartse verkeer. De nauwkeurigheid van de tollenaars in de notering van deze producten laat veel te wensen over. De soorten steen bijvoorbeeld worden enkele keren wel vermeld, bij enkele partijen Gadenscheider en Drakenvelder steen, maar daar staat tegenover dat de rekeningen de hoeveelheden verscheepte steen niet melden. In tegenstelling tot de rekeningen uit de late veertiende eeuw noemen die van 1438-1440 geen molenstenen, op een paar partijen van de kleinere *quernen* na. Daaruit mag overigens niet worden afgeleid dat er helemaal geen molenstenen werden verscheept in deze jaren, want onder de noemer '*steen*' kunnen wel degelijk molenstenen zijn geschaard. In het algemeen lijkt er in het steenvervoer weinig te zijn veranderd vergeleken met de late veertiende eeuw: meer dan tien ladingen per jaar kwamen er niet langs Lobith.

Het vervoer van hout werd iets nauwkeuriger opgetekend. Men onderscheidde net als een halve eeuw eerder in onbewerkt en diverse soorten gezaagd hout. De rekeningen zijn echter nauwelijks geschikt om er de precieze omvang van het vervoer van onbewerkt hout mee te bepalen, daarvoor zijn ze te onvolledig. In 1438-1439 passeerden 39 ladingen 'hout' het tolhuis (tabel 5.2). De meeste daarvan waren zo klein, dat er slechts enkele groten tol voor hoefde te worden afgedragen. Slechts vier partijen hout rechtvaardigden een nauwkeuriger notatie in *doorganck*. namelijk twee partijen van vijf, een van twee en een van een *doorganck*. Er passeerde in de jaren 1438-1440 maar één echt grote partij: Derick Kircken uit Zaltbommel voerde in het voorjaar van 1438 '*tween vloten holt*' voorbij en had daar normaal gesproken het flinke bedrag van 32 oude schilden moeten betalen, ware het niet dat het tolgeld '*per litteras dominam*' werd kwijtgescholden.[386] Van de overige 38 partijen waren er drie Nijmeegs eigendom, twee Zaltbommels. Van twee partijen is zeker dat zij over de Nederrijn zijn vervoerd, aangezien ze in een schip zaten met daarin een partij als 'Rijns' vertolde wijn. Van de overige partijen valt niet op te maken of ze over de Waal of Rijn verder gingen, al is de route via de Waal het meest waarschijnlijk.

[386] De partij was gezien de vrijstelling waarschijnlijk bedoeld voor een geestelijke instelling of een adellijk hof, maar de rekening vermeldt niet in wiens naam Kircken de partij vervoerde, GAA, HA, inv. nr. 733, f. 28v.

De situatie verschilde een boekjaar later niet wezenlijk. In 1439-1440 werden er 37 partijen onbewerkt hout vervoerd, waarvan in totaal 36,5 doorganck een vermelding kreeg. Eenentwintig van die partijen vertolden zonder enige vrijstelling van betaling, negen ervan vertolden volgens het 'Rijnse' tarief en twee werden als 'Waals' genoteerd, drie partijen waren in Nijmeegse handen, twee waren Zaltbommels bezit. Wel is het opvallend dat de negen 'Rijnse' partijen goed waren voor 23 doorgank; de grootse partijen hout gingen dat jaar dus in noordelijke richting. Dat sluit redelijk aan bij de constatering dat in de late veertiende eeuw de houthandel zich niet exclusief op Dordrecht richtte, maar zich meer over de diverse regio's in het noorden van de Nederlanden leek te spreiden.

Tabel 5.2 *Vervoer van ruw hout langs Lobith, 1438-1439, in partijen*

	geen vrijst.	Rijns	Waals	Nijmeegs	Bommels	partijen totaal	*doorgank* totaal	overig
1438-39	32	2	-	3	2	39	17,0	2 'vloten'
1439-40	21	9	2	3	2	37	36,5	

Eenendertig respectievelijk eenentwintig partijen vertolden niet volgens een apart tarief – dat wijst erop dat het aandeel van Weselse houthandelaren groot zal zijn geweest, evenals vijftig jaar eerder en een eeuw later. Alles bij elkaar lijkt de houthandel in deze periode wat achter te blijven bij die van 1388-1399, toen jaarlijks in het algemeen meer dan zestig ladingen, en soms zelfs meer dan negentig partijen de Lobithse tol passeerden. Ook werden er hogere aantallen *doorgank* gehaald. Dit wekt de suggestie dat de houthandel omvangrijker was, maar het verschil kan ten dele het gevolg zijn van een minder precieze administratie in 1438-1440.

Het transport van onbewerkt hout laat een wat ander beeld zien dan dat van de veertiende eeuw. Toen werden er maar enkele scheepsladingen met planken, boorden, of andere plankachtige soorten hout genoteerd, maar in 1438-1439 waren dat maar liefst 58 partijen planken of 'baerde'. Hiervan ging naar alle waarschijnlijkheid het overgrote deel verder over de Waal.[387] Vijftien ladingen behoorden toe aan Nijmegenaren en drie aan Zaltbommelse burgers. Een jaar later telde men 39 partijen planken en boorden, waarvan er voor zesendertig het volle tolbedrag moest worden betaald en er drie Nijmeegse eigenaren

[387] Slechts een partij werd als 'Rijns' vertold.

hadden. Behalve planken en 'baerde' verscheepte men in beide jaren kleine partijen 'klipklap'[388], velgen en spaken, faceelhout en brandhout.

5.3. Stroomopwaarts

5.3.1 Haring en andere vis

Het karakter van de visexport vanuit de Hollands-Zeeuwse delta naar het Duitse achterland was halverwege de vijftiende eeuw niet veel anders dan in de late veertiende eeuw. Het grootste deel ervan bestond uit haring. De herkomst van de haring was mogelijk wel veranderd ten opzichte van een halve eeuw daarvoor. De haringopbrengsten rond Schonen liepen terug na 1400 en de Hollandse haringvisserij op de Noordzee nam juist een grote vlucht in de eerste helft van de vijftiende eeuw. [389] Brielle staat model voor deze ontwikkeling. Uit de keuren van de stad is af te leiden dat het stadje zich tussen 1405 en 1445 zich razendsnel tot het centrum van haringvisserij en -handel in de Maasmond heeft ontwikkeld.[390] Er zijn aanwijzingen dat in dezelfde periode Noordzeeharing ook in de rivierhandel de boventoon was gaan voeren. Zo bedankte Keulen in 1424 het stadsbestuur van Brielle voor het opsturen van een ijzeren maatband, waarmee de Brielse tonnenmaat nauwkeurig kon worden vastgesteld. Ruwaard Jan van Beieren had het jaar ervoor de Brielse maat als standaard voor de haringhandel aangewezen en dat vond dus weerklank tot in Keulen.[391] Zekerheid over de herkomst van de haring in het rivierverkeer is echter moeilijk te krijgen, aangezien de tolschrijvers geen onderscheid maakten tussen Noordzee- en Schonenharing.

De meest relevante indicator van de omvang van de export is het aantal partijen dat Lobith passeerde. Veel preciezere aanwijzingen verschaffen de bronnen niet, aangezien de hoeveelheden verscheepte vis tamelijk willekeurig lijken te zijn genoteerd. Hoe groter de partij vis, hoe groter de kans dat de omvang ervan werd opgetekend, maar zeker was dat niet. Redelijk wat posten geven relatief hoge tolbedragen, maar geen nadere kwantitative specificatie van de partij. Het is helaas onmogelijk om op basis van alleen de tolbedragen van de omvang van dergelijke partijen een schatting te geven, omdat in veel gevallen de tolbetaler

---

[388] Klipklap is klaphout, dun gekloven eikenhout dat werd gebruikt om tonnen en kuipen van te maken.
[389] Jahnke, *Silber des Meeres*, 90-103, m.n. 97-98.
[390] Haak, 'Brielle als vrije en bloeiende handelsstad', 35-37.
[391] Ibidem, 35 en Kuske, 'Kölner Fischhandel', 250. Keulen stuurde de maatband door naar Antwerpen, opdat men ook daar de Brielse tonnenmaat zou hanteren.

een partij '*hering vreemds*' samen met een partij Nijmeegse haring (waarvoor een ander tarief gold) verscheepte.

Tabel 5.3 *Haring in Lobith vertold, 1438-1440*

	1438-1439		**1439-1440**	
Status van vrijstelling	**partijen**	**hoeveelheid in lasten**	**Partijen**	**hoeveelheid in lasten**
Geen	91	116,5 11 tonnen	52	74
Nijmegen	71	109,0	30	9,5
Emmerik	5	4,0	2	4
Zaltbommel	6	4,5	7	9
Harderwijk	1	-	-	-
Rijn	-	-	3	3,5
Totaal	**174**	**234,0**	**94**	**100**
		11 tonnen		

Tabel 5.3 laat zien dat 1438-1439 een goed jaar was voor de haringexport naar Kleef, Gulik en het Rijnland, met 174 partijen lag de export beduidend hoger dan in de jaren 1388-1399, zoals beschreven in § 3.3.1. In het topjaar uit de laat-veertiende-eeuwse reeks, 1398-1399, passeerden 101 partijen, met een geschatte totale omvang van meer dan 300 last, het belangrijkste Gelderse tolstation. De notering van de hoeveelheden haring was in 1438-1439 nog onvollediger dan in 1398-1399. Hoewel de bron zelf niet veel aanknooppunten biedt voor een verantwoorde schatting, mag bij de 234 last en 11 tonnen haring die wel zijn genoteerd, nog zeker 200 last worden opgeteld – een dergelijke schatting lijkt eerder voorzichtig dan overdreven. Het daaropvolgende boekjaar lag de export beduidend lager, maar in vergelijking met de laat-veertiende-eeuwse cijfers was zij met 94 partijen niet gering.

De vis die langs Lobith werd gevoerd, kwam voor het grootste deel uit de Hollands-Zeeuwse rivierdelta. Van slechts vier partijen kan met betrekkelijke zekerheid worden vermoed dat zij via de Nederrijn Lobith bereikten, namelijk de partijen die volgens het Harderwijkse of 'Rijnse' tarief werden vertold. Het verder ontbreken van met 'Rijn' aangeduide partijen impliceert dat de overige haring via de Waal is aangevoerd. In het noordelijke deel van Holland richtten de zeevissers en vishandelaren uit het Zuiderzeegebied hun pijlen op het Sticht en het Oversticht. Utrecht en de IJsselsteden waren vanwege de interne vraag grote afzetmarkten, maar daarnaast vervulden de IJsselsteden ook een doorvoerfunctie in de richting van Westfalen. Het Kamper pondtolregister registreerde de

Hollandse haringexport naar het IJsselgebied (tabel 5.4). Over bijna twee jaar gerekend bedroeg die uitvoer 733 last en 223 tonnen, per jaar dus iets meer dan 465 last en ruim 100 tonnen. De Gelderse en Overstichtse aanvoer van haring naar de IJsselstreek is daarbij nog niet meegerekend, zodat de voorzichtige conclusie mag luiden dat rond 1440 de haringexport van het noorden van Holland naar de IJsselstreek en verder van een wat grotere omvang was dan het haringtransport vanuit de Hollands-Zeeuwse delta richting het Oosten.[392] Opvallend is daarbij dat ook burgers uit Haarlem en Gouda, steden zonder directe toegang tot de zee en vooral bekend om hun brouwnijverheid, partijen haring exporteerden naar het oosten.

Tabel 5.4 *Hollandse haringexport naar het IJsselgebied, oktober 1439 – 24 augustus 1441*

	A'dam	Waterl. steden	Hoorn	Enkh. M'blik	Alkm.	Texel Wijk etc.	Weesp Naarden etc.	H'lem Gouda	Leiden D. Haag Schiedam Delft	**totaal**
last	205,5	176,0	47,5	28,0	8,5	43,0	24,0	113,0	87,5	**733**
ton	83	11	13	71	-	12	5	27	1	**223**

Naar: Ketner, *Handel en scheepvaart*, 55 (tabel XII)

Behalve haring noemen zowel de Lobithse rekeningen als de pondtolrekening nog andere soorten vis. In Lobith werden (plag)aal, schol, spiering en een enkele partij bokking en stokvis onderscheiden, en de rest viel onder de noemers vis, korfvis of tonvis. Korf- en tonvis werden voor het grootste deel geleverd door schippers en kooplieden uit Harderwijk. Hoewel niet nader gespecificeerd werd welke vissoorten als korf- en tonvis werden aangemerkt, is het waarschijnlijk dat het hier gaat om soorten die veel op de Zuiderzee en Noordzee werden gevangen zoals wijting, kabeljauw en bolken, een kabeljauw-achtige vissoort.[393] In beide boekjaren worden enkele tientallen partijen spiering genoteerd. Die werd gewoonlijk vooral op de Zuiderzee gevangen en ook in deze tak van vishandel waren enkele Harderwijkers actief. Terwijl haring in gezouten vorm gedurende grote delen van het jaar kon worden verkocht, blijkt het transport van spiering sterk gebonden aan het vangstseizoen. De vis werd gewoonlijk vanaf eind februari gevangen en in de Lobithse rekeningen zien we de eerste partijen spiering rond die tijd opduiken; ongeveer een maand later was het seizoen alweer voorbij.[394]

[392] Men dient hierbij te bedenken dat schippers en kooplieden al enkele stedelijke marktcentra als Gorinchem, Tiel en Nijmegen hadden aangedaan voordat zij Lobith bereikten.
[393] Zie bijvoorbeeld HUB 8, 320, nr. 491 (Harderwijk): Keulen richt zich aan Harderwijk met klachten over de verpakking van bolken; Kuske, 'Kölner Fischhandel',
[394] De eerste partij spiering kwam in 1439 op 22 februari binnen, in 1440 op 6 maart; GAA, HA, inv. nrs. 733, f. 16v. en 734, f. 24v.

Het pondtolregister is wat gedetailleerder dan de Gelderse rekeningen: het noemt expliciet bokking, wijting, (plag)aal, stokvis, kabeljauw, schelvis, meivis, sprot en schol. De omvang van de export van deze soorten bleef echter achter bij de haringexport; dat geldt zowel voor de Hollandse handel op de IJsselstreek als voor de Rijnhandel langs Lobith. Daarmee is niet gezegd dat die uitvoer geheel onbetekenend was. Zo bedroeg de Amsterdamse export van stokvis naar de IJsselregio 5¼ last en 13.650 stuks en de aanvoer van bokking uit Enkhuizen 116,5 last.[395]

Het voorbeeld van de Keulse koopman Herman van der Hallen laat zien dat de stokvisexport via de IJsselregio naar het Rijnland weliswaar niet heel frequent was, maar dat een enkel transport een flinke omvang kon bereiken. In de vroege jaren dertig liet hij namelijk zo'n 15.000 stuks stokvis over de IJssel en Rijn vervoeren. Dit transport zou overigens de aanleiding vormen voor een lang uitgesponnen conflict tussen Gelre en Keulen. Het schip werd namelijk door Gelderse beambten in beslag genomen, als gevolg van de opvolgingsstrijd om de Gelderse en Gulikse hertogelijke titel tussen Arnold van Egmond en Adolf van Gulik, die Gelre en Keulen juist in deze periode lijnrecht tegenover bracht. Dat Van der Hallen over de juiste geleidebrieven beschikte, mocht hem niet baten. De Keulse koopman maakte uiteraard bezwaar en probeerde de schade, die hij op 2000 rijnse guldens schatte, in een tijdrovende procedure, die hem zelfs tot voor het Koninklijk Hofgerecht leidde, op de Gelderse hertogelijk en stedelijke autoriteiten te verhalen. De afwikkeling van deze procedure sleepte tientallen jaren voort en zou uiteindelijk in 1465 leiden tot een complete handelsoorlog tussen Gelre en Keulen.[396]

5.3.2 Zout

Over het zoutvervoer op de grote rivieren berichten de Lobithse tolrekeningen maar mondjesmaat. De omvang van de partijen werd maar zelden genoteerd, waardoor een wat grondiger vergelijking met de gegevens uit de late veertiende eeuw niet mogelijk is. Bovendien bekommerden de tolschrijvers zich er blijkbaar ook niet om of het nu Baaizout of zelzout uit de Hollands-Zeeuwse delta was dat hun tolstation passeerde. Beide soorten zouden kunnen zijn verscheept. Zeker vanaf de jaren 1420 voeren Hollanders naar de Baai van Bourgneuf om daar zout te laden[397] en deze zoutvaart nam al gauw een grote vlucht. De

[395] Ketner, *Handel en scheepvaart*, 55 (tabel XII) en 67. De vooraanstaande rol van haring komt ook ter sprake in Boelmans Kranenburg, 'Zeevisserij', 289. Hij merkt op dat in de Noordelijke Nederlanden daarnaast vooral op kabeljauw, schelvis, wijting, heilbot en rog werd gevist.
[396] Alberts, 'Gelders-Keulse betrekkingen' en Kosmann-Putto, *Het heimelijk gerecht*, 74-75.
[397] *Geschiedenis van Amsterdam*, 136-137. Zie hierboven § 3.2.2.

omvang van de vloot van Hollanders, Zeeuwen en Kampenaren die in 1432 koers had gezet naar de Baai spreekt boekdelen: meer dan 50 schepen hadden zij uitgerust om het Baaizout van de West-Franse kust naar Pruisen en Lijfland te vervoeren.[398] Een deel van het goedkope, maar kwalitatief niet zeer hoogwaardige Baaizout werd doorgaans in de zoutketen van de Zeeuws-Hollandse delta geraffineerd. Hoewel het vooral als bulklading in de vaart op de Oostzee werd getransporteerd, kan er zeker Baaizout vanuit de Hollandse en Zeeuwse raffinaderijen via de Dordtse stapelmarkt in het rivierverkeer terecht zijn gekomen. Ketner kwam naar aanleiding van het Kamper pondtolregister ook niet tot een eenduidige conclusie. Hij vermoedde dat het meeste zout dat in het pondtolregister staat opgetekend uit de Brabantse en Zeeuwse ziederijen kwam, maar wees tevens op de belangen die met name Amsterdamse schippers en kooplieden in de Baaizouthandel hadden verworven.[399] De bronnen zelf zwijgen over de precieze herkomst van het zout.

Tabel 5.5 *Vervoer van zout langs Lobith 1438-1440, in partijen zout*

Status van vrijstelling	**1438-1439**	**1439-1440**
Geen	54	55
Waal	1	0
Nijmegen	34	30
Zaltbommel	13	8
Emmerik	7	6
Doesburg	1	0
Rijn	6	6
Totaal	**116**	**105**

De enige indicatie voor de omvang van het zoutvervoer langs Lobith is nu het aantal vertolde partijen en dat is zeer vergelijkbaar met de waarden voor de late veertiende eeuw. Aangezien er in de jaren 1438-1440 meer schepen Lobith passeerden dan vier decennia daarvoor lijkt het aandeel van zout in de totale goederenstroom iets te zijn afgenomen. De route over de Waal was en bleef veruit het belangrijkst: slechts 6 partijen ieder jaar werden naar het 'Rijnse' tarief vertold. Opvallend is dat de afname van het aandeel van Nijmegen in de Rijnwijnhandel in deze jaren een equivalent kreeg in het zouttransport. In de jaren 1390 fluctueerde het Nijmeegse aandeel in het zoutvervoer tussen 47,6 % en 87 %, maar in de jaren 1438-1440 was voor slechts circa 30 % van het aantal partijen het Nijmeegse tarief in rekening gebracht.[400]

[398] HR II, 1, 94.
[399] Ketner, *Handel en scheepvaart*, 68.
[400] Zie hierboven, tabel 3.11. De vergelijking is niet helemaal zuiver, omdat de berekening van de laat-veertiende-eeuwse verhoudingen is gebaseerd op totale vertolde hoeveelheden en niet op het aantal partijen

5.4 Beide richtingen: graan

Tijdens de crisisjaren 1437-1439 werd Europa geteisterd door misoogsten van graan en, als logisch gevolg, door scherpe stijgingen van de prijzen voor broodgranen als tarwe en rogge. In Brugge bijvoorbeeld kostte een hoed tarwe (169 liter) in 1436 nog 57 Vlaamse groten, terwijl in 1437 en 1438 daar 120 respectievelijk 140 groten voor werden neergeteld: een stijging van 210 tot 245 procent. De prijzen van rogge stegen in dezelfde jaren 233 tot 246 %. Ook in Dowaai, dat in een belangrijke tarweproducerende regio lag, werden de gevolgen van de misoogsten zwaar gevoeld. Het prijspeil voor tarwe lag daar in 1438 bijna vier keer zo hoog als twee jaar daarvoor.[401] Gegevens over Brussel, Lier en Leuven laten zien dat ook daar de prijzen voor tarwe en/of rogge meer dan verdubbelden. [402]

De noordelijke gewesten werden eveneens getroffen. Van Schaïk laat zien dat in Arnhem, Zutphen en Venlo de prijzen voor rogge verdrie- en soms zelfs verviervoudigden, terwijl tarwe- en haverprijzen meer dan verdubbelden.[403] De twee jaar durende schaarste leidde tot een oproerige én verzwakte bevolking, die in 1439 op diverse plaatsen ook nog eens ten prooi viel aan de pest. Het zal dan ook geen verbazing wekken dat stedelijke en centrale overheden zich inspanden om de aanvoer van graan in de juiste banen te leiden. Diverse Oost-Nederlandse steden probeerden het tij te keren door resoluties uit te vaardigen waarin de export van graan werd verboden. Onderling overlegden de steden telkens over deze verboden en eventuele ontheffingen. De eerste resoluties zagen het licht in de zomer van 1437 en zij werden verlengd tot in 1439.[404] Vergelijkbare maatregelen werden ook getroffen in Hollandse steden. Zij waren nog veel afhankelijker van graanimporten, omdat zij in tegenstelling tot de Oost-Nederlandse steden geen graan uit het directe achterland konden laten aanvoeren. De exportverboden golden niet alleen voor het graan zelf, maar ook voor bier, een cruciaal exportproduct voor steden als Haarlem, Delft en Gouda. In 1439 mochten zij alleen bier uitvoeren, als daar een afdoende graaninvoer tegenover stond.[405]

---

alleen. Het Nijmeegse aandeel in 1438-1439 kan hoger liggen dan tabel 5.5 suggereert, wanneer de omvang van de Nijmeegse ladingen groter is dan die van de overige partijen. De rekeningen geven hiervoor geen aanwijzing.

[401] De gegevens over Brugge zijn ontleend aan de online *Allen-Unger Database. European Commodity Prices 1260-1914*: http://www2.history.ubc.ca/unger/htm_files/new_grain.htm, → 'wheat' → 'Bruges', resp. 'rye' → 'Bruges'. Voor Dowaai, idem, 'wheat' → 'Douai'

[402] Het hoogtepunt van de duurte lag in Brussel in 1439, toen de prijs voor tarwe 368,9 % hoger lag dan in 1436; *Allen-Unger Database*, 'wheat'→ 'Brussels' (op basis van Tits-Dieuaide, *Formation des prix*)

[403] Voor deze paragraaf zie Van Schaïk, 'Prijs- en levensmiddelenpolitiek', m.n. 236-237 en tabel 1.

[404] Idem, 'Prijs- en levensmiddelenpolitiek', 222.

[405] Idem, 223. Van Schaïk wijst er terecht op dat de bemoeienis van zowel gewestelijke als lokale overheden altijd mede was ingegeven door fiscaal eigenbelang, omdat bieraccijnzen een belangrijke inkomstenbron waren; Vgl. Unger, *History of brewing*, 40-55.

Behalve exportverboden probeerden stedelijke overheden in crisisjaren de ergste nood van de armste lagen van de bevolking te lenigen door de eigen graanvoorraden zo goed en kwaad als het ging op peil te houden. Zij deden daartoe grote graanaankopen, zo ook in 1437 en 1438. Van steden als Gouda, Culemborg, Deventer en ook Keulen is aangetoond dat zij dergelijke aankopen deden.[406] Laatstgenoemde stad liet in deze jaren een aantal panden (ver)bouwen die dienst moesten doen als stedelijke opslag voor graan.[407] Het is interessant om te zien waar deze steden hun graan inkochten, voor zover dat achterhaald kan worden. De gegevens die Van Schaïk verzamelde, geven voor deze jaren een diffuus beeld. De magistraat van Deventer kocht in 1438 een partij van ruim 312 mud van Utrechtse handelaren – waar zij hun koopwaar vandaan haalden, blijft in het ongewisse.[408] Bijna tien jaar later, in 1447, tijdens een volgend duurtejaar, kocht Deventer 23 last Pruisische rogge in Amsterdam en 18 last Brabantse rogge van een Vlaamse koopman. De stad Utrecht, die normaal gesproken kon steunen op graanproductie in het Sticht zelf, kocht op zijn beurt in 1427 en 1437 graan in het Oversticht, terwijl de stad vanaf de late vijftiende eeuw in crisisjaren via Amsterdam hoofdzakelijk oosters graan importeerde.[409] De stad Keulen daarentegen kocht in 1437 1.000 mud rogge in het Kleefse Neuss; pas aan het eind van de eeuw betrok ook Keulen af en toe zijn graan uit de havens van Holland. De Lobithse rekeningen geven een kleine indicatie voor de impact van de graanproductie in Kleef en Gulik voor de Nederlanden tijdens de crisisjaren.

Tabel 5.6 *Koren, in Lobith vertold, 1438-1440*

Status van vrijstelling	**1438-1439**	**1439-1440**
Geen	117	106
Emmerik	25	13
Nijmegen	10	18
Zaltbommel	9	18
Rijn	2	-
Totaal	**163**	**155**

Helaas onderscheidde de tolschrijver in 1438-1440 niet tussen tarwe en rogge, maar hij vatte beide graansoorten onder de noemer '*caern*'. Evenals bij veel andere producten noteerde hij ook de hoeveelheden niet of nauwelijks. Desondanks blijkt uit het aantal

[406] Van Schaïk, 'Prijs- en levensmiddelenpolitiek', 226-227.
[407] Irsigler, 'Getreidepreise', 589-590.
[408] Het Sticht Utrecht kende zelf graanproductie, waarvan een deel voor de export was bestemd. Vooral in Woerden hield men zich daarmee bezig. Het Utrechtse tarwe werd in de zestiende eeuw in Amsterdam duidelijk onderscheiden van dat uit Kleef, Gulik of het Oostzeegebied; Van Tielhof, *De Hollandse graanhandel*, 63-64.
[409] Muller, *Schetsen*, 103.

genoteerde vertollingen dat het graanvervoer duidelijk intensiever was dan in de late veertiende eeuw. De 163 en 155 ladingen koren staan in duidelijk contrast met de jaarlijkse passage van hooguit enkele tientallen partijen rogge en tarwe in de jaren 1390 en alleen de 122 partijen rogge uit 1388-1389 komen getalsmatig in de buurt (tabel 3.14). Dat het grootste deel van het koren werd vertold door lieden zonder speciale tolexempties, maakt het waarschijnlijk dat vooral handelaren en schippers uit Kleef en Gulik deze handelsstroom in handen hadden. Het relatief grote aandeel van 'Emmerikse' partijen bevestigt deze indruk. Ook burgers uit Nijmegen en Zaltbommel blijken actief in de graanhandel. Hun bestemming is niet duidelijk, mogelijk waren de partijen bedoeld voor hun moedersteden, maar even goed kunnen ze hun graan naar de Dordtse stapelmarkt hebben verscheept. Twee partijen kregen het predikaat 'Rijns', wat er op lijkt te wijzen dat het grootste deel van het graantransport na Lobith verder ging over de Waal en niet over de Nederrijn. Dat is mogelijk, en in het geval van de Zaltbommelse en Nijmeegse partijen zelfs redelijk waarschijnlijk, maar de Emmerikse partijen kunnen wel degelijk via de Nederrijn richting Arnhem en Utrecht zijn vervoerd.[410] Het onderscheiden van 'Rijnse' partijen in de rekening van 1438-1439 is sowieso vreemd, want er staan geen partijen 'Waals' tegenover, wat redelijkerwijs verwacht zou mogen worden. Zowel het toltarief voor Lobith uit 1380 als dat uit 1550 maakt dit onderscheid tussen 'Rijns' en 'Waals niet en in de Lobithse rekeningen uit de jaren 1390 komen 'Rijnse' partijen niet voor.[411] Waarschijnlijk hebben de tolschrijvers hier een onnodige marginale aantekening gemaakt.

De graancrisis lokte in het rivierengebied dus een verhoogde handelsactiviteit uit. De goederenstroom van Holland naar het IJsselgebied laat eigenlijk het tegendeel daarvan zien. De tarwe- en rogge-exporten waren minimaal: 230 mud en 1 schip tarwe en 8 mud rogge in bijna twee jaar.[412] Blijkbaar hadden de Hollandse steden veel moeite om de eigen voorraden op peil te houden. Van grootscheepse exporten van Pruisisch en Lijflands graan was in deze crisisjaren overduidelijk nog geen sprake. Kleef en Gulik waren voor de Oostelijke Nederlanden, én voor Keulen, de regio's waarop men in deze periode van schaarste kon terugvallen.

Haver en gerst, graansoorten die als broodgraan inferieur werden geacht, werden in Lobith apart vermeld. Gerst werd maar mondjesmaat vervoerd, namelijk 6 kleine partijen in

---

[410] Halverwege de zestiende eeuw waren Emmerikse schippers juist op dat traject zeer actief, zie hieronder § 4.4.1.
[411] Tarieven: GAA, HA, Aanw. 1948 A, III, 1, f. 35v. (1380) en GAA, Archief Rekenkamer, inv.nr. 768 (ca. 1550).
[412] Ketner, *Handel en scheepvaart*, 58 (tabel XII).

1438-1439 en 1 partij in 1439-1440. Haver was van groter belang. In 1438-1439 verscheepte men 18 partijen haver over de grote rivieren, maar het boekjaar daarna waren het maar liefst 54 partijen. Daarvan waren er acht Nijmeegs goed, zes werden als Emmeriks vertold, één lading behoorde toe aan een Zaltbommelaar en van de rest van de ladingen is de herkomst van de eigenaar niet bekend. De schaarse gegevens over de prijzen van haver suggereren dat de prijzen ervan in Oost-Nederland vanaf 1438 snel stegen. In Venlo verdubbelde de haverprijs tussen 1436 en 1438, terwijl in Arnhem de prijzen zelfs meer dan verdrievoudigden en de ergste duurte tot in zomer van 1439 aanhield. Ook in 1440 lagen de prijzen er nog op een twee keer zo hoog peil als in 1436.[413] Dergelijke prijzen zorgden ervoor dat gedurende de schaarste ook haver rendabel werd als exportproduct. Overigens waren de ladingen waarschijnlijk niet erg omvangrijk, aangezien de tolbedragen in vrijwel alle posten minder dan vijf groten bedroeg. Net als in de late veertiende eeuw is niet duidelijk of haver hoofdzakelijk stroomopwaarts of stroomafwaarts werd verscheept.[414]

In de rekening van 1438-1439 valt verder op dat er elf keer melding wordt gemaakt van een partij bier – zeven daarvan waren eigendom van Nijmegenaren, de overige vier werden zonder verdere exemptie vertold. Dit zijn zeer bescheiden getallen, maar ze zijn toch al groter dan die van het laat-veertiende-eeuwse biertransport op de rivieren. Toen kwam bier vrijwel niet voor in de goederenstroom, op een paar vaten Hamburgs bier na. Dat uitgerekend in jaren van graanschaarste bier werd verscheept, mag opmerkelijk worden genoemd. Het bier werd stroomopwaarts getransporteerd, zo blijkt uit een post die registreert dat Joost van de Kerckhoff tol moest afdragen voor een lading zout en een partij bier, beide Nijmeegs goed.

Hoe gering het biertransport ook was in dit crisisjaar, het kan als symptoom worden gezien van een bredere verandering in consumptiepatronen die door Irsligler voor Keulen is vastgelegd, maar zich waarschijnlijk voordeed in het gehele stroomgebied van de Midden-Rijn en Nederrijn. Gedurende de vijftiende eeuw nam de wijnconsumptie langzaam maar zeker af en stapten grote delen van de bevolking over op koytebier en het relatief lang houdbare en kwalitatief goede hopbier. Irsigler wijst op een inzichtelijke passage in de Koelhoffsche Chronik, waarin men kan lezen dat in het jaar 1435 de wijn zo duur was, dat Nederlanders hun kans schoon zagen om naar Keulen te varen en [zij] "*machden alle lant*

[413] Van Schaïk, 'Prijs en levensmiddelenpolitiek', 236 (tabel 1). Gegevens uit Antwerpen wijzen erop dat de haverprijs alleen in 1437 piekte, maar daarna al snel weer een normaler peil haalde: *Allen-Unger Database* → 'oats' → 'Antwerp'.

[414] Er zijn posten waarin haver in combinatie met zout en haring wordt vervoerd, wat wijst op stroomopwaartse handel: GAA, HA, inv. nr. 734, f. 23v. en 24r.. In andere posten vertolt men tegelijk haver en koren. Dat duidt eerder op stroomafwaars vervoer, GAA, HA, inv. nr. 733, f. 15v.

beirs vol".[415] Wie precies die Nederlanders waren, staat niet in de kroniek. Het kunnen Hollanders zijn geweest die probeerden de afzetmarkt van hun Delftse, Goudse of Haarlemse bier te vergroten, maar de kroniek spreek van '*Nederlender*', niet van '*Hollender*'. Het kunnen dus evengoed Nijmegenaren zijn geweest die deze bierexport op zich hebben genomen, zoals in 1438-1439. Maar ook in Neuss, dat vanuit Keulse optiek ook tot de Nederlanden kon worden gerekend, ontwikkelde zich in de vijftiende eeuw een bierindustrie die de Keulse markt kon bedienen.

De Keulse overheid ondernam vanaf de jaren dertig telkens wel pogingen om de bierimport en –brouwerij te minimaliseren om zo de eigen wijnmarkt te beschermen, maar zonder veel succes op de lange termijn. Uit de Keulse wijn- en bieraccijnzen komt naar voren, dat gedurende de vijftiende en zestiende eeuw de consumptie van wijn geleidelijk daalde en het bierverbruik steeg. Voor de toelevering van bier werd Keulen echter niet afhankelijk van de Nederlanden, want in de stad zelf ontwikkelde zich een krachtig brouwerijtak, die voor leveranties van grondstoffen als granen en hop gemakkelijk een beroep kon doen op de directe omgeving. Hop werd ook wel vanuit Brabant ingevoerd door kooplieden uit Den Bosch en Eindhoven. Bierimporten van elders werden geleidelijk aan banden gelegd, zo werd al in 1451 geen koytebier uit Neuss meer toegelaten op de Keulse markt.[416]

Zoals gezegd zijn deze crisisjaren niet de meest geschikte jaren om de Hollandse bierexport te meten, want de meeste steden kenden brouw- en exportverboden. In het pondtolregister komt dit duidelijk naar voren: de bierexporten zijn zeer gering. Kooplieden uit Haarlem zonden in dit jaar 3,5 last en 30 ton koytebier en 3,5 last en 2 ton hopbier naar de IJsselstreek. Met deze geringe hoeveelheden waren zij de grootste Hollandse exporteurs. Andere Hollandse steden verscheepten nauwelijks noemenswaardige hoeveelheden bier naar het Oversticht.[417] Het is maar de vraag of zij in andere jaren wel in grote hoeveelheden de markt van de IJsselsteden bedienden. In Deventer bracht gedurende de gehele vijftiende en zestiende eeuw de pacht van de accijns op het in Deventer gebrouwen bier meestal vier tot vijf keer zoveel op als de pacht van de accijns op het vertappen van 'vreemd' bier.[418] Dat wijst erop dat de lokale markt voor het grootste deel zal zijn bediend door lokaal gebrouwen bier.

---

[415] Irsigler, *Die wirtschaftliche Stellung*, 273.
[416] Idem, 275-282.
[417] Ketner, *Handel en scheepvaart*, 56 en 66. Gouda, Amsterdam en Leiden waren de belangrijkste overige exporteurs. Zij verscheepten hoofdzakelijk in Gouda gebrouwen koyte.
[418] Stadsrekeningen Deventer, passim; SA Deventer, MA, inv.nr. 150 Stadsrekeningen 1441-1560.

5.5 Conclusie

De crisisjaren 1438-1440 lieten wel hun sporen na in de Lobithse rekeningen, maar de periode was zeker niet desastreus voor het handelsverkeer. De tolopbrengsten lagen op een aanvaardbaar peil en uit het aantal vertollingen blijkt dat het rivierverkeer zelfs intensiever was dan in veel andere jaren. De gewelddadige opvolgingsstrijd uit de jaren twintig van de vijftiende eeuw lijkt het transport meer te hebben verstoord dan de duurte van het einde van de jaren dertig. Het algemene beeld is echter dat van continuïteit. Net als aan het einde van de veertiende eeuw bepaalden hoofdzakelijk schippers en kooplieden uit Gelre, Kleef, Gulik en het Rijnland, inclusief Keulen. het goederentransport op de rivieren. Het vervoer van hout, steen, haring en zout week in de periode 1438-1440 in kwantitatief opzicht niet fundamenteel af van dat in 1388-1399. Kleine verschillen deden zich wel voor. Zo nam de rol van Nijmegenaren in de zouthandel wat af. Vrij opvallend is verder dat juist in deze jaren van duurte het totale haringtransport naar het oosten juist groot was vergeleken met veertig jaar eerder.

De belangrijkste verschillen deden zich logischerwijze voor in het transport van wijn en granen. De slechte weersomstandigheden in 1437 en 1438 troffen niet alleen de graanproductie, maar ook de druiventeelt in het Rijn- en Moezelgebied en daarmee dus de wijnproductie en -handel. Vooral in het boekjaar 1438-1439 werd relatief weinig wijn getransporteerd. Daar kwam bij dat de Brugse Opstand van 1436-1438 tijdelijk de grootste afzetmarkt voor Rijnwijn liet krimpen. Het daaropvolgende jaar had de wijnmarkt zich echter weer hersteld, in ieder geval aan de aanbodzijde. Opmerkelijk genoeg kozen wijnvervoerders in deze jaren na Lobith relatief vaak de route via de Nederrijn. Wellicht is dit een voorzichtige indicatie voor een groeiende wijnmarkt in het noordelijk deel van de Nederlanden. Het zet in ieder geval de werking van de Dordtse wijnstapel in perspectief. Die stond ter discussie, zowel bij de Hollandse als bij de wijnaanvoerende ‘bovenlandse’ steden. Vanaf 1442 zou er een gewapend conflict over losbarsten.

Wat de handel in granen betreft, bracht de grote duurte op de markten van Vlaanderen, Brabant, Holland, Gelre en Oversticht een graanexport vanuit Kleef en Gulik op gang die veel groter was dan in de jaren 1388-1399. Hiermee bevestigen de tolrekeningen de indruk die de gegevens uit de veertiende eeuw al wekten, namelijk dat de Duitse regio’s blijkbaar ook in staat waren ook in dergelijke crisisjaren zoveel graan te produceren dat zij als een extra voorraadschuur fungeerden voor de door schaarste getroffen gebieden in het westen.

Voor de tweede helft van de vijftiende eeuw zijn er minder Gelderse tolrekeningen overgeleverd. Het volgende hoofdstuk zal dan ook ingaan op een aantal kwalitatieve aspecten

van de goederenuitwisseling tussen de Oost-Nederlandse steden en hun buren in het westen en het oosten. Daarin zal aan de hand van een conflict tussen enkele Hollandse steden en Deventer over de voorwaarden voor het vervoer naar en de handel op de jaarmarkten van de IJsselstad de commerciële infrastructuur van de IJsselregio worden belicht.

6. Contact en conflict: de Deventer jaarmarkten en Holland, c. 1440-1475

Deventer was in de Late Middeleeuwen de grootste jaarmarktstad in het noordelijk deel van de Nederlanden. Zijn vijf jaarmarkten maakten van de stad een interregionaal handelsknooppunt van formaat. Ze vormden het decor voor de goederenuitwisseling tussen Holland, West-Friesland en Friesland enerzijds en Westfalen en het Rijnland anderzijds, waarbij Deventernaren in de loop van de veertiende eeuw geleidelijk de rol van 'passieve' tussenhandelaar op zich namen. Het karakter en de omvang van deze markten is in het Nederlands moeilijk uit te drukken, maar andere talen hebben er treffende termen voor. In ieder geval waren ze geen kleine jaarlijkse markten met een beperkt, regionaal bereik, geen *Jahrmärkte*, *annual markets*, of *marchés annuels*, maar grootschalige aangelegenheden die uiteraard lokaal grote betekenis hadden en tegelijkertijd ook bezoekers uit de verre omtrek naar Deventer trokken, dus *Messen*, *fairs*, of *foires*.[419]

Hollanders en West-Friezen onderhielden in de veertiende en vijftiende eeuw zeer geregelde contacten met het IJsselgebied. Zij brachten voornamelijk Hollands laken, boter, kaas, zout, haring en overige vis naar deze regio en keerden terug met producten uit het Duitse achterland van Deventer, zoals Rijnwijn, molenstenen, hout en diverse ijzer- en staalproducten.[420] Een van de belangrijkste getuigen van de Hollandse handel op het IJsselgebied is het Kampense pondtolregister van 1439-1441. Deze pondtol was ingesteld naar aanleiding van de roof van een aantal Overstichtse schepen door kapers in Hollandse dienst, tijdens de Hollands-Wendische oorlog van 1438-1441.[421] Om de Overstichtenaren schadeloos te stellen, werden alle Hollandse goederen en schepen die de IJssel opvoeren, verplicht aan een extra belasting onderworpen. De registers die van deze betalingen zijn overgeleverd, laten niet alleen zien dat er een levendige Hollandse handel op het IJsselgebied bestond, maar ze maken tegelijk duidelijk hoezeer het ritme van die handel werd bepaald door de Deventer markten. De indeling van de pondtollijsten is namelijk expliciet geënt op de data van die markten: Midvasten (maart/april), St.-Jan (24 juni), St.-Jacob (25 juli), St.-Egidius (1 september) en St.-Martinus/St.-Lebuinus (11/12 november).[422]

---

[419] Feenstra, 'Foires', 209-210; Sneller, *Jahrmärkte*, 5-16. Over de terminologie zie de bijdragen in de bundel *Fiere e mercati*. Recent over de Deventer jaarmarkten Looper, 'Holland, die IJssel und die Hanse'.
[420] Petri, 'Stellung', 39-43; Alberts, 'Wirtschaftliche Verflechtungen', Seifert, *Kompagnons und Konkurrenten*, 10-17.
[421] Smit, 'Kamper pondtolregister'. Over de Hollands-Wendische oorlog zie Seifert, *Kompagnons und Konkurrenten*, 275-320.
[422] Smit, 'Kamper pondtolregister', 209.

Het belang van de markten van Deventer als schakel tussen het Zuiderzeegebied en een uitgestrekt Duits achterland wordt bevestigd door het bekende aantekenboek van Gerrit Claesz., een Hoornse koopman uit het midden van de vijftiende eeuw.[423] Dit was een vrij simpele administratie, waarin de koopman betalingen, ontvangsten en te ontvangen of te betalen schulden optekende. Uit het boek blijkt dat een substantieel deel van zijn handel zich in Deventer afspeelde. Tijdens de marktperiodes verbleef de koopman er in een herberg. Het grootste deel van het jaar was de handelaar echter niet in de stad, maar in dat geval nam de waard van de herberg zijn zaken waar.[424] Omdat de Hoornse koopman bovendien toch geregeld ook in eigen persoon aanwezig was, kon hij sommige goederen op krediet krijgen, of een deel van zijn waren, voornamelijk laken, op krediet aan zijn klanten leveren. Deze schulden werden, indien de betrokken partijen dat nodig vonden, op een kerfstok bijgehouden. Koper en verkoper krasten ieder in een stok de verschuldigde dan wel te ontvangen som en vervolgens werden op een van de volgende jaarmarkten deze bedragen vereffend of opgenomen in een volgende transactie.[425] In Deventer was de kerfstok als administratief hulpmiddel zeer ingeburgerd, vooral bij de stedelijke overheid, die onder meer stokken gebruikte voor het bijhouden van de wijn- en bieraccijns.[426] Ook buiten Deventer kende men de kerfstok goed: Posthumus noemt een aantal voorbeelden van het gebruik ervan in de vijftiende-eeuwse lakenhandel in Leiden.[427]

De Deventer jaarmarkten verbonden verschillende economische regio's in het gebied tussen Noordzee en Elbe en het koopmansboek is een van de bronnen die laat zien wat dat *in concreto* betekende. De klanten van Claesz. kwamen uit een gebied dat zich uitstrekte van Franeker in het noorden, tot Aken en Neuss in het zuiden en Coesfeld in het oosten.[428] De interregionale uitstraling van de Deventer markten komt evenzeer naar voren in de vrijgeleides die de stad uitschreef voor kooplieden die haar markten wilden bezoeken. Een register uit het midden van de vijftiende eeuw noemt aan de ene kant de Westfaalse steden Paderborn en Soest en aan de andere kant Hollandse plaatsen zoals Amsterdam, Leiden,

---

[423] Brünner, 'Een Hoornsch koopmansboek'.
[424] Brünner, 'Een Hoornsch koopmansboek', 1: 'Item met min waert van Deventer gherekent op Sinte Lebuinis merct, ende hi blyft mi sculdigh 4 R. gulden, ende hi blyft Jan Ellesz. 3 R. gulden, Jan Ellesz. bitaelt 2 postulaets gulden.'
[425] Ibidem, 13: 'Item met Jan Ments gherekent op Sinte Lebuinus merct, dat ick hem blyf 9 R. gulden ende ½ oert ende drie swarten, ghekervt in die merct; ende hi is mi sculdich 3 R. gulden 1 oert min.'.
[426] Over het gebruik van de kerfstok in de stedelijke administratie: J.Benders, *Bestuursstructuur en schriftcultuur*, 236-237, 256-258, 268, 270-271.
[427] Posthumus, *Geschiedenis van de Leidsche lakenindustrie* I, 263.
[428] Brünner, 'Een Hoornsch koopmansboek', 7-8, 10, 12.

Haarlem, Wieringen en het eiland Texel als ontvangers van een dergelijk vrijgeleide.[429] Ook kwamen in de loop van de vijftiende eeuw kooplieden uit verder weg gelegen plaatsen als Lübeck, Magdeburg, Frankfurt aan de Main, Brugge en Gent naar Deventer, maar hun bezoek was sporadischer van karakter. Sneller citeert een passage uit een stuk uit het Leidse stadsarchief, dat waarschijnlijk is ontstaan rond 1470, toen binnen de Hanze de positie van de Brugse stapel ernstig ter discussie stond. Het document laat zien dat een aantal Oostzeesteden wilde dat Hollandse lakens voortaan alleen op de markt in Brugge zou worden aangeboden. De groep Hanzesteden uit het Duitse binnenland gaf daarentegen, weinig verrassend, de voorkeur aan Deventer als distributiecentrum. Tot deze groep behoorden, naast de Zuiderzeesteden, ook Keulen en de Westfaalse, Nederrijnse en Saksische Hanzesteden, maar daarnaast steden als Stade, Hamburg en Bremen. Deze plaatsen behoorden dus direct of indirect tot het potentiële marktgebied van de Deventer jaarmarkten.[430]

Uiteraard moet de lokale en regionale component van de jaarmarkten niet worden vergeten, want de meeste bezoekers zullen uit de directe omgeving van Deventer zijn gekomen. Er zijn nauwelijks harde cijfers bekend die een indruk geven van dit lokale verkeer. Een van de zeer spaarzame indicaties vormen de rekeningen van een tol die werd geheven bij het bisschoppelijk kasteel de Waardenborg in Holten, enkele kilometers ten oosten van Deventer.[431] Het kasteel lag aan de route van Deventer naar Twente en het noorden van Westfalen. Janssen en Verlinde komen tot de ruwe schatting dat in de jaren van 1433 tot 1452 in rustige jaren tussen de 3400 en 5600 wagens het kasteel passeerden, terwijl dat aantal in drukke jaren kon oplopen tot 8900 wagens. Deze cijfers omvatten zowel het lokale als het (inter)regionale verkeer, maar het blijkt onmogelijk deze componenten nader te preciseren.

6.1 Holland en Deventer

Het moge duidelijk zijn: Deventer was voor de Hollanders een belangrijke marktplaats en een geschikt distributiepunt voor de handel met het Duitse achterland. Het volume van het goederenverkeer van en naar de jaarmarkten was aanzienlijk omstreeks het midden van de vijftiende eeuw en dat bleef het zelfs in tijden van oorlog, zo blijkt uit het pondtolregister.[432] Logischerwijs was zowel de Hollanders als de Deventernaren er veel aan gelegen om de wederzijdse contacten goed te houden. Het meest sprekende voorbeeld daarvan zijn de

[429] GAD, Rechterlijk Archief, inv. nr. 19, f. 13v.-17v. Het register omvat de jaren 1442 tot 1459. De voorwaarden van de vrijgeleides verschilden overigens van plaats tot plaats. De vrijgeleides worden besproken in Benders, *Bestuursstructuur*, 135-137.
[430] Sneller, *Deventer*, 94-96; Looper, 'Holland, die IJssel und die Hanse', 9-10.
[431] Janssen, *De Waardenborg*, 29, noot 15.
[432] Ketner, *Handel en scheepvaart*, 70.

constante besprekingen tussen Holland en de Overstichtse steden tijdens de Hollands-Wendische oorlog van 1438-1441. Om eigenrichting en escalatie van de situatie te voorkomen, stonden beide partijen voortdurend in diplomatiek contact met elkaar. Zo bereikten ze overeenstemming over schadevergoedingen, over maatregelen tegen kapers die de neutraliteit schonden en over de vrije vaart op elkaars waterwegen.[433] De uitwisseling tussen Deventer en Holland beperkte zich niet alleen tot goederen, maar strekte zich ook uit tot de arbeidsmarkt. In 1440 stelde het Deventer stadsbestuur zelfs een vestigingssubsidie in voor Amsterdamse lakenbereiders die zich in Deventer kwamen vestigen, met als doel de lakennijverheid te stimuleren.[434]

Bij een goederenuitwisseling van die omvang konden echter kleine en grotere conflicten niet uitblijven. Hoezeer alle betrokkenen ook hechtten aan een veilig en goed gereguleerd verkeer van en naar Deventer en een vreedzame afwikkeling van alle transacties, het was onvermijdelijk dat af en toe tegengestelde belangen van de gasten en gastheren van de jaarmarkten tot onderlinge problemen leidden. De Hollanders vormden zeker geen uitzondering op deze regel.

Een van de grootste doornen in het oog van de Hollanders was de Katentol, die werd geheven bij het gehucht Katen, dat in de buurt van Zwolle aan de oevers van de IJssel lag.[435] Deze heffing belastte het verkeer op de IJssel, dat voornamelijk bestond uit Hollanders op weg van of naar de jaarmarkten. Oorspronkelijk was de Katentol in handen van de abdis van Elten, maar die verpachtte hem in 1241 aan de stad Deventer. Het Deventer stadsbestuur baatte vanaf dat jaar de tol zelf uit, of verpachtte hem eventueel aan een van zijn burgers. Daarnaast pachtte de stad in 1354 voor het eerst de zogenoemde Bisschopstol, de plaatselijke markttol, die in het bezit was de bisschop van Utrecht. In 1401 werd deze overeenkomst omgezet in een eeuwigdurend erfpachtcontract, waardoor de Bisschopstol vast in handen van de Deventer magistraat kwam.[436] Vanaf de veertiende eeuw was vooral de Katentol een bron van controverse: het eerste grote conflict over de heffing daarvan ontspon zich in de jaren 1336-1347, tussen Amsterdam en Deventer. Amsterdam claimde vrijheid van afdracht bij deze tol, maar het Deventer stadsbestuur weigerde die te verlenen. Deze confrontatie leidde tot schermutselingen in Holland en Oversticht, waarbij zelfs doden vielen aan beide kanten. Actieve bemiddeling van de graven van Holland en Gelre leverde in 1339 een verzoening op,

[433] Weststrate, 'Abgrenzung durch Aufnahme', 34-35. De instelling van de pondtol van 1439-1441 is op zich al een indicatie van de wederzijdse bereidheid tot het zoeken van vreedzame oplossingen; Smit, 'Kamper pondtolregister', 209 en Ketner, *Handel en scheepvaart*, 70

[434] Benders, *Bestuursstructuur en schriftcultuur*, 243.

[435] Over de Katentol: Wientjen, 'De Katentol, 1463-1473' en ibidem, 'Tolheffing Deventer'.

[436] Wientjen, 'Tolheffing Deventer', 19-22.

maar een paar jaar later laaide de strijd weer op. Pas toen met het aantreden van de sterke Utrechtse bisschop Jan van Arkel de politieke machtsverhoudingen in het voordeel van Deventer keerden, kwamen beide partijen tot een vredesovereenkomst, inclusief een nieuw tolprivilege voor de burgers van Amsterdam. Zij waren vanaf dat moment vrijgesteld van betaling van tol over boter, kaas en hout. Alle andere goederen bleven tolplichtig.[437]

Met dit conflict was de toon gezet voor een doorlopende reeks schermutselingen tussen Hollanders en Deventer. Meestal was de tolheffing de inzet, soms aangevuld met allerlei andere (vermeende) misstanden, zoals overvallen op elkaars schepen, te lage kwaliteit van de handelswaar of ondeugdelijk verpakkingsmateriaal. Sneller constateerde dergelijke geschillen, die met wisselende intensiteit werden uitgevochten, in de jaren 1367-1368 en 1385-1388.[438] Een volgend geschil speelde zich af tussen 1419-1422, toen Hollanders als gevolg van een landsheerlijk conflict tussen Holland en Utrecht een alternatieve marktplaats voor Deventer zochten en die leken te vinden in Zutphen. Hertog Reinald IV van Gelre zag zijn kans schoon om de commerciële positie van Zutphen te verbeteren en rustte Zutphen uit met het recht om twee jaarmarkten te houden. De Hollandse ruwaard Jan van Beieren droeg zijn onderdanen op die markten te bezoeken. Nadat in 1422 de vrede was getekend, keerden de Hollanders terug in Deventer. De jaarmarkten in Zutphen zijn nooit een succes geworden.[439]

In de jaren veertig van de vijftiende eeuw was er opnieuw sprake van wederzijdse irritaties. Hollanders hadden vier schepen van Kampen overvallen. In reactie daarop ontzegden Deventer, Kampen en Zwolle de Hollanders het burgerrecht van een van de drie steden, inclusief de verwerving daarvan via een huwelijk.[440] Daarmee werd de kiem gelegd voor een strijd die zo'n twintig jaar later in alle hevigheid zou ontbranden. Directe aanleiding voor de onrust was de boterhandel.

---

[437] Sneller, *Deventer*, 65-67.

[438] In 1385-1388 stonden Amsterdam en Deventer weer tegenover elkaar. Inzet van de schermutselingen was de muntverhouding die werd gehanteerd bij de Katentol. In 1388 werd die vastgelegd in een nieuw tolprivilege voor Amsterdam.

[439] HUB 6, nrs. 322 en 323, pp. 175-176; Feenstra, 'Foires', 226, Henn, 'Mißglückte Messegründungen', 206-208; Wientjen, 'De Katentol', 60-61. Benders, 'Fairs in the principality of Guelders', 655 weerspreekt de opvatting dat de Zutphense jaarmarkten alleen ter concurrentie van die van Deventer zouden zijn ingesteld en legt de nadruk op de opleving van de Zutphense markthandel in de tien jaar na 1420. De timing van de creatie van de jaarmarkten en het nadrukkelijke Hollandse grafelijke bevel om ze te bezoeken duidt er mijns inziens toch op dat Reinald IV wel degelijk Zutphen de concurrentiestrijd met Deventer wilde laten aangaan.

[440] Sneller, *Deventer*, 68-74. Deze bepalingen zijn ook opgenomen in de Deventer keurboeken van 1448 en 1486; Van Vloten, 139, Benders, *Bestuursstructuur en schriftcultuur*, 243.

6.2 Conflict en embargo, 1444-1473

In 1444 klaagde de stad Keulen bij Deventer dat Hollanders hun botertonnen zwaarder maakten door ze voor het vullen in het water te leggen. Het hout zoog het water op en zo verkocht men 'hout voor boter'.[441] Nog in hetzelfde jaar kwamen Deventer en Holland een verordening overeen over de boterhandel in het algemeen, en de botervaten in het bijzonder. Blijkbaar voelden de Hollanders zich niet verplicht zich al te streng aan de nieuwe regels te houden, want in 1447 en vervolgens in augustus 1456 herhaalde Keulen zijn klachten.[442] In Deventer reageerde men onder meer door een keur op de vervaardiging van botervaten binnen de stad op te stellen, waarin het maximale gewicht van de vaten en tonnen werd vastgelegd en werd verordend dat ze van een stedelijk brandmerk moesten worden voorzien. Een keur voor vreemde kooplieden uit maart 1460 bepaalde dat alle goederen die in Deventer op de markt werden aangeboden eerst in de stadswaag moesten worden gewogen.[443] Deze expliciete voorschriften zullen de relaties met de Hollanders wellicht onder druk hebben gezet en die waren in deze jaren toch al niet optimaal. Sterker nog, de verhoudingen tussen Holland en Deventer waren juist in 1455 en 1456 op scherp komen te staan, als gevolg van de strijd om de opvolging van de Utrechtse bisschop Rudof van Diepholt, die in maart 1455 overleed.

Vrijwel direct na Rudolfs dood koos het Utrechts kapittel-generaal domproost Gijsbrecht van Brederode tot zijn opvolger, maar dat was tegen de zin van Filips de Goede, die de Utrechtse bisschopzetel in gedachten had voor zijn bastaardzoon David van Bourgondië, bisschop van Terwaan en proost van het kapittel van St.-Donaas in Brugge.[444] Filips werd daarbij gesteund door de Kabeljauwse partij in Holland, die fel gekant was tegen de Hoeksgezinde Gijsbrecht van Brederode. De hertog wist zijn zin door te drukken. Op Filips' instigatie, en als tegenprestatie voor diens belofte deel te nemen aan de kruistocht tegen de Saracenen, verhief paus Calixtus II David van Bourgondië tot bisschop van Utrecht, tegen de wil van de inwoners van het Neder- en Oversticht. Filips besloot hoogstpersoonlijk de kandidatuur van zijn bastaardzoon door te drijven en formeerde een leger dat de stad Utrecht en zowel het Neder- als het Oversticht in het gareel moest zien te brengen. De dreiging van het leger was genoeg om Gijsbrecht op drie augustus 1456 afstand te laten doen van zijn bisschopszetel.[445] De Overstichtse steden wensten echter niet zonder slag of stoot

---

[441] Kuske, *Quellen* I, nr. 1036.

[442] Kuske, *Quellen* I, 1159 en HUB 8, nr. 489. In de klacht van 14 augustus stelde het Keulse stadsbestuur dat het tarra-gewicht van de botervaten binnen enkele decennia vier keer zo groot was geworden.

[443] SA Deventer, MA, inv. nr. 135a, f. 2, 6 en 13; Wientjen, 'De Katentol, 1463-1473', 70.

[444] Bakker, 'Het beleg van Deventer', Van Gent, *Pertijelijke saken*, 67-72.

[445] Van Gent, *Pertijelijke saken*, 71. Overigens mag Gijsbrecht niet als anti-Bourgondisch worden betiteld. In ruil voor zijn erkenning van David ontvingen hij en zijn broer Reinoud, die zelfs Vliesridder was, niet alleen een

David als hun nieuwe landsheer te erkennen. Er moest een krijgstocht van het Bourgondische leger aan te pas komen om de steden Kampen, Zwolle, Deventer, Groningen en Oldenzaal op de knieën te dwingen. Deventer werd zelfs enkele weken belegerd voordat het capituleerde, waarna David zich als nieuwe landsheer kon laten inhuldigen in de drie grote Overstichtse steden.[446] In het Nedersticht bleek de storm rond de opvolging nog niet helemaal geluwd. Tussen 1456 en 1458 woedde er een strijd tussen voorstanders en tegenstanders van de Bourgondiër en pas in juni van dat laatste jaar werd de vrede tussen het Sticht en Filips de Goede definitief getekend.

Gedurende deze onrustige periode verbood Filips de Goede zijn Hollandse onderdanen Deventer te bezoeken, als een van de middelen om de druk op het Oversticht op te voeren. Dit blijkt uit twee zaken die tussen 1457 en 1459 voor het Hof van Holland werden gevoerd. In deze zaken werden Jan van Amstel respectievelijk Luitken Simonsz. van Wieringen, ervan beschuldigd het door Filips afgekondigde verbod te hebben geschonden. Van Amstel werd aanvankelijk zelfs gevangen gezet, maar na een uitspraak van het Hof in april 1460 weer vrijgelaten.[447] Deze lieden waren overigens niet per se kooplieden: Jan van Amstel was van lage adel.

De Bourgondische hertog zinspeelde er in deze periode op om zijn onderdanen te verplichten andere jaarmarkten te bezoeken dan die in in Deventer. Hij probeerde zelfs dergelijke jaarmarkten te scheppen in zijn eigen graafschap. Zijn oog was daarbij gevallen op Naarden, dat hij al eerder dwingend tot Hollandse visstapel had uitgeroepen. De Hollandse steden protesteerden in 1457 krachtig tegen zowel de vestiging van de visstapel in Naarden als ook tegen een eventuele verplaatsing van de Deventer markten naar het stadje. Naarden zou in hun ogen volstrekt ongeschikt zijn om als stapel en interregionale marktplaats te fungeren.[448] Tot een volledige Hollandse boycot van Deventer lijkt het in deze jaren nog niet te zijn gekomen. De opbrengsten van de Katentol wijzen in ieder geval niet in die richting.[449] Een paar jaar later ontspoorden de verhoudingen wel.

Op 23 juni 1463 schreef Keulen een dringende brief aan Dordrecht. De stadsbestuurders deelden daarin mee dat zij de laatste tijd bijzonder veel klachten hadden ontvangen over de boter die vanuit de Nederlanden in Keulen werd ingevoerd. De

---

algeheel pardon en de bevestiging van hun Hollandse bezittingen, maar Gijsbrecht werd daarnaast opvolger van David als proost van St. Donaas en tevens kanselier van Vlaanderen.

[446] Bakker, 'Het beleg van Deventer'.

[447] NA, HvH, nr.19, f.98v.-99 en f. 114; HvH, nr. 20, f.176 (zaak tegen Van Amstel); HvH, nr. 20, f.160 (zaak tegen Simonsz.).

[448] GA Haarlem, Inv. Enschedé I nr. 171; Ibelings, 'De middeleeuwse visstapel', 57-58. Zie hieronder § 7.4.

[449] Tussen 1455 en 1460 bracht de Katentol ieder jaar een bedrag tussen de 500 en 1000 pond op, vergelijkbaar met de waarden uit de jaren veertig; SA Deventer, MA, nr. 150, 24 en 25.

Nederlandse boterhandelaren, voornamelijk die uit Holland, zouden de zaak namelijk oplichten door verse boter met bedorven, ranzige boter te vermengen en te verkopen als goede boter. Bovendien zouden zij hun botertonnen en -vaten stiekem verzwaren, zodat ze minder boter hoefden te bevatten om toch op het juiste gewicht per ton te komen. Uiteraard wilden de Keulenaren dat '*die nuwicheit affgestallt werde*'.[450] Op dezelfde dag liet het Keulse stadsbestuur ook een brief over deze zaak uitgaan aan Deventer, dat immers een centrum van de zuivelhandel was. Keulen stelde voor dat men in Deventer een ordonnantie voor de boterhandel zou opstellen, inclusief een merkteken, '*myt dem brande ader sus anders*', voor de gecontroleerde en goedgekeurde tonnen en vaten.[451]

Als intermediair tussen de Hollandse boterproducenten en de Keulse afnemers had Deventer alle baat bij een goed gereguleerde en gestandaardiseerde handel.[452] Daarbij speelden ook heel direct eigen financiële belangen mee. In de loop van de vijftiende eeuw kwam het namelijk steeds vaker voor dat Hollandse kooplieden boter en andere goederen als Amsterdamse koopwaar op de markten van Deventer brachten. Zo konden ze profiteren van de tolvrijstellingen die Amsterdam in 1347 en 1388 had verworven, terwijl in werkelijkheid voor veel van de handelswaar wel degelijk tol moest worden afgedragen bij de Katentol.[453] Deventer zag dus niet alleen de handel tussen Keulen en Holland in gevaar komen, maar liep ook zelf inkomsten mis. De IJsselstad stelde daarom vlot een ordonnantie op, maar merkte tot haar schrik dat zij er zelf slachtoffer van werd. Nauwelijks twee weken na het Keulse verzoek bracht Deventer het bestuur van Keulen ervan op de hoogte dat de voorgestelde maatregelen hadden geleid tot een Hollandse boycot van de markten van Deventer. De boterhandel werd nu afgewikkeld in het Gelderse Harderwijk en tot grote verontwaardiging van de Deventer magistraat trokken ook Keulse kooplieden naar de nieuwe markt. De magistraat tekende hiertegen protest aan, ook al omdat Deventer de ordonnantie had doorgevoerd ten bate van '*dat gemeyne beste ende profijt*'.[454]

Maar er was meer aan de hand. Al vóór de Keulse waarschuwingsbrieven hadden de Hollandse steden in Den Haag een dagvaart belegd waarop onder andere de jaarmarkten van

---

[450] HUB, 8, nr. 1256

[451] HUB, 8, nr. 1257.

[452] Deventer voegde zich in zijn ordonnanties vaker naar Keuls voorbeeld. In 1513 bijvoorbeeld stelde het een verordening op de haringhandel op, waaraan een Keulse verordening voor Hollandse haringkooplui ten grondslag lag; Kuske, 'Kölner Fischhandel', 238.

[453] Wientjen, 'Tolheffing', 26. Het stadsbestuur maande in 1444 diverse Hollandse steden erop toe te zien dat hun burgers tolplichtige goederen op de rechtmatige wijze zouden aangeven bij de Katentol en de Bisschopstol en dat zij ook het stapelgeld (een heffing op de lakenhandel) voldeden; Dumbar, *Kerkelijk en wereltlyk Deventer* II, 139 en Benders, *Bestuursstructuur*, 279.

[454] HUB, 9, nr. 4.

Deventer ter sprake kwamen.[455] Bij hun bezoek aan die markten werden de inwoners van Holland namelijk sinds kort aan allemaal '*nuwicheden ende onrechten*' blootgesteld. Meer in het bijzonder zouden de Deventernaren er onrechtmatig de toltarieven voor hout en andere goederen hebben verhoogd. De stad Naarden had hierover zelfs geklaagd bij de abdis van Elten, van wie Deventer de Katentol in erfpacht had. In reactie daarop trok Deventer de Amsterdamse privileges bij de Katentol in.[456] De Hollandse steden besloten voorlopig Deventer links te laten liggen, te beginnen met een boycot van de Egidiusmarkt die op 1 september zou beginnen. Bovendien zouden ze naar alternatieve marktplaatsen zoeken om hun handel af te wikkelen. Dat het om een serieus besluit ging, blijkt uit de daadkrachtige actie van het Leidse stadsbestuur. Dat stuurde op 1 juli een bode naar Deventer om de Leidse burgers die daar nog verbleven, van deze besluiten op de hoogte te stellen en ze aan te manen hun zaken in Deventer af te ronden en de volgende markt daar niet te bezoeken.[457]

De onenigheid rond de gang van zaken in de boterhandel stelde Deventer en Holland lijnrecht tegenover elkaar. In feite waren de Keulse klachten uit dat jaar slechts de lont in een kruitvat dat al vanaf 1444 op ontploffen stond, om meer twistpunten dan alleen de boterhandel. De verscherping van het conflict in 1463 zorgde ervoor dat beide betrokken partijen zich aanvankelijk in hun eigen stellingen ingroeven, maar ze zagen ook in dat niemand gebaat was bij een langdurige ontwrichting van het handelsverkeer tussen Holland en de IJsselstreek. Al snel werden de onderhandelingen tussen Holland en Deventer geopend. Op 4 juli 1463 kwamen beide partijen in Kampen bijeen. Holland had meester Gillis Caboutere afgevaardigd, een hoge financiële ambtenaar uit het Hollandse bestuursapparaat van Filips de Goede.[458] Wie Deventer vertegenwoordigde is niet bekend. De onderhandelingen leverden echter niets op, integendeel: twaalf dagen na de bijeenkomst in Kampen vaardigde Filips een verbod op de handel met Deventer uit.[459]

In het handelsverbod deed de hertog nog eens duidelijk uit de doeken wat er vanuit Hollands perspectief mis was. Hij stelde dat de stad Deventer sinds enige tijd zowel de invoer van Hollandse producten op de jaarmarkten als de uitvoer van in Deventer gekochte goederen te hoog belastte. Daar kwam nog bij dat de huur van stallen voor de verkoop van laken in het

---

[455] GA Haarlem, Tresoriersrekeningen 1463-1464, f. 13.; GA Leiden, SA I nr. 528, f. 63v.
[456] Wientjen, 'Tolheffing', 26 en Dumbar, *Kerkelijk en wereltlyk Deventer* II, 174.
[457] GA Leiden, SA I nr. 528, f. 94.
[458] NA, Grafelijkheidsrekenkamer, Rekeningen, nr. 164, f. 88. Caboutere bekleedde een hoge functie in het Hollandse grafelijke bestuursapparaat. Van 1457 tot 1467 was hij controleur van de grafelijke ambtenaren van het graafschap; Mario Damen, *Staat van dienst*, 452.
[459] Het handelsverbod in: NA, Archief Hof van Holland (hierna HvH), nr. 466, f. 158-159.

gewandhuis ten onrechte was verhoogd. Vervolgens kondigde hij een handelsembargo af tegen de IJsselstad, dat inhield

- dat geen enkele van zijn Hollandse, Zeeuwse of Friese onderdanen op enigerlei wijze goederen mocht kopen of verkopen in Deventer,
- dat deze onderdanen op geen enkele manier handel mochten drijven met Deventernaren,
- dat sluikhandel via derden, met als doel de koop en verkoop van goederen in Deventer, niet was toegestaan,
- en dat vooral de toevoer van Hollandse boter naar de jaarmarkten verboden was, zeker zolang men in Deventer de nieuwe botergewichten hanteerde.

Wie dit embargo ontdook, verbeurde niet alleen zijn goederen die in de verboden transactie waren verhandeld, maar kon ook rekenen op een boete van honderd gouden leeuwen, een enorm bedrag.

Twee weken later stuurde Deventer een vertegenwoordiger naar Amsterdam en Leiden, '*omme des verbodes willen dat in Hollant geschiet was dat sie mit ons niet koepen noch verkoepen en solden*', maar zonder resultaat.[460] Het embargo bleef van kracht. Een jaar later breidde Filips het zelfs nog uit met de bepaling dat geen enkel Hollands schip de IJssel verder op mocht varen dan tot Kampen. Hij verhoogde bovendien de boete tot 400 gouden leeuwen en een eventuele overtreder verbeurde vanaf dat moment niet alleen zijn goederen, maar ook nog zijn schip.[461] Zulke strenge maatregelen waren wel nodig, want diverse Hollandse kooplieden waren niet van plan zich aan het verbod te houden en continueerden hun handel op Deventer. Sommigen schakelden daarvoor sluikhandelaren uit Gelre, Sticht Utrecht of Friesland in die wel vrijuit op Deventer mochten handelen[462], en anderen voeren gewoon zelf op Deventer. Een paar van deze kooplieden werden op heterdaad betrapt en voor het Hof van Holland gedaagd. Dat was een uiterst serieuze zaak, want het breken van een gebod van de landsheer werd uitgelegd als majesteitsschennis – de enorme boetes die werden geëist, waren dan ook evenredig aan de status van het vergrijp.

[460] SA Deventer, MA, nr. 150, rek. 1e kameraar 1463, f. 3.
[461] NA, HvH, nr. 466, f. 158-159, 159-160v. (vidimus van Filips' oorkonde, uitgevaardigd 26 oktober 1464).
[462] Wientjen, 'Katentol, 1463-1473', 88. Karel van Bourgondië probeerde in 1466 met matig succes deze praktijken te verhinderen door opnieuw een ordonnantie op te stellen en de niet-Hollandse handelaren door middel van een eed aan de handelsboycot te binden.

Het best gedocumenteerde proces is dat van het Hof tegen Pieter Dircxz. Deze zaak opende met de aanklacht van de procureur-generaal, Michiel de Wilde[463], die stelde dat de beklaagde op St.-Jansdag 1464 in Antwerpen twee schippers, Jan Ewers. en Clais Jansz, zou hebben ingehuurd om in Zierikzee twee partijen zout te laden en die naar Zutphen te vervoeren. Die eindbestemming bereikten ze echter niet, omdat Pieter Dircxz de schippers opwachtte op de IJsseldijk vlak voor Deventer. Dircxz liet het zout daar omslaan, met de intentie het niet in Zutphen, maar in Deventer op de markt te brengen, geheel tegen het handelsverbod van hertog Filips in. Procureur De Wilde eiste conform de verbodsbepalingen dat schip en goederen van Dircxz verbeurd zouden worden en dat de koopman daar bovenop nog een boete zou moeten betalen van 400 gouden leeuwen, of een ander bedrag dat het Hof goeddacht.

Het zal niet verbazen dat Pieter Dircxz de gang van zaken wat anders voorstelde dan de procureur-generaal. In zijn verweer verklaarde hij dat het in Zierikzee geladen zout wel degelijk bestemd was voor de markt in Zutphen.[464] Bovendien stelde hij dat op het moment dat hij de schippers inhuurde, de eerste ordonnantie van Filips al wel van kracht was, maar de tweede, met het expliciete verbod om de IJssel op te varen, nog niet. Toen het schip met zout op weg naar Zutphen vlak voor Deventer was aangekomen, liet Dircxz, die in zijn versie van het verhaal wel aan boord was van het schip, halt houden om zijn lading zout te vertollen. Op dat moment werd hij benaderd door een koopman uit Amersfoort en een koopman uit Kampen, die de gehele lading zout kochten en in hun eigen schip overlaadden. Aangezien dit allemaal gebeurd was op de dijk buiten de stadspoorten van Deventer en nog voordat het tweede handelsverbod was afgekondigd, had Pieter Dircxz feitelijk niets misdaan.

Hoewel de verklaring van de Amsterdamse koopman het gevoel geeft, dat hij slinks het handelsembargo ontdook, was het Hof mild in zijn arbitrale vonnis. Het Hof was '*meer geneycht* […] *tot barmhairticheyt dan tot rigeur van rechte'* en achtte moedwillige schending van het verbod niet aantoonbaar. Dircxz werd dus vrijgesproken van majesteitsschennis. Toch moest hij een forse boete betalen, van drie pond Vlaams, het equivalent van 60 tot 72 daglonen van bijvoorbeeld een meester-metselaar.[465] Misschien twijfelde het Hof toch ook aan het waarheidsgehalte van de verklaring van de Amsterdammer en was de boete bedoeld als waarschuwing voor degenen die zich schuldig maakten aan sluikhandel. Pieter Dircxz

[463] NA, HvH, nr. 24, f.216v-217; Le Bailly, *Recht voor de Raad*, 212. Over Michiel de Wilde, zie Damen, *Staat van dienst*, 497.
[464] Het verweer van Pieter Dircxz.: NA, HvH, nr. 24, f.238-238v.
[465] Een meester-metselaar in Holland verdiende in de tweede helft van de vijftiende eeuw vijf tot zes stuivers (= 10 tot 12 groten) per dag; Noordegraaf, *Hollands welvaren?*, 67-74. Over het verdienen van drie pond Vlaams à 240 groten (= 720 groten) deed hij dus 60 tot 72 dagen.

was, zoals we zagen niet de enige tegen wie de Hollandse procureur-generaal procedeerde, maar van de overige zaken is minder bekend. Het ging in ieder geval telkens om kooplieden die het handelsverbod zouden hebben ontdoken en daarvoor boetes tegen zich geëist zagen worden. Het probleem kreeg men daarmee de wereld niet uit, want een paar jaar later, in 1469, reisde de grafelijk ambtenaar Pieter Ysbrantsz. naar Deventer '*om aldair te vernemen ende him te informeren wat ende wie van den onderstaen van Hollant, Seelant ende Vrieslant tot Deventer voirn. ter marct geweest hebben*'.[466]

6.3 Zoektocht naar alternatieve markten

Intussen stelden de Hollanders veel in het werk om de jaarmarkten elders te doen plaatsvinden. Harderwijk bleek niet geschikt om direct de rol van marktcentrum over te nemen, de eerder genoemde aanwezigheid van de Keulse boterhandelaren in 1463 ten spijt. Nadat de Lebuïnusmarkt in november van dat jaar nog in het Zuiderzeestadje werd gehouden, hield men het voor gezien. Onderhandelingen met Deventer om weer terug te keren, leverden niets op. Vervolgens kwam Zwolle in beeld als alternatief. In 1464 testte men daar de al bestaande St.-Michielsmarkt uit ter vervanging van de Deventer markten[467], maar ook met weinig succes. Het jaar erop kwamen de Hollanders er niet *en masse* terug.

Het was hertog Adolf van Gelre die in 1465 de Hollanders weer een mogelijkheid bood. Hij probeerde het vacuüm dat dreigde te ontstaan in de handel tussen Holland en de oostelijker gelegen regio's in Gelders voordeel te vullen, door Zutphen het recht te schenken vier jaarmarkten te houden, precies op de data waarop normaal gesproken de markten van Deventer gehouden werden.[468] De Hollanders gingen er direct op in. De afgevaardigden van de Hollandse steden kwamen op 20 juli 1465 tot een voorlopige overeenkomst met Zutphen over de voorwaarden voor de verplaatsing van de markten.[469] Daarbij vroegen de Hollanders logischerwijze om marktgeleide en rechtszekerheid, maar tegelijkertijd grepen ze de gelegenheid aan om zich van een aantal lastige problemen te ontdoen die het contact met Deventer altijd hadden gekenmerkt. Zo bedongen de Hollandse steden onder meer dat zij vrijgesteld zouden worden van de afdracht van tol-, markt- of stapelgeld, met uitzondering van het deel van het stapelgeld na dat aan de hertog van Gelre toekwam. Ook voor de maat, het opmeten van bepaalde koopwaar, en eventuele extra opslagruimte voor de lakenhandel

---

[466] Smit, *Bronnen voor de geschiedenis der dagvaarten*, nr. 82, p. 84-85.
[467] HUB 9, nrs. 137-138.
[468] Alleen de voor de Midvastenmarkt werd geen vervangende markt in het leven geroepen; Benders, 'Fairs in the principality of Guelders' 655-656 en de kalender van Gelderse jaarmarkten aldaar op 661-663.
[469] WA Hoorn bergnr. 2864. Deze kopie van de overeenkomst was opgesteld door Hendrik van Münster, stadsschrijver van Zutphen, die in functie was van 1454 tot 1472; vriendelijke mededeling dr. J.F. Benders.

zouden de Hollanders een redelijk bedrag blijven afdragen.[470] Ze spraken bovendien af dat er tussen Hollanders en Zutphenaren op de Zutphense markt geen juridisch verschil zou bestaan. Zo konden de Hollanders eerder bestaande ongunstige bepalingen voor de handel in Zutphen omzeilen, zoals het recht op voorkoop door Zutphenaren of het verplicht inschakelen van een Zutphense burger als makelaar. Alleen een deel van de houtmarkt werd van deze bepaling uitgesloten, daar behielden Zutphenaren nog hun bevoorrechte positie. Verder stelden de Hollandse afgevaardigden dat het brandmerken van de botertonnen door Hollanders zelf zou worden uitgevoerd. De tegenstelling met Deventer is onmiskenbaar.[471] De waagmeesters tenslotte, moesten lieden van onbesproken gedrag zijn en onomkoopbaar.[472]

De kooplieden uit Holland hadden hiermee in beginsel een stel goede voorwaarden voor hun eigen handel op de markten van Zutphen in de wacht gesleept. Zij zouden ze verder bespreken op een dagvaart die eind juli 1465 werd gehouden. De Raad van Holland gaf de Hollandse steden toestemming om de concept-overeenkomst van 20 juli verder uit te werken en dat deden zij dan ook, in overleg met afgevaardigden van de Gelderse IJsselstad. Op 21 augustus besloten de Hollanders definitief hun handel op de Deventer jaarmarkten naar Zutphen te verleggen. Toch werd de marktverplaatsing geen succes. Het grootste probleem van Zutphen als concurrent van Deventer lag in zijn verkeersgeografische positie. Wie in Zutphen zijn bulkgoederen aan de man wilde brengen, vervoerde die liefst per schip. De route stroomopwaarts over de IJssel, die voor de Hollandse en West-Friese steden aan de Zuiderzee voor de hand lag, was geen optie, omdat die heel gemakkelijk door Deventer afgesneden kon worden. Op het moment dat Zutphen in beeld kwam als alternatieve marktplaats, gebeurde dat dan ook.[473] Een andere vaarroute, stroomopwaarts via de Vecht, Vaartse Rijn en Nederrijn en dan vanaf IJsseloord stroomafwaarts over de IJssel, bleek ook niet bevaarbaar. De Vaartse Rijn was namelijk grotendeels verzand en de bisschop van Utrecht, landsheer van Deventer, weigerde de stroom uit te baggeren, omdat dat te kostbaar was en omdat Deventer haar landsheer en de kapittels meedeelde een vete uit te roepen als deze plannen doorgang zouden

---

[470] WA Hoorn, bergnr. 2864, f. 1: '*behoudelic oec dat men vander mate geven sal dat geboerlic is of yement der maten begheert. Ende wairt zake dat die van Zutpheen voirs. den coepman uuyt Hollant enighe husinghe toe voechden of maecte hoir gewant in te setten, daer sullen si oer van geven des relick is*.'

[471] WA Hoorn, bergnr. 2864: '*Des soe sal men alle bottervaten uuyten voirs. landen comende branden een yghelic mit sinen yser ende een gelijck yser senden tot Zutpheen op die Waghe*.'

[472] Ibidem, f. 3: '*Item dat die stede van Zutpheen* [...] *gheen waechmeysters setten en sal zij en sijn van gueder fame of gheruchte ende daer toe gheeedt zoe dat sij van nyemant omme gecost en worden om den coopman te bedrieghen*.' Ongetwijfeld verwijst men hier naar de waagmeesters in Deventer, die in het recente verleden Hollanders zouden hebben benadeeld.

[473] Deventer sloot de rivier in september 1465; HUB 9, nr. 189. Directe aanleiding voor de blokkade was het besluit van Adolf van Gelre (op verzoek van Zutphen) om alle toegangswegen vanuit Gelre naar Deventer af te snijden. In het vervolg van deze fase van het conflict was het vooral de stad Zutphen zelf die toezag op de effectuering van de afsluiting van Deventer; Wientjen, 'De Katentol, 1463-1473', 83-84.

vinden.[474] Zo bleef alleen de landweg bleef over, maar vervoer per kar of wagen was relatief duur en niet ideaal voor het transport van grotere hoeveelheden.

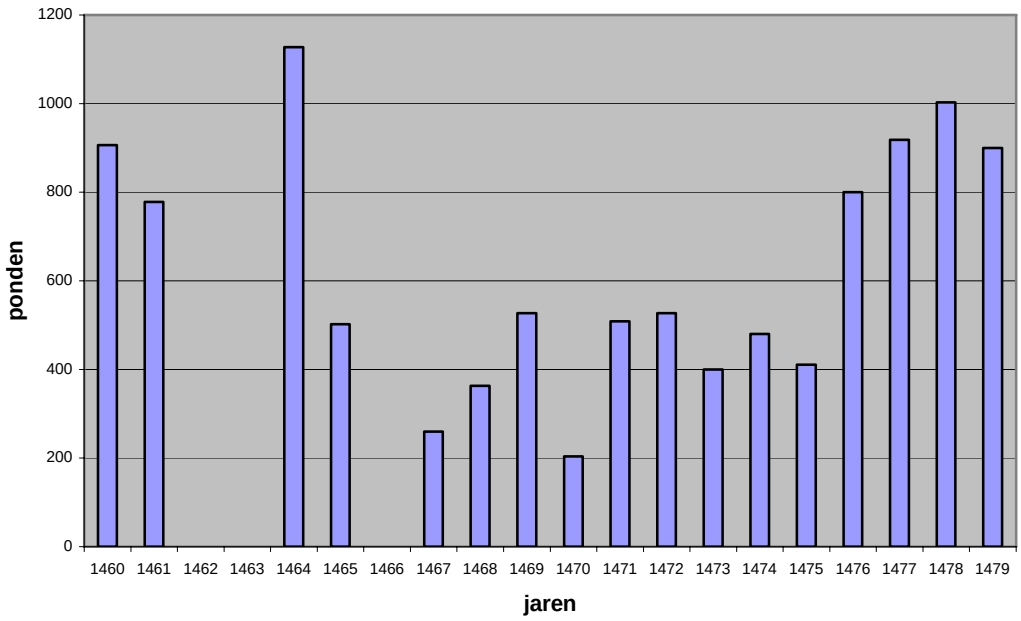
De rivierblokkades van Deventer hadden al snel succes. Zutphen werd effectief uitgeschakeld als concurrent. Er zat voor de Gelderse stad weinig anders op dan mee te gaan in het initiatief van bisschop David van Bourgondië en Adolf van Gelre om beide steden te verzoenen, onder verdere bemiddeling van de aartsbisschop van Keulen, de vijf kapittels van Utrecht, de stad Utrecht en de Gelderse hoofdsteden.[475] In het voorjaar van 1466 tekenden vertegenwoordigers van Zutphen en Deventer een overeenkomst, waarin eerstgenoemden beloofden zich niet meer te mengen in Deventers jaarmarktaangelegenheden. Daarnaast legden de steden duidelijk vast hoe handel en verkeer tussen hen zou moeten verlopen zolang Deventer en Holland nog in vete verkeerden.[476]

Geen enkele marktplaats wist Deventer uit zijn centrale positie te dringen gedurende het conflict, zo stelde Sneller al vast. Harderwijk, Zwolle en Zutphen voldeden niet en ook Kampen, dat in 1466 werd uitgeprobeerd[477], bleek geen adequate vervanger te zijn voor de Deventer markten. Een zoektocht naar een geschikte plaats voor de jaarmarkten in Holland zelf in 1467 liep eveneens op niets uit. Blijkbaar waren Amsterdam, Haarlem noch de Hollandse watersteden, die zich allemaal hiervoor hadden aangeboden, in staat voldoende buitenlandse kooplieden '*van boven*' tot een bezoek te verleiden.[478] Dit wil niet zeggen dat Deventer geen schade ondervond van de Hollandse boycot. Grafiek 6.1 laat zien hoe de opbrengst van de Katentol, die vlakbij Zwolle werd geheven op het IJsselverkeer, scherp daalde na de (hernieuwde) instelling van het handelsverbod door Filips de Goede. De vaart op de IJssel nam dus sterk af tijdens het hoogtepunt van het conflict. Zelfs na de geslaagde arbitrage van de stad Amersfoort in 1472 en de definitieve oplossing van het conflict in 1473 duurde het nog een aantal jaren voor het IJsselverkeer weer op het niveau zat van voor de aanvang van het conflict in 1463.

---

[474] Sneller, *Deventer*, 80; SA Deventer, inv. nr. 212, f. 10r., Wientjen, 'Katentol, 1463-1473', 84.
[475] Wientjen, 'Katentol, 1463-1473', 85.
[476] Sneller, *Deventer*, 81.
[477] HUB 9, nr. 178, noot 2.
[478] Sneller, *Deventer*, 82-83. Dumbar, *Kerkelijk en wereltlyk Deventer*, stelt dat het conflict in 1465 beëindigd moet zijn, onder verwijzing naar een stuk dat door hem als een verdrag tussen Holland en Deventer wordt getypeerd en dat ten laatste uit het eind van 1465 zou dateren. Dumbars gronden voor datering zijn echter vaag. Vgl. Benders, *Bestuursstructuur*, 278**,** die meegaat in Dumbars karakterisering en datering. Wientjen dateert het stuk op 6 september 1472 en ook Sneller plaatst het in 1472; Wientjen, 'Tolheffing', 27 en noot 57; Sneller, Deventer, 88-91. Of het werkelijk om een verdrag gaat, staat mijns inziens niet vast, want nergens blijkt dat Hollandse vertegenwoordigers het stuk hebben getekend of zelfs maar onder ogen hebben gehad. Het heeft meer de kenmerken van een conceptverdrag dat in Deventer is opgesteld en als uitgangspunt kon dienen voor verdere onderhandelingen met de Hollanders.

Grafiek 6.1 *Opbrengst Katentol, 1460-1479*



Bron: SA Deventer, MA, inv.nr. 150, De Cameraar, 25 en 26. De bedragen zijn afgerond op hele ponden. De tolinkomsten staan telkens op de eerste folio van de tweede rekening van het betreffende jaar, indien overgeleverd. De rekeningen van 1463 en 1466 ontbreken, het bedrag voor 1462 is zeer slecht leesbaar.

6.4 Infrastructuur

Vreemd genoeg gaat Sneller maar half in op de fundamentele vraag waarom geen van de alternatieve markten zich kon manifesteren als daadwerkelijke concurrent van Deventer.[479] Hij veronderstelde dat verkeersgeografische omstandigheden een grote rol moeten hebben gespeeld. Deventer lag inderdaad gunstig, op de kruising van de IJssel en een aantal landroutes van oost naar west. We zagen al dat de stad in staat was om Zutphen als concurrent te neutraliseren, terwijl de uitgangspositie van de Gelderse stad niet veel slechter was. Andere concurrenten schoten wel tekort in dit opzicht: Harderwijk bijvoorbeeld had wel een goede zeeverbinding, maar was over land slechter bereikbaar, Zwolle daarentegen lag gunstig ten opzichte van het Münsterland en Westfalen, maar had nog geen verbinding met de IJssel.

Deze analyse van Sneller is op zich niet onjuist, maar legt vooral de nadruk op wat er ontbrak bij de concurrentie. Mijns inziens moet het mislukken van de zoektocht naar een alternatief vooral worden verklaard vanuit de aantrekkingskracht van Deventer zelf. Die bleek

[479] Sneller, *Deventer*, 78-80.

maar moeilijk te evenaren. Deventer was namelijk uitstekend uitgerust om binnen zijn stadsmuren vijf grote jaarmarkten te laten plaatsvinden. Een deel van de infrastructuur van de stad was er speciaal op toegesneden. Deze infrastructuur valt grofweg in drie delen uiteen: een juridisch deel, de fysieke infrastructuur en het pakket aan handel-ondersteunende diensten dat de stad kon aanbieden.

Aan de juridische structuren die de jaarmarkten ondersteunden, hebben Sneller en Feenstra in het verleden al aandacht besteed. De belangrijkste pijlers voor de stabiliteit van de jaarmarkten waren het effectueren van marktgeleide en marktvrede, ondersteund door een snel en efficiënt handelend rechtsapparaat. Een apart rechtscollege dat tijdens jaarmarkten zitting hield, zoals dat bekend is van onder andere de jaarmarktencyclus van de Champagne, ontbrak in Deventer. Schout en schepenen spraken zelf recht en hanteerden een versnelde procedure bij geschillen die tussen jaarmarktbezoekers konden rijzen.[480] Aan marktvrede en marktgeleide was het Deventer stadsbestuur uiteraard veel gelegen. In tijden van onrust stuurde het vaak een deel van de stadsmilitie, of: militaire geleides per schip naar Kampen, om vanaf daar de Hollandse vloot veilig naar Deventer te begeleiden.[481]

In de loop van de eeuwen was in Deventer een fysieke infrastructuur ontstaan die was toegesneden op de interregionale jaarmarkten. Allereerst beschikte de stad over redelijk uitgebreide havenfaciliteiten. De meeste handelsschepen legden aan de Welle aan, de rivierkade voor de stadspoorten. Delen van die kade konden worden gereserveerd voor kooplieden uit een bepaalde stad – zo vroegen in 1444 de lakenhandelaren uit Leiden om een eigen aanlegplaats, een verzoek dat ze na 1472 herhaalden om een plek '*an die steyger, leggende tusschen tveer ende die visschmarct*'. Een kraan zorgde ervoor dat de goederen aan de wal kwamen, en via karren en zakkendragers werden ze de stad binnengevoerd.[482] Deventer had ook nog een aparte haven voor de houthandel, aan de zuidoostelijke zijde van de stad, waar de Schipbeek in de IJssel uitmondde. Het onderhoud van de haven was van groot belang voor de bereikbaarheid van de stad en dit was dan ook een steeds terugkerende post in de uitgaven van het stadsbestuur.

De havenfaciliteiten kenden wel beperkingen. De allergrootste zeeschepen bijvoorbeeld konden Deventer niet bereiken, mede door de steeds sterkere verzanding van de IJssel, een probleem waarmee ook Kampen steeds meer te maken kreeg. Het bleek een hinderpaal voor de opname van Deventer als primair centrum in de grote internationale

[480] Feenstra, 'Foires', 230-231.
[481] Sneller, *Deventer*, 49-50.
[482] *Stadsrekeningen Deventer* IV, 400 (1423) noemt de "oude wijnwagen".

handelsnetwerken. De tekortkomingen kwamen aan het licht toen in 1451 de Hanze vanwege een doorlopend conflict met Filips de Goede besloot haar *kontor* te Brugge tijdelijk te verplaatsen naar een stad buiten het machtsbereik van de Bourgondische hertog. De keuze viel aanvankelijk op Deventer, maar niet alle Hanzesteden waren daarmee even verguld. De Pruisische steden klaagden dat Deventer ongeschikt was als stapel voor hanzeatische goederen, omdat de stad voor hun schepen onbereikbaar zou zijn. Ze maakten overigens hetzelfde bezwaar bij de voorgestelde alternatieven Kampen, Utrecht en Amsterdam.[483] De vestiging van het Hanze-*kontor* in Deventer was geen lang leven beschoren. Teveel Hanzekooplieden lieten de stad links liggen en toen in het voorjaar van 1453 er ook nog eens pest uitbrak, week de Hanze uit naar Utrecht, om in 1457 terug te keren naar Brugge zonder daadwerkelijk groot voordeel te hebben gehaald uit de verplaatsing van het *kontor*.[484]

Deventer was over land goed bereikbaar. De gunstige ligging op het kruispunt van IJssel en landwegen werd nog eens versterkt door de brug over de IJssel waarover de stad zeker al vanaf de vroege vijftiende eeuw beschikte.[485] Vanuit Deventer liepen in westelijke richting landwegen naar de Veluwe, Amersfoort en Utrecht. Belangrijker waren de landverbindingen naar het oosten. In noord-oostelijke richting liep een handelsroute via de pleisterplaatsen Oldenzaal en Lingen naar Bremen en via Oldenzaal of Enschede bereikte men het noorden van Westfalen, waar Osnabrück en Münster de belangrijkste bestemmingen waren. Een alternatieve route naar noordelijk Westfalen liep langs het riviertje de Berkel naar Coesfeld. Vanuit Westfalen kon men over land verder in oostelijke richting naar Braunschweig en Magdeburg, of naar het zuiden van Duitsland.[486]

Het Deventer marktplein, de Brink, had een vorm die zich goed leende voor het houden van jaarmarkten. Het plein was in feite een grote langwerpige open ruimte, die bijna vanaf de rivieroever tot midden in de stad voerde.[487] De markt zou een kleine 200 meter lang geweest zijn en 40 à 50 meter breed, groter dan de markt in bijvoorbeeld Zutphen. Van groot belang voor een goed verloop van de lakenhandel was het gewandhuis, de plaatselijke lakenhal. Daar bevonden zich 28 '*gewandkysten*', opslagruimtes en verkooppunten die gehuurd konden worden bij het stadsbestuur. In principe was men verplicht alle laken in het

---

[483] Friccius, 'Wirtschaftskrieg', 63. Ongetwijfeld stelden de Pruisische steden de stand van zaken wat al te negatief voor. Om Brugge te bereiken moest handelswaar immers ook altijd in een van de voorhavens worden omgeslagen, aangezien grotere zeeschepen Brugge niet konden bereiken. Theoretisch was een dergelijke constructie ook op de IJssel mogelijk, met overslag in Kampen.
[484] Poeck, 'Kontorverlegung', 33-53.
[485] Benders, *Bestuursstructuur*, 124, noot 87.
[486] Bruns en Weczerka, *Hansische Handelsstrassen*, kaarten 10-12 en 17 geven zeer gedetailleerd de landroutes van en naar Deventer. Zie ook de kaart in Holthuis, *Scheiden van de markt*.
[487] Over de Waag, zie zeer recent Bloemink e.a., *De Waag in Deventer*.

gewandhuis te verkopen, zodat de stad de kwaliteit van de koopwaar kon controleren, maar in sommige gevallen werd kooplieden wel toegestaan vanuit een ander pand hun handel te drijven, zolang ze zich maar niet aan de kwaliteitskeuringen onttrokken.

Om aan alle gasten en hun goederen plaats te bieden, was in Deventer, zoals op vele handelsplaatsen, een vrij groot herbergwezen gegroeid. Uit Brugge is bekend dat de meeste herbergen niet heel grootschalig waren en tot ongeveer twintig personen onderdak verschaften.[488] Sommige herbergen, ook elders in de Nederlanden, waren echter aanzienlijke ondernemingen, waar minstens zestig mensen tegelijk konden overnachten.[489] Bij gebrek aan voorstudies is het moeilijk aan te geven hoeveel herbergen er precies waren in Deventer en hoeveel kooplieden van die herbergen gebruik maakten. Wel is zeker dat de waarden van de herbergen een rol vervulden in het handelsverkeer. Ze wikkelden zaken af van hun klanten tijdens hun afwezigheid, zorgden voor de opslag van goederen en traden op als getuige of geldschieter. Bepaalde groepen kooplieden van dezelfde herkomst gebruikten in jaarmarktsteden telkens dezelfde herbergen, waardoor ze op den duur eigen kleine 'handelsresidenties' creëerden. Vermoedelijk was dat in Deventer niet anders.[490]

De financiële infrastructuur was in Deventer betrekkelijk simpel. Weliswaar had de stad het recht zelf munten te slaan, maar voor het commercieel verkeer op de jaarmarkten waren geen ingewikkelde instellingen nodig. De meeste transacties werden met contant geld afgehandeld. Betaling op krediet kwam ook wel voor, maar op kleine schaal en zonder dat er een *lettre de foire* of wisselbrief aan te pas kwam. Voor het eenvoudige betalingsverkeer op de jaarmarkten volstonden de diensten van de vier geldwisselaars die vanaf 1393 in de stadsrekeningen worden genoemd als pachters van een wisseltafel. In 1460 is er sprake van stedelijke geldwisselaar die het muntverkeer tijdens week- en jaarmarkten diende te reguleren.[491]

Van doorslaggevende betekenis was de mate waarin de stedelijke elite met de jaarmarkten en de bijbehorende diensten verknoopt was geraakt. Een groep van Deventers vermogende burgers verwierf inkomsten uit een aantal stedelijke instellingen waarvan de rendabiliteit rechtstreeks afhing van het succes van de jaarmarkten. Dit gold voor de Katentol en de bisschopstol, maar ook bijvoorbeeld voor het kraangeld. Aanvankelijk kwam het beheer van de stedelijke kraan toe aan de wijnheren, de schepenen die waren belast met de inning van

---

[488] Murray, 'Of nodes and networks', 12.
[489] Hermesdorf, *De herberg in de Nederlanden*, 75-76. Zie ter vergelijking over het herbergwezen in Brugge en de betekenis daarvan voor Hanzekooplieden: Greve, 'Bedeutung Brügge Hosteliers'.
[490] Zie bijvoorbeeld de Hoornse koopman die over 'min waert van Deventer' spreekt. Dergelijke relaties zijn ook te veronderstellen tussen Deventer herbergiers en andere vreemde kooplieden.
[491] Suir, 'Deventer', 304.

de accijns op het tappen van wijn. Zij verwierven daarmee de inkomsten op de omslag van ieder vat wijn dat op de Welle werd geladen of gelost. Neveneffect van de verpachting was dat de elite, en dus het stadsbestuur, zeer veel in het werk stelde om de optimale omstandigheden voor de goederenuitwisseling op de markten te scheppen. De wijnheren bijvoorbeeld investeerden in het stadswijnhuis en in het onderhoud van de Welle.[492] Nadat het wijnmeestersambt in 1412 ophield te bestaan, verpachtte de stad de inkomsten uit de kraan, waarna de pachters op gelijke wijze gebaat waren bij succesvolle jaarmarkten.

Niet overal was de band van de stedelijke elites met de plaatselijke markten zo groot als in Deventer. Looper wees er al op dat rond 1400 de magistraat van Zutphen veel meer op grondbezit in de directe omgeving was georïenteerd dan op de interregionale handel.[493] Dit was een van de redenen waarom een poging om in 1420 twee nieuwe jaarmarkten in Zutphen te vestigen, mislukte. De concurrentie met Deventer heeft misschien ook wel meegespeeld, maar het feit dat de termijnen van de nieuwe Zutphense markten precies tussen die van Deventer waren gesteld, geeft aan dat ze eerder een graantje van de bloeiende Deventer markten wilden meepikken dan ze beconcurreren. Ook de andere plaatsen die men als alternatieve markt uitprobeerde, richtten zich op andere economische en commerciële terreinen dan de jaarmarkt[494] – in feite hadden kooplieden uit plaatsen als Harderwijk, Kampen en de Hollandse steden aan de Zuiderzee de centrale markt in Deventer nodig om handel te kunnen drijven met kooplieden uit Westfalen en uit de territoria langs de Rijn.

De Oost-Nederlandse steden zijn te weinig bestudeerd om daadwerkelijk te kunnen toetsen of de infrastructuur van Deventer doorslaggevend is geweest voor de terugkeer van de Hollanders in de jaren 1470. Veel van de genoemde infrastructurele elementen – marktplein, havenfaciliteiten, stedelijk kwaliteitscontroleapparaat, herbergen – waren ook in andere plaatsen voorhanden. Het is echter de vraag of ze daar ook op dezelfde schaal aanwezig waren, op een schaal die berekend was op de aanzienlijke omvang van de jaarmarkten. De Amerikaanse economisch historicus James Murray heeft recent de stelling opgeworpen dat de kracht van het commerciële netwerk van een stad kwadratisch toeneemt naarmate het aantal 'nodes' of knooppunten van dat netwerk toeneemt, analoog aan de werking van Artificial Neural Networks zoals het Internet. Onder deze knooppunten verstaat Murray herbergen,

[492] Benders, *Bestuursstructuur*, 258-259.
[493] Looper, 'Hansebewußtsein', 74-76 en idem, 'Holland', 2-3.
[494] Weststrate, 'Abgrenzung durch Aufnahme', 15.

wisselbanken, makelaars, handelaren, transporteurs et cetera. Een klein verschil in schaal zou al een aanzienlijke versterking van het aanwezige handelsnetwerk betekenen.[495]

Hoewel dit netwerkmodel van Murray in de praktijk bijzonder lastig te toetsen is vanwege de onvolledige informatie waarmee historici van de pre-industriële periode moeten werken, is het verleidelijk om de sterke positie van Deventer in de IJsselregio in dat licht te zien. Dat mag speculatief lijken, maar aanwijzingen voor de schaalvoordelen van Deventer als marktstad zijn te vinden in contemporaine bronnen. Heel duidelijk is het verzoekschrift dat de gedeputeerden van de Hollandse steden al in 1457 indienden bij de commissarissen van Filips de Goede, waarmee ze protesteerden tegen een eventuele marktverplaatsing van Deventer naar Naarden. De steden hielden Filips' plaatsvervangers voor dat Deventer een uitstekend gelegen handelscentrum was, met wel zes of zeven (!) markten die druk werden bezocht door vele Hollanders en Westfriezen. Daar ontmoetten ze talrijke handelaren '*van boven*', uit Westfalen, Gelre, Kleef, Gulik en het Rijnland, '*die tgoet van Hollant ende Westvrieslant copen.*' Bovendien beschikte Deventer over '*getouwen, ghenoich van wagenen, carren ende paerden die tghoet vandanen opwerder voren*', over een goede transportinfrastructuur dus, die ontbrak in Hoorn, Enkhuizen, Naarden, Harderwijk of de andere plaatsen waar de landsheer de markten zou willen laten plaatsvinden.[496] De combinatie van succesvolle instituties (de jaarmarkten), veel afnemers (de handelaren '*van boven*') en de transportinfrastructuur maakten Deventer veruit de meest geschikte plaats voor de goederenuitwisseling met de Oostelijke Nederlanden en het westen van Duitsland.

Ondertussen leed niet alleen Deventer schade van het sinds 1463 voortslepende conflict, maar ook de Hollandse kooplieden. De Hollandse handel met verschillende steden en territoria in het Duitse Rijk verliep tussen 1440 en 1475 relatief vaak moeizaam. De handel over de Waal en Rijn ondervond in de jaren veertig zware hinder van het conflict tussen Dordrecht en een groep van Gelderse en Kleefse steden over de misstanden op de Dordtse stapelmarkt.[497] Een conflict tussen Gelre en Keulen leidde vanaf 1460 ook tot blokkades op de Waal en Rijn en tot arrestaties van kooplieden. Weliswaar waren de Hollanders hier niet direct een betrokken partij, maar de rivierhandel met Kleef, Gulik en het Rijnland werd er wel ernstig door bemoeilijkt.[498] Bovendien stond Holland al vanaf het tweede kwart van de vijftiende eeuw op gespannen voet met de Hanze, en dan voornamelijk met Lübeck en de

[495] Murray, 'Of nodes and networks', 1-3.
[496] GA Haarlem, Inv. Enschedé I nr. 171; Ibelings, 'De middeleeuwse visstapel', 57-58.
[497] Seifert, 'Streit um den Dordrechter Stapel'; Niermeyer, 'Een vijftiende-eeuwse handelsoorlog'; zie hierboven 5.2.1.
[498] Alberts, 'Gelders-Keulse betrekkingen'.

zogeheten Wendische steden uit het Oostzeegebied. De vernieuwing van de vredesbepalingen met de Hanze, die sinds de beëindiging van het Hollands-Wendische conflict in 1441 periodiek werden verlengd, zorgde in de jaren zestig ook voor problemen. Een deel van de Hanzesteden eiste dat alle Hollandse producten op de Brugse stapelmarkt zouden worden aangeboden. Dit was uiterst ongunstig voor de Hollandse lakenhandel op het IJsselgebied en verder in westelijke richting. Het was dan ook in het belang van vooral Leiden en Amsterdam om de relaties met Deventer weer te normaliseren, omdat het de steun van die stad en feitelijk alle Hanzesteden van het Keulse 'Viertel' hard nodig had in de onderhandelingen met de Hanzesteden uit het Oostzeegebied. In 1469 ondernamen deze steden, en dan met name Amsterdam, pogingen om de zaak weer vlot te trekken[499], ondanks de weinig coöperatieve houding van de in 1467 aangetreden nieuwe landsheer Karel de Stoute.

Na nog een paar jaar van wederzijdse onderhandelingen kwamen beide partijen in de jaren 1472 en 1473 stapsgewijs tot een compromis.[500] Aanvankelijk dreigde de eerste ronde van deze onderhandelingen na enkele dagen overleg op niets uit te draaien, maar uiteindelijk namen de vertegenwoordigers van Amsterdam op de avond na de laatste overlegronde het initiatief om toch tot een vergelijk te komen. Alle aanwezigen uit Holland en Deventer werden het erover eens dat een arbitragecommissie zich zou buigen over de juiste tarieven van de Katentol, over de inhoud van de botervaten en over de waarde van de rekenmunt die werd gehanteerd bij de tolinning.[501] In september 1472 vaardigde het stadsbestuur een stuk '*van der schelinge tusschen den Hollanderen ende ons*', waarin de grondslagen van de relaties tussen Holland en Deventer werden vastgelegd.[502] Zo werd het Hollanders, en de en West-Friezen, wel toegestaan om met Deventer vrouwen te huwen, maar permanente vestiging in de stad bleef verboden. Daarnaast omschrijft het de nieuwe, gecentraliseerde manier waarop Hollanders hun Bisschopstol tol dienen te betalen wanneer zij de jaarmarkten bezoeken. Lijfstraffen in het geval van vechtpartijen en doodslag door Hollanders tijdens de jaarmarkten werden omgezet in boetes en gevangenisstraf. De precieze locatie van de houtmarkt, vlakbij

---

[499] Sneller, *Deventer*, 83-84 ; Limburg Brouwer, *Boergoensche charters*, 139. De verschillende Hollandse steden bespraken de zaak van Deventer diverse keren in 1468 en 1469; Smit, *Bronnen voor de geschiedenis der dagvaarten*, deel III, 20, 75-76 en 84-85. In mei 1469 kwam het tot onderhandelingen tussen de Hollanders en Deventer in Dordrecht en later in Wijk bij Duurstede, ibidem, nr. 66, p. 55-57.

[500] De onderhandelingen draaiden voornamelijk om de juridische status van de Katentol, de muntvoet die bij de heffing van de tol zou moeten worden gehanteerd en de voorwaarden waarop Hollanders naar Deventer zouden kunnen komen. Daarnaast besteedde men veel tijd aan het vinden van een geschikte arbiter. Alle stukken rond iedere stap in het onderhandelingsproces zijn uitgegeven in Smit, *Bronnen voor de geschiedenis der dagvaarten*, deel III, m.n. nrs. 177, 203, 205206, 212, 214, 229, 239, 242, 249 en 255. De onderhandelingen zijn gedetailleerd geschetst in Wientjen, 'Katentol, 1463-1473', 91-134.

[501] Smit (ed.), *Bronnen voor de geschiedenis der dagvaarten* deel III, nr. 205 d., p. 205-208

[502] SA Deventer, MA, inv.nr. 4a, f.172v.-173r. Voor deze studie is de transcriptie van Wientjen geraadpleegd, 'Katentol, 1463-1473', bijlage 5.

de monding van de Schipbeek, werd gespecificeerd en gedragslijnen voor de houthandel uitgezet. Een paar bepalingen gaan over het al dan niet te betalen waaggeld voor zuivelproducten en de heffingen op de aankoop van Deventer koek. Het stuk sluit af met de verzekering dat burgers van Amsterdam geen Bisschopstol en die van het Gooiland geen Katentol hoeven betalen, mits zij dat (in de nabije toekomst) juridisch hard kunnen maken. De laatste punten van geschil werden in 1473 definitief uit de wereld geholpen, onder arbitrage van prior Geert Spronck van het bij Arnhem gelegen kartuizerklooster Monnikenhuizen.[503] De handel tussen Deventer en Holland bloeide daarna snel weer op. De gestegen inkomsten van de Katentol na 1474 getuigen daarvan.

[503] Details van de overeenkomst in SA Deventer, MA, inv. nr. 218-d , uitgegeven door Smit, *Bronnen voor de geschiedenis van de dagvaarten*, III, nr. 255e. (ook getranscribeerd in Wientjen, 'Katentol, 1463-1473' bijlage 6). Zie ook Sneller, Deventer, 88-91. Uitgangspunt van het compromis waren de muntverhoudingen uit de tolovereenkomst uit 1388. Verder bepaalde de overeenkomst onder meer dat voortaan alle Hollanders tolvrijheid zouden genieten voor de handel in boter, kaas, hout en houtproducten. Het probleem van de te zware botertonnen was daarmee opgelost.

DEEL IV: DE ZESTIENDE EEUW: 1543-1557

7. Tollenbeheer na 1543

Het jaar 1543 was een keerpunt in de geschiedenis van de Nederlanden en in het bijzonder van Gelre. In september van dat jaar eindigde de jarenlange oorlog tussen keizer Karel V en zijn Gelderse tegenstrevers Karel van Egmond en diens opvolger Willem van Kleef.[504] Met de ondertekening van het Verdrag van Venlo erkende Willem van Kleef zijn nederlaag en moesten de inwoners van Gelre de Habsburger Karel V aanvaarden als de nieuwe heerser over hun hertogdom. De aanvaarding betekende meer dan een eenvoudige wisseling van landsheer voor Gelre. De komst van de Habsburgers ging namelijk gepaard met een aantal ingrijpende veranderingen op het terrein van het bestuur en domeinbeheer van het hertogdom.[505]

7.1 Het domeinbeheer van Gelre naar Habsburg

De vertegenwoordigers van Karel V, stadhouder René van Chalon[506] en Lodewijk van Vlaanderen, heer van Praat,[507] lieten al snel na de machtsovername een onderzoek instellen naar de toestand van de domeinen en landsheerlijke inkomsten, om een idee te krijgen van de inkomsten die het net verworven hertogdom mogelijk zou kunnen opleveren. Het onderzoek werd uitgevoerd onder leiding van Gerard Renoy, rekenmeester van de Hollandse Rekenkamer, die al op 21 september in Gelre werd ontboden. Renoy ging snel en efficiënt te werk. Binnen enkele maanden stelde hij een 47 punten tellend rapport op over het beheer en de staat van de diverse domeinen en inkomsten waarop keizer Karel recht had en over enkele financiële verplichtingen die zijn Gelderse voorganger, '*le feu Charles dEgmondt*', was aangegaan.[508] Tevens deed Renoy een aantal aanbevelingen voor de verbetering van het domeinbeheer in Gelre. De belangrijkste daarvan was de aanstelling van een landrentmeester-

[504] Over de oorlogen tussen Gelre en Habsburg: Tracy, *Holland under Habsburg rule*, 64-89.

[505] De meest recente overzichten van de gevolgen van Habsburgse machtsovername voor het bestuur en domeinbeheer van Gelre zijn Wil van de Pas, 'Gelderse Archief Rekenkamer' en ibidem, 'Tussen centraal en lokaal gezag'. Over de betekenis van het jaar 1543 voor de Gelderse geschiedenis, zie Buisman (red.), *Verdrag van Venlo*.

[506] Chalon trad al na een een half jaar af als stadhouder, als gevolg van een conflict met de centrale regering over zijn traktement. Hij werd opgevolgd door Filips van Lalaing; Van de Pas, 'Tussen centraal en lokaal gezag' 38-39. Zie ook A.J. Maris, *Het archief van het Hof van Gelre en Zutphen*.

[507] Lodewijk van Vlaanderen was sinds 1517 lid van de Geheime Raad van Karel V. Daarnaast werd hij in 1536 aangesteld als hoofd van de Raad van Financiën en in 1540 als lid van de Raad van State. Lodewijk bekleedde vanaf 7 oktober 1544 de functie van stadhouder van Holland en Zeeland; Van de Pas, 'Gelderse Archief Rekenkamer', 61 en Cools, *Mannen met macht*, 301.

[508] Dit rapport is uitgegeven door Sloet, 'Toestand der domeinen', 395-431; zie ook Wil van de Pas, 'Gelderse Archief Rekenkamer', 61.

generaal die toezicht zou houden op de werkzaamheden van alle Gelderse rentmeesters, tollenaars, muntmeesters en gerechtelijke functionarissen, de zogeheten subalterne domeinbeheerders.

Begin 1545 werd Renoy zelf als landrentmeester aangesteld.[509] Rondom hem ontstond een team van functionarissen dat gezamenlijk zorg droeg voor onder meer het afhoren van de subalterne rekeningen en de inning van de saldi uit de diverse domeinen. De landrentmeester werd ondersteund door de derde secretaris van de kanselarij, mr. Johan Bell, die verantwoordelijk was voor de verwerking van de rekeningen en daarnaast als chartermeester in dienst was. Hij bezat een grote expertise in Gelderse domeinzaken, omdat hij deze functies ook al bekleedde onder Willem van Kleef en Karel van Egmond. Ook werkte hij samen met de kanselier van Gelre, Joost Sasbout, die hij nog uit het Hollandse landsheerlijke bestuur kende. Dit college, stadhouder, kanselier en hun raden, zou zich in de tweede helft van de zestiende eeuw ontwikkelen tot het belangrijkste financiële, rechterlijke en bestuurlijke orgaan van Gelre. Binnen de grotere Habsburgse bestuursstructuur werd het Gelderse domein onder controle van de Brusselse Rekenkamer gesteld. De rekeningen van de landrentmeester-generaal werden in Brussel afgehoord en ook de subalterne rekeningen werden vaak nog door een Brusselse rekenmeester gecontroleerd. In de jaren 1540 en 1550 was de rekenmeester Gregorius van Dieve met deze taak belast. Samen met Gerard Renoy en in bijzijn van secretaris Johan Bell controleerde hij de financiële verslaglegging van de subalterne domeinbeheerders, waaronder de rekeningen van de Gelderse tollenaars.

Het rapport van Renoy uit 1543-1544 gaat nauwelijks in op de Gelderse tollen, maar bracht wel het beheer van de tollen van Tiel en Middelaar onder de aandacht. Over de Maastol van Middelaar merkte Renoy op dat ze niet goed functioneerde. De burgers van Venlo zouden weigeren er hun schepen en goederen aan de inspectie te onderwerpen, omdat zij daar op grond van hun tolvrijheden en het stapelrecht van hun moederstad van gevrijwaard van zouden moeten blijven. De Venlonaren stonden zelfs niet toe dat de beheerders van de tol controleerden aan wie de goederen in de Venlose schepen eigenlijk toebehoorden. Hier moest de orde hersteld worden, volgens Renoy.

De overige plaatsen die tot de Grote Gelderse tol behoorden, ontbraken dan misschien in de aanvankelijke schets van de Gelderse domeinen en landsheerlijke inkomsten, maar ze werden wel degelijk door Renoy scherp tegen het licht gehouden. Lobith, dat de hoofdtol vormde van het Gelderse tollencomplex, was in 1479 in handen van Kleef gevallen. Ter

[509] Zie voor deze alinea Van de Pas, ‘Gelderse Archief Rekenkamer’, 61-63.

compensatie had men tijdens de regeringsperiode van Karel van Egmond een tol in Arnhem toegevoegd aan het bestaande systeem en de Grote Gelderse of '*Lobitsche*' tol omvatte daardoor in 1543 tollen in Nijmegen, Arnhem, IJsseloord, Zutphen, Zaltbommel en Heerewaarden. De tol van Tiel, die eigenlijk ook bij dit complex hoorde, was in de loop van de zestiende eeuw in handen geraakt van Joost van Sweten.[510]

De nieuwe machthebbers kwamen na een eerste inventarisatie tot de conclusie dat de inkomsten uit de tollen volstrekt ontoereikend waren. De belangrijkste oorzaak daarvoor lag in het bijzonder chaotische beheer van de tollen. Renoy en de zijnen bundelden hun bezwaren in een lijstje, dat zij onder meer aan de Nijmeegse tolrekening van het boekjaar 1543-1544 toevoegden. De klachten waren serieus: op de eerste plaats verweten zij het tolpersoneel dat zij de rekening en het contraboek uit één kladlijst hadden gemaakt, terwijl beide stukken onafhankelijk van elkaar zouden moeten worden vervaardigd door respectievelijk de tollenaar en de tolschrijver, zodat de rekening zou kunnen worden gecontroleerd aan de hand van het contraboek. Daarnaast vermeldden de tollenaars nergens wie de eigenaren waren van de goederen die ze vertolden, waar de betreffende kooplieden en schippers vandaan kwamen en om welke hoeveelheden goederen het ging. Bovendien was het volstrekt niet duidelijk welke tarieven de tollenaars hanteerden. Vooral de geringe hoeveelheid geregistreerde wijn wekte verbazing. De wijnhandel vanuit Frankrijk was immers stil komen te liggen door de oorlog tussen Karel V en Frans I van Frankrijk, dus veronderstelde men dat als vervanging van de Franse wijn '*oick meer Rinsche wynen dan op ander iaeren den Ryn afgecommen syn*', wat volstrekt niet het geval bleek te zijn. Gevraagd naar de reden voor deze chaos antwoordden de betrokken tollenaars dat voor het aantreden van Karel V al een aantal jaren geen tol meer was geheven en dat het hun aan richtlijnen en ordonnanties voor het inning van de tollen ontbrak. Als gevolg daarvan behandelden ze na de herinvoering ervan kooplieden en schippers coulant, naar de oude gewoonte.[511]

De stadhouder onderkende direct dat de tolinning strikter moest worden uitgevoerd. Aan de genoemde inleiding werd een instructie voor het tolbeheer toegevoegd die aan de wantoestand een eind moest maken.[512] De tollenaars, tolschrijvers, bezieners en tolknechten werd onder meer duidelijk gemaakt welk toltarief te hanteren op grondslag van een

[510] Sloet, 'Toestand der domeinen', 425.
[511] GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 2416, f. 6r. In de rekening van de tol van Arnhem uit hetzelfde jaar wees Johan Bell, de secretaris die met de afhoring ervan was belast, op het gebrekkige beheer van die tol en vooral op de '*soberheyt van dese ontfanck*', GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 2281, f IIr. In de marge van de rekening van IJsseloord merkt men op dat '*Desen toll* [...] *by tiden des heren van Cleve* [*was*] *aboliert ind affgestallt ind by den princen van Orangien* [stadhouder René van Chalon] *van wegen Keyserlicken Mayesteit den 21en octobris 43 angegeven ind opgericht* [...]'; GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 2326, f. Ir.
[512] Ibidem, f. 6v.-8r.

ordonnantie van hertog Karel van Egmond uit 1532.[513] Verder legde de instructie in tien punten de richtlijnen van het beheer van de tollen gedetailleerd vast:

1. De tollenaar diende zelfstandig een boek bij te houden, waarin hij noteerde welke goederen hij had vertold, hoeveel goederen dat waren, in wiens schip ze vervoerd werden, wie de eigenaar van de goederen was ('*wiese toecommen*'), en in welke stad of plek de schippers, kooplieden en/of eigenaren van de ladingen woonden en burgerschap hielden.
2. De tollenaar diende de vertollingen te verdelen in een rubriek '*afcommende*' en een rubriek '*opvaerende*' goederen. De maand moest duidelijk worden aangegeven, alsmede de dag van de maand waarop werd vertold.
3. De tolschrijver moest op zijn beurt een contraboek bijhouden, waarin hij, in het bijzijn van de beziener, de gegevens over lading, schepen, eigenaar, schipper en tolbetaling noteerde. Dit diende te gebeuren zonder dat de tolschrijver op enige wijze het boek van de tollenaar raadpleegde.
4. Het contraboek kon te allen tijde worden opgevraagd door de commissaris of centrale overheidscontroleur in functie. In zo'n geval moest het contraboek zijn getekend en bevestigd door de beziener en voorzien van een geschreven eed van de tolschrijver en beziener waarin zij de juistheid van de gegevens in het contraboek bevestigden.
5. De tollenaar kon elk moment worden gevraagd zijn opbrengsten naar zijn landsheer of diens commissaris te sturen en er rekenschap van af te leggen op basis van zijn eigen rekening en niet die van de tolschrijver.
6. De ordonnantie betreffende de regels van tolheffing van Karel van Egmond uit 1532 bleef van kracht. De tollenaar enerzijds en de tolschrijver met de beziener anderzijds moesten ieder in hun eigen boek opschrijven hoeveel wijn zij als tolbaar voeder beschouwden. Van alle soorten handelswaar diende men exact te vermelden hoeveel geld was ontvangen voor welke hoeveelheid goederen.
7. Alle passerende schepen moesten aanleggen en gecontroleerd worden. Indien een schipper of koopman tolvrijheid claimde voor de goederen in zijn schip, moest hij schriftelijk bewijs ('*schijn*') leveren dat zij niet toebehoorden aan lieden die geen tolvrijheden genoten.

[513] Uitgegeven door Nijhoff, *Gedenkwaardigheden*, VI-3, nr.1669.

8. Alle schippers moest worden bericht dat de ordonnantie van Karel van Egmond betreffende vrije en onvrije goederen nageleefd zou worden, dit overigens zonder de geprivilegieerden in hun rechten te beknotten.
9. De tolknecht moest altijd op het water zijn om te zien of er schepen aankwamen en in zo'n geval de tollenaar, tolschrijver en beziener waarschuwen. Zij betraden dan met zijn drieën het betreffende schip, controleerden lading en eventuele papieren en noteerden hun bevindingen in hun afzonderlijke boeken. Daarna dienden ze aan wal te gaan om het tolgeld te ontvangen en ook hierover aantekening te maken.
10. Om de inning van tolgelden in goede banen te houden, mochten de tolambtenaren het tolhuis alleen verlaten met uitdrukkelijke toestemming van de commissaris of andere hogere ambtenaren die met de tollen waren belast. Indien zij vanwege dringende toch afwezig zouden zijn, dan dienden ze voor vervangend personeel te zorgen.

Het zou nog enige tijd duren voordat de tollenaars van de Grote Gelderse tol de nieuwe regelgeving daadwerkelijk begonnen na te leven. De tolrekening van Nijmegen van het jaar 1544-1545 meldt halverwege het boekjaar stellig dat de administratie van de tol vanaf dat moment zou worden uitgevoerd volgens de '*Nijhe Ordonnantie des groten Gelderschen tols*'.[514] En inderdaad, de rekeningposten werden uitgebreider en omvatten meer informatie dan die van het voorgaande jaar. Toch vonden de Habsburgse ambtenaren dat de tollenaars hun taken nog lang niet naar behoren uitvoerden. Keer op keer uitten ze hun ongenoegen over hoe slecht de ordonnantie werd nageleefd en hoe weinig de tollen maar opleverden. Zo krabbelden ze tijdens de afhoring van de Arnhemse rekening van 1546-1547 in de marge: '*Want die ordonnantie niet geobserveert is, zij hier van te hove gesproocken*'. Vervolgens vaardigde men in december 1547 in naam van Karel V te Arnhem een plakkaat uit waarin de ordonnantie van Renoy, met de bovengenoemde punten, nog maar eens werd herhaald.[515] De implementatie ervan bleef problematisch, want in zowel Arnhem, IJsseloord als Nijmegen interpreteerden de tollenaars de jaren erna de ordonnantie naar eigen goeddunken. Daarbij herhaalden de tollenaars telkens de klacht dat zij niet over een goede instructie over het tolbeheer beschikten, en even zo vaak meldden de afhoorders dat zij een kopie van die instructie opnieuw ter beschikking zouden stellen.[516] Ook het overige tolpersoneel bleek zich niet strikt aan de richtlijnen te houden. Dit was voor de stadhouder, kanselier en raden te

[514] GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 2417, f. 15r.
[515] GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 300 ('*Register vanden placcaten*') f. 36r.-39r.
[516] Bijvoorbeeld in IJsseloord in 1546, 1547 en 1548, GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 2328-2330, telkens f. IIr.

Gelre aanleiding om namens Filips II nog in 1556 een plakkaat uit te vaardigen waarin de taakstelling en de competenties van de tolbezieners van de Grote Gelderse tol nog eens duidelijk uit de doeken werd gedaan.[517]

Alle gemopper van de Brusselse en Arnhemse ambtenaren ten spijt had de invoering van hun ordonnantie en de daaropvolgende strengere controle uiteindelijk wel degelijk effect. Na enkele jaren raakten de tollenaars en hun personeel aan de Bourgondisch-Habsburgse werkwijze gewend, produceerden zij steeds nauwgezetter bijgehouden rekeningen en zagen zij in het geheel genomen de inkomsten van hun tollen stijgen (zie tabel 8.1). Niet iedereen had daar voordeel bij. De Habsburgse machthebbers waren uiteraard gebaat bij deze grotere financiële transparantie én bij de vergroting van hun inkomsten, maar de tolbetalende schippers en kooplieden op de Waal, IJssel en Rijn zullen er minder tevreden mee zijn geweest. Na jaren van coulante behandeling door de tollenaars gedurende de Gelders-Habsburgse oorlog en de nasleep daarvan, werden hun schepen en goederen vanaf 1550 scherper gecontroleerd dan ooit tevoren.

De omvorming van het beheer van de Gelderse tollen naar Habsburgs model heeft uitzonderlijke gevolgen gehad voor de waarde van de tolrekeningen als historische bron. In vergelijking met de rekeningen uit de veertiende, vijftiende en de eerste helft van de zestiende eeuw, zijn in de rekeningen van na 1543 veel meer gegevens over het rivierverkeer opgenomen, met name in die van Nijmegen. Anders dan voorheen werd daar nu van elk schip dat de tol passeerde, precies opgetekend wie de tolbetaler was en uit welke stad hij afkomstig was. De tollenaars noteerden verder wat voor typen schepen aanmeerden, welke goederen aan boord waren, aan wie ze toebehoorden en waar de eigenaren of bevrachters vandaan kwamen. Bovendien hielden de tollenaars bij in welke exacte hoeveelheden de goederen in de scheepsruimen waren gepakt, en dat is een groot verschil met de rekeningen uit de eeuwen ervoor. Een nog belangrijker onderscheid is dat het tolpersoneel vanaf het midden van de zestiende eeuw de opdracht kreeg om ook de schepen van degenen die tolvrij voeren te inspecteren en de bevindingen daarvan in de rekening op te nemen. Als tolbedrag noteerde men dan eenvoudigweg '*nyet*'. De reden hiervoor was tweeledig. Aan de ene kant wilde men voorkomen dat schippers uit een plaats die tolvrijheid had verworven, zouden proberen goederen van derden mee te voeren waarover wel degelijk tol verschuldigd was.[518] Aan de

[517] GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 300, f. 145v.-155v.

[518] Vgl. de ordonnantie van 1547: '*Sullen oick die amptluyden den schipperen gesynnen ende waerschouwen dat sy gheen vremde goederen vueren men en sette een yeder in zyn ruym. Oick mede vanden verner inhalden des ordenonghs heren Kaerls van Egmondt voirs. ende datmen die selvige verstaet naegegaen to worden, doch sonder den gepreviligieerden in haeren vrijheijt ende rechten eenichsins to verongelycken.*'

andere kant zullen de Habsburgse bestuurders een beeld hebben willen verkrijgen van het gehele rivierverkeer, om zich een goed beeld te vormen van het belang van deze handelsroute. Dat deed men uiteraard voornamelijk vanuit fiscaal oogpunt, maar de bovengenoemde opmerking over de geringe omvang van de Rijnwijnaanvoer tijdens de Habsburgs-Franse oorlog verraadt dat de Habsburgse bestuurders ook oog hadden voor de rol die deze aanvoerweg kon spelen in een groter Europees economisch-politiek verband. In deze gedachtengang past ook de richtlijn dat de tollenaars het passerende verkeer per maand in een rubriek 'stroomafwaarts' respectievelijk 'stroomopwaarts' dienden onder te brengen.

Ondanks deze verbeteringen van de toladministratie leveren ook de rekeningen van na 1543 vanzelfsprekend nog enige interpretatieproblemen op. Allereerst is het onwaarschijnlijk dat de rekeningen van de eerste jaren direct na de Habsburgse overgang het gehele rivierverkeer accuraat registreerden. Zoals gezien stelden de tollenaars ze op zonder dat zij duidelijke richtlijnen voor ogen hadden. De voortdurende aanmaningen van de controlerende instanties om de juiste ordonnanties in acht te nemen, suggereren dat een deel van de kooplieden en schippers hun schepen ongemerkt langs de tolstations heeft gelaveerd, of op zijn minst zonder al te veel tol af te dragen.

Een andere constante bron van zorg voor Renoy en zijn opvolgers was de manier waarop tollenaars omgingen met de tolvrijstellingen die waren verleend aan burgers van diverse steden. De Gelderse steden hadden in de loop van de vijftiende en zestiende eeuw allemaal vrijheid van tolbetaling in hun eigen hertogdom verkregen, vooral tijdens het bewind van Karel van Egmond.[519] Problematischer waren de vrijstellingen voor niet-Gelderse steden, die nogal versnipperd waren. Kooplieden uit Deventer bijvoorbeeld genoten alleen tolvrijheid op de IJssel tot Zutphen en dienden elders in Gelre wel het volle pond te betalen. Ingewikkelder nog lag het bij Emmerik, dat op een aantal kleinere Gelderse tollen volledige vrijstelling van betaling claimde[520] en volgens een register van tolvrijheden en –privileges dat in 1572 in opdracht van de Hertog van Alva was aangelegd, '*opverdich opten grooten*

[519] Sommige steden als Zutphen en Arnhem bezaten die volledige tolvrijheid al zeker vanaf de dertiende eeuw; de burgers van Nijmegen werden pas in 1492 vrijgesteld van betaling van de tollen in Zaltbommel en Lobith (wat neerkwam op de gehele Gelderse of Lobithse tol), ter gelegenheid van de terugkeer van Karel van Egmond uit Bourgondische gevangenschap en als dank voor de steun die de hertog van de stad had ondervonden; GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 808, f. 25v-26v.

[520] Tot 1355 was Emmerik nog een Gelderse stad, daarna werd het diverse keren verpand aan de graaf van Kleef. De stad kwam weer terug in Gelderse handen, maar viel in 1402 definitief toe aan Kleef. Zij was in 1233 door graaf Otto II van Gelre van het kapittel van Emmerik gekocht. Aan het eind van de veertiende eeuw betaalden burgers van Emmerik in Lobith een gereduceerd tarief, net zo hoog als dat van hun collega's uit Nijmegen en Doesburg (zie hoofdstuk 2). De Emmerikse voorrechten op de Gelderse rivieren gaan waarschijnlijk terug op de privileges die het als Gelderse stad al genoot – Flink en Thissen 'Gelderse steden in de Middeleeuwen', 211.

Gelreischen tol half vrij [is] *ende uuijtverdich geven sy den vierden oft vijfden penning*'. De Habsburgse autoriteiten onderschreven de bevoordeelde positie van Emmerik aanvankelijk niet. Tijdens de afrekening over het jaar 1555 stelden secretaris Bell en rekenmeester Dieve dat in Nijmegen voor burgers van Emmerik ten onrechte een gereduceerd tarief werd gerekend. Het jaar erop vroegen zij Floris Aerntssoen, die namens zijn vader de Nijmeegse tol bediende, om tekst en uitleg. Floris deelde mee dat hij, in het geval van Emmerikse handelswaar, vier voeder voor een tolbaar voeder had gerekend, wat neerkwam op de vierde penning, '*naer advenant dat andere onvrye betaelen*'.

Daarmee was de zaak van de Emmerikse vrijstellingen afgedaan, maar Aerntssens antwoord bevat nog een adder onder het gras voor de historicus die de tolrekeningen analyseert. Hij maakt namelijk een verschil tussen het voeder als tolmaat en het voeder als daadwerkelijke inhoudsmaat in het handelsverkeer. In de loop van de veertiende en vijftiende eeuw was bij de tollen die op de Rijn werden geheven, namelijk een discrepantie ontstaan tussen tolmaten en de maten uit de handelspraktijk. De aanleiding hiervoor was de grote groei van het aantal tollen langs de rivier als gevolg van de voortschrijdende territorialisering van het Duitse Rijk en het besef bij de tolheffende instanties dat een te grote belasting van het Rijnverkeer handelaren ertoe zou drijven naar minder belaste landroutes uit te wijken.[521] De tarieven moesten hiertoe worden aangepast. Dat deed men in het algemeen niet door de bestaande toltarieven nominaal naar beneden te schroeven, maar door met de bepalingen daarvan losjes om te gaan. In de praktijk kwam het erop neer dat een tollenaar slechts één keer het tarief voor een bepaalde eenheid goederen rekende, terwijl in werkelijkheid een veelvoud daarvan werd langsgevoerd.

Ook aan de Gelderse tollen was dit de normale gang van zaken, maar de Habsburgse rekenmeesters accepteerden dat niet zonder slag of stoot. Zij wilden herhaaldelijk van de tollenaars weten, wat zij als tolbaar voeder rekenden en zetten dat af tegen bestaande tarieven. Zij maakten daarbij bovendien enkele keren gebruik van gegevens uit de Hollandse tollen, die immers ook in handen van de Habsburgse vorst waren. De vergelijking tussen de tolregisters uit Gorinchem en Nijmegen werd in de Nijmeegse rekening van 1545-1546 zeer expliciet gemaakt. De controleurs schreven bij enkele tientallen posten in de marge hoeveel wijn de betreffende koopman of schipper in Gorinchem had vertold en concludeerden dat er in Nijmegen veel te lage hoeveelheden wijn werden opgegeven. Zo werd de Arnhemmer Claas Feren op 30 januari 1546 aangeslagen voor een lading die bestond uit vijf voeder, of 30 aam

[521] Dirlmeyer, 'Mittelalterliche Zoll- und Stapelrechte', 18-39.

Rijnwijn die hij voor de Keulse koopman Jan Numerct vervoerde en anderhalf vierdeel tarwe die eigendom was van de schout '*toe Duyscht*', waarschijnlijk Deutz, tegenover Keulen. De partij wijn had volgens het tolregister van Gorinchem een omvang van 17 roeden à 10 aam, meer dan zes keer zoveel als in Nijmegen dus.[522] Hiermee geconfronteerd maakte Willem Potou, de dienstdoende tollenaar, duidelijk dat het niet om de werkelijke langsgevoerde hoeveelheden ging, maar om '*simpel voeder*' en dat bovendien lieden uit Gelre gewend waren maar '*halfne te betalen*'. Over de tarieven die hij dan wel hanteerde, was hij niet erg duidelijk.

7.2 Intensievere controle van de rekeningen

De controle op de rekeningen werd geleidelijk aan strenger. Zo noteerden de afhoorders vanaf de jaren 1550 iedere discrepantie tussen de gegevens van de rekening en die van de contrarol. In Brussel leek men zelfs te twijfelen aan het Gelderse domeinbeheer; van 1550 tot 1554 werden de rekeningen afgehoord in de Brusselse Rekenkamer. Dit ging gepaard met nog meer kritische aantekeningen in de marge, vragen over de gehanteerde tarieven en twijfels over verleende vrijstellingen. Landrentmeester Thomas Gramaye, de opvolger van Gerard Renoy, moest zijn Brusselse collega's er een paar maal van verzekeren dat zich in Arnhem een afschrift van de juiste richtlijnen bevond en dat dit aan de tollenaars verstrekt zou worden. Tevens verschijnen in deze jaren complete afrekeningen van de voortol, de betaling in natura die de tollenaar van oudsher van alle tolplichtigen ontving. De reden daarvoor ligt voor de hand: in 1553 verordonneerde de keizer dat de voortol en alle overige inkomsten ('*emolumenten*') die Arndt Anthonissen als Nijmeegse tollenaar naast zijn salaris ontving, voortaan tot de keizerlijke inkomsten zouden behoren. De keizer compenseerde Anthonissen door zijn loon te verhogen van 80 gouden guldens, à 29 Brabantse stuivers, naar 150 Karolusguldens, à 20 Brabantse stuivers, maar werkelijk voordelig was deze regeling niet voor de tollenaar.[523]

---

[522] GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 2418, f. 10v. In deze jaren waren de gebroeders Jacob (vóór 1 februari 1546) en Thomas Gramaye (na 1 februari 1546) tollenaars van Gorinchem, telgen uit een vooraanstaande familie van Habsburg dienende financiële ambtenaren. Thomas zou in 1548 worden aangesteld tot landmeester-generaal en ontvanger-generaal van de beden in Gelre en in 1563 opklimmen tot eerste rekenmeester van de even daarvoor opgerichte Gelderse Archief Rekenkamer; Wil van de Pas, 'Gelre en de crisis in de Opstand', 131-134.

[523] GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 2427, kopie van Karels open brief, waarin hij de voortol en andere kleine inkomsten uit de tol van Nijmegen op eist (zonder foliëring, opgenomen voor eigenlijke rekening van 1554). Voor Anthonissen betekende dit een salarisverhoging van 680 stuivers of 34 Karolusguldens per jaar. De voortol in 1552 bedroeg echter 2394 stuivers (82 Karolusguldens en 16 st.) en het daaropvolgende jaar zelfs 5881,5 stuivers (199 Karolusguldens à 29,5 stuivers en 11 stuivers).

Het proces van de Habsburgs-Bourgondische centralisering en professionalisering van het ambtenarenapparaat komt in dit geval heel concreet aan de oppervlakte.[524] De Habsburgers vormden het oude Gelderse systeem, waarin de tollenaar voor een deel zichzelf bedroop, om tot een systeem waarin de tollenaar een professionele ambtenaar was die in vaste loondienst stond van zijn landsheer. De leidinggevende hogere ambtenaren rekruteerden ze uit de gelederen van het corps in hun patrimoniale gewesten, maar de tollenaarsambten vergaven ze aan ter zake kundige lieden die meerdere jaren achtereen in functie bleven.[525] Vaak waren dit mannen die ook al onder Karel van Egmond en Willem van Kleef als tolpersoneel hadden gediend, zoals voornoemde Arndt Anthonissen. Het verloop van zijn carrière wordt geschilderd in Karel V's ordonnantie over de voortol en Anthonissens loopbaan kan misschien wel als exemplarisch worden beschouwd voor die van de ambtenaren die de Gelderse subalterne domeinen beheerden, en voor tollenaars in het bijzonder.[526]

Op het moment dat Willem van Kleef in 1538 Karel van Gelre opvolgde, had Anthonissen al vijftien of zestien jaar onder diverse tollenaars gediend als tolschrijver van de Nijmeegse tol, volgens de ordonnantie. De eerste vermelding van dit dienstverband in de tolrekeningen stamt uit 1524. Uit dat jaar is een '*regiister des ontfancks*' van de hand van Anthonissen bewaard gebleven. Dit register was het equivalent van wat in het Bourgondisch-Habsburgse domeinbeheer het contraboek zou worden genoemd en het stuk was in 1524 van extra groot belang bij de financiële verslaglegging. De eigenlijke rekening van tollenaar Roelof van Beynhem was namelijk verloren gegaan en de inkomsten konden alleen nog maar worden gecontroleerd aan de hand van het register van Anthonissen. Het was gebruikelijk dat een tollenaar jaren achtereen samenwerkte met hetzelfde tolpersoneel. Het is daarom waarschijnlijk dat Anthonissen al voor 1524 als tolschrijver in Nijmegen werkte, aangezien Van Beynhem daar vanaf april 1521 de verantwoordelijke tollenaar was – ook al noemen de de rekeningen van 1521-1524 geen naam van een tolschrijver.

Na 1538 hief hertog Willem vanwege het oorlogsgeweld de tollen enige tijd op, waardoor het tolpersoneel op zoek moest naar een andere dienstbetrekking. Anthonissen besloot uit Nijmegen te vertrekken en zich in Arnhem te vestigen, waar hij rentmeester werd van het kapittel van St.-Walburgis, een lucratiever ambt dan dat van tolschrijver. Na de

[524] Dit proces is voor de Vlaamse, Brabantse en Hollandse Rekenkamers uiteengezet in Stein, 'Burgundian bureaucracy'.

[525] In de veertiende en het begin van de vijftiende eeuw rouleerde het tollenaarsambt jaarlijks of tweejaarlijks (zie hieronder hs. 2). Al ten tijde van Karel van Egmond was echter een langduriger aanstelling de regel. Zo bediende Hendrik Valkenborgh tussen 1516 en 1521 de Nijmeegse tol; GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 1054.

[526] De beschrijving van de loopbaan van Anthonissen staat in GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 2427. Zie over hem ook Groustra-Werdekker, 'Tollenaarsperikelen', 44-47.

verovering van Gelre in 1543 werden de tollen weer hersteld, maar in Nijmegen was er een probleem gerezen. De vorige tollenaar was intussen overleden, de tolknecht had ook het leven gelaten in de oorlogsjaren en de beziener had een veilig heenkomen gezocht '*in overlandt*'. Er was dus niemand meer in Nijmegen aanwezig met voldoende expertise om de tol te bedienen. Anthonissen werd gesommeerd terug te keren naar Nijmegen om daar de tol te bedienen, eerst nog als tolschrijver onder Willem Potou en Jacob van Munten, maar na de dood van Van Munten als tollenaar. Voor het verlies van inkomsten uit het kapittelrentmeesterschap zou hij worden gecompenseerd. Zijn taak was niet eenvoudig: hij moest in de eerste jaren na zijn heraantreden schippers en kooplieden tol laten betalen volgens de nieuwe richtlijnen, wat een '*groot arbeyt*' was en hem zelfs de nodige bedreigingen van ontevreden schippers opleverde. Geleidelijk aan lukte het Anthonissen om het tollenbeheer naar de nieuwe richtlijnen uit te voeren. In de loop van 1555 werd hij echter ziek, waardoor hij de assistentie nodig had van zijn zoon Floris bij het bedienen van de tol. In 1557 verzekerde Floris zich zelfs van het recht zijn vader na diens overlijden op te volgen.[527] Dat een tollenaar op deze manier door zijn zoon werd opgevolgd wijst erop dat de professionalisering en verambtelijking van het Gelderse domeinbeheer wel hun grenzen kenden.

[527] Floris nam onder meer de taak van zijn vader over bij de afhoring van de rekening, GAA, Archief Rekenkamer 2429 en 2430.

8. Handel en scheepvaart op Habsburgse rivieren, 1543-1557

Door alle scherpere richtlijnen voor het opstellen van de tolrekeningen in de Habsburgse periode kan het verkeer van na 1543 gedetailleerder en vollediger in kaart worden gebracht en diepgaander worden geanalyseerd dan het handelsverkeer uit de eeuwen daarvoor, zowel in kwantitatief als kwalitatief opzicht. Het globale overzicht van de tolinkomsten en de bewegingen van het handelsverkeer in de tabellen 8.1 en 8.2 zijn daarvan een eerste illustratie. Tabel 8.2 geeft het totale aantal vertollingen weer van de tolstations te Nijmegen, Arnhem en IJsseloord. Deze tollen bestreken ieder een andere rivier en geven zo een vrij compleet beeld van het transitoverkeer door Gelre.

Uit de tabellen komt Nijmegens positie als belangrijkste tol in Gelre duidelijk naar voren. De Waal was, evenals in voorgaande eeuwen, de belangrijkste waterweg voor het transitoverkeer tussen het westen van Duitsland en Holland, Brabant en Vlaanderen. Er meerden jaarlijks minimaal tussen de 400 en 800 schepen in Nijmegen aan, ruim twee keer zoveel als in Arnhem. Het overzicht van de tolinkomsten in tabel 8.1 bevestigt niet alleen dat de Waal de drukst bevaren waterweg in Gelre was, maar laat vooral zien dat als gevolg daarvan Nijmegen voor Karel V het lucratiefste Gelderse tolstation was. In feite nam Nijmegen voor een deel de rol over die Lobith voor 1479 vervulde, met het belangrijke verschil dat het aandeel van de tollen in het totaal van de landsheerlijke inkomsten was geslonken ten opzichte van de late veertiende en de vijftiende eeuw. Wel namen de inkomsten uit de tol van Nijmegen toe naarmate de nieuwe regelgeving beter werd uitgevoerd, een tendens die ook voor Arnhem en IJsseloord valt waar te nemen.

Tabel 8.1 *Opbrengst van de tollen te Nijmegen, Arnhem en IJsseloord, 1543-1557, in Karolusguldens van 20 Brabantse stuivers, afgerond op gehele guldens*

	Nijmegen	**Arnhem**	**IJsseloord**
1543-1544	?	421	538
1544-1545	3946	467	575
1545-1546	5697	410	908
1546-1547	2630	388	1344
1547-1548	6296	535	1360
1549	4450	1170	
1550	4606	1014	
1551	4577		
1552	4442		
1553	7837	?	
1554	9385		
1555	4406		
1556	6322		
1557	9198		

N.B. De bedragen zijn exclusief de opbrengst van de voortol.

De routes via Arnhem en IJsseloord waren duidelijk minder in trek. Het aantal schepen op de Nederrijn en de IJssel ontliep elkaar niet zo veel, in Arnhem vertolde men per jaar de lading van zo'n 200 tot 350 schepen, terwijl dat er in IJsseloord ongeveer 200 tot 300 waren. Het wekt dan ook geen verbazing dat de tolopbrengsten in deze plaatsen beduidend lager lagen dan in Nijmegen.

De rekeningen werden vanaf 1544 opgemaakt in de categoriën '*upverdich*' en '*uuytverdich*', waardoor de verhouding tussen het stroomopwaartse en het stroomafwaartse verkeer scherp in beeld kan worden gebracht (tabel 8.2). Net als in voorgaande eeuwen domineerde op de Waal en de Nederrijn het stroomafwaartse verkeer; bij de Nijmeegse tol schommelde de verhouding tussen 1545 en 1557 telkens rond de 60 % stroomafwaarts – 40 % stroomopwaarts, in Arnhem was het verschil in de onderzochte jaren meestal nog wat groter. Het verschil tussen stroomopwaarts en stroomafwaarts komt veel sterker naar voren als men niet het aantal vertollingen maar de geïnde tolbedragen als uitgangspunt neemt.

Tabel 8.2 *Totaal aantal vertollingen te Nijmegen, Arnhem en IJsseloord, 1543-1557*

	Nijmegen					**Arnhem**					**IJsseloord**				
	Aantallen posten			in %		Aantallen posten			in %		Aantallen posten			in %	
	totaal	afwaarts	opwaarts	af	op	totaal	afwaarts	opwaarts	af	op	totaal	afwaarts	opwaarts	af	op
1543-1544	440					237					184				
1544-1545	665					255	121	25	47,5	9,8	203	67	136	33,0	67,0
1545-1546	786	496	290	63,1	36,9	185	136	49	73,5	26,5	242	91	151	37,6	62,4
1546-1547	285	175	110	61,4	38,6	143	117	26	81,8	18,2	314	166	148	52,9	47,1
1547-1548	885	469	416	53,0	47,0	255	178	77	69,8	30,2	295	144	151	48,8	51,2
1549	470	256	214	54,5	45,5	309	235	74	76,1	23,9					
1550	472	256	216	54,2	45,8	343	212	131	61,8	38,2					
1551	416	239	177	57,5	42,5										
1552	485	292	193	60,2	39,8										
1553	638	412	226	64,6	35,4	358	216	142	60,3	39,7					
1554	816	524	292	64,2	35,8										
1555	645	355	290	55,0	45,0										
1556	649	390	259	60,1	39,9										
1557	654	382	272	58,4	41,6										

N.B. De rekening uit het boekjaar 1543-1544 maken nog geen onderscheid tussen stroomopwaarts resp. stroomafwaarts varende schepen. Van 1543 tot 1548 lopen de boekjaren nog onregelmatig en verschilt hun looptijd per tol:

Nijmegen	**Arnhem**	**IJsseloord**
24 okt. 1543 - 23 okt. 1544	21 okt. 1543 - 22 okt. 1544	21 okt. 1543 - 20 okt. 1544
24 okt. 1544 - 23 okt. 1545	23 okt. 1544 - 1 sept. 1545	21 okt. 1544 - 20 okt. 1545
24 okt. 1545 - 28 nov. 1546	2 sept. 1545 - 31 aug. 1546	21 okt. 1545 - 20 okt. 1546
29 nov. 1546 - 30 juni 1547	1 sept. 1546 - 31 aug. 1547	21 okt. 1546 - 20 okt. 1547
30 juni 1547 - 31 dec. 1548	1 sept. 1547 - 31 dec. 1548	21 okt. 1547 - 31 dec. 1548

N.B. Vanaf 1549 beslaat het boekjaar telkens de periode van 1 januari tot 31 december.

Het stroomafwaartse verkeer bracht in 1551 78 % van de totale Nijmeegse tolopbrengst op en in 1554, een druk jaar in het rivierverkeer, was dat zelfs bijna 90 %. De Arnhemse gegevens leveren zeer vergelijkbare verhoudingen op: in 1550 werd daar ruim 70 % van de tolopbrengst door het stroomafwaarts varende verkeer opgebracht, in 1553 meer dan 81 %. De proportioneel grotere opbrengst uit het stroomafwaartse verkeer is voornamelijk toe te schrijven aan het Rijnwijnvervoer. Weliswaar is het gevaarlijk een direct verband tussen tolopbrengt en de waarde van de vervoerde goederen te veronderstellen, aangezien toltarieven vaak al tientallen jaren of langer waren vastgelegd en niet precies gelijke tred hielden met de verkoopprijzen van de diverse producten, maar een zekere correlatie bestond er wel. Hoogwaardige en dure luxeproducten werden aan hogere tarieven onderworpen dan laagwaardige bulkgoederen, omdat ze bij verkoop relatief veel opbrachten. Bovendien konden bepaalde bulkgoederen, zoals broodgranen, niet bovenmatig worden belast, omdat ze van vitaal belang waren voor de voedselvoorziening. De stroomafwaartse handel over de Waal en Nederrijn bestond voor een aanzienlijk deel uit Rijnwijn, dat feitelijk het enige luxeproduct was dat op de rivieren in aanzienlijke hoeveelheden werd verscheept. Stroomopwaarts lag de waarde van de goederen, grotendeels zout en vis, lager. Als gevolg van deze onevenwichtigheid voer men dan ook geregeld met lege schepen vanuit Dordrecht richting het oosten en betaalde dan alleen de zogeheten ‘roedertol’. Dit probleem wist men deels te ondervangen door in de stroomafwaartse vaart scheepjes en vaartuigen voor eenmalig gebruik in te zetten die konden worden gedemonteerd.[528]

Op de IJssel lagen de verhoudingen anders. Het stroomopwaartse verkeer had er een groter aandeel in de handelsstroom dan op de Waal of de Nederrijn. In de jaren 1544-1548 fluctueerde dat stroomopwaartse aandeel van rond de 50 % in 1546-1547 en 1547-1548 tot ruim boven de 60 % in de twee boekjaren daarvoor. Toch bracht ook in IJsseloord het stroomafwaartse verkeer relatief meestal meer geld in het laatje. Zo nam het opwaartse verkeer in 1544-1545 56 % van de geïnde tolgelden voor zijn rekening, en het jaar daarna 52 %, terwijl er in die jaren duidelijk meer schepen stroomopwaarts voeren dan in tegengestelde richting. Een vergelijkbare hogere opbrengst voor het stroomafwaartse verkeer is zichtbaar in 1547-1548: hoewel slechts 48,8 % van het aantal toltransacties schepen betrof die vanuit IJsseloord in noordelijke richting voeren, brachten ze wel bijna 67 % van de tolinkomsten op. Alleen het boekjaar 1546-1547 blijkt een uitzondering op de regel, aangezien het

[528] Zie § 9.1.

stroomafwaartse verkeer toen een licht overwicht had, maar de tolinkomsten precies gelijk verdeeld waren over stroomopwaarts en stroomafwaarts.

8.1 Stroomafwaarts

8.1.1. Rijnwijn

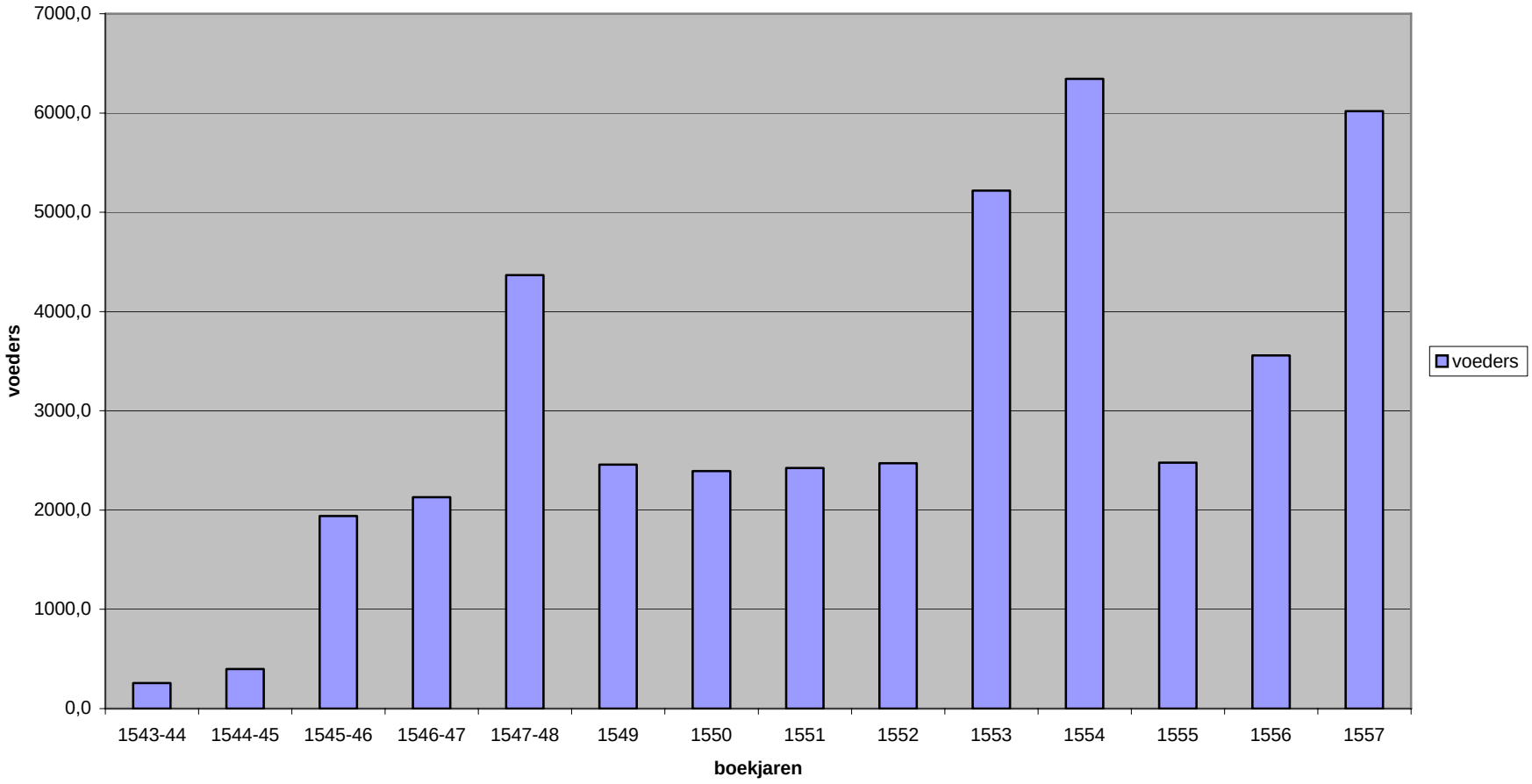
Ook halverwege de zestiende eeuw was Rijnwijn nog steeds het voornaamste product in de rivierhandel. Net als voor de eerdere perioden geldt ook hier dat kwantificering van de Rijnwijnhandel niet zonder problemen is. De rekeningen uit de jaren direct na 1543 hadden zoals gezegd een zeer provisorisch karakter en dat is duidelijk terug te lezen in de totaalcijfers van de wijntransporten (grafiek 8.1). In de boekjaren 1543-1544 en 1544-1545 noteerde de verantwoordelijke tollenaar slechts een schamele 257 respectievelijk 398 voeder Rijnwijn. De hoofdoorzaak daarvan was het gebrek aan duidelijke regelgeving rond de tollen direct na de Habsburgse machtsovername. Bovendien moest het rivierverkeer zich herstellen van de oorlog die Gelre de jaren ervoor had geteisterd, met name in 1543-1544. Wijnkooplieden zullen in de herfst van 1543, toen de inkt op het Verdrag van Venlo nog nat was, voorzichtig zijn geweest met het verschepen van hun waardevolle ladingen.

In de jaren daarna wierp de implementatie van de eerste ordonnanties op de Gelderse tol geleidelijk haar vruchten af, ook in de registratie van het wijntransport. Vanaf 1546 krijgen de cijfers over het vervoer op de Waal al geloofwaardiger proporties, met waarden rond de 2000 voeder, maar ook deze cijfers moeten met de nodige reserve worden gehanteerd. De vergelijking met de Gorinchemse rekeningen die de controleurs van de rekening van 1545-1546 doorvoerden (§ 7.1)**,** laat zien dat de meeste ladingen in Nijmegen te laag werden aangeslagen. Bovendien gebruikte tollenaar Willem van Potou behalve de standaardmaat voeder ook de inhoudsmaat '*stuck*', zonder de omvang daarvan te specificeren. Sterker nog, de tollenaar lijkt de maat nogal losjes te hanteren, zodat ook uit de rekening de omvang van het '*stuck*' niet goed kan worden gededuceerd.[529] Het boekjaar 1547-1548 lijkt op het eerste oog een goed jaar voor de wijnhandel, maar schijn bedriegt. Het gaat namelijk om een boekjaar van 18 maanden, dat was ingesteld vanwege de beslissing om vanaf 1549 het boekjaar gelijk te laten lopen met het kalenderjaar van 1 januari tot en met 31 december. Vanaf 1549 zijn de gegevens vervolgens wel relatief compleet en betrouwbaar.

[529] Volgens sommige posten was een *stuck* ongeveer een kwart voeder; andere posten geven minder eenduidige verhoudingen. In de berekening van het totaal voor 1545-1546 heb ik de verhouding stuck : voeder als 4 : 1 gerekend.

De omvang van het wijntransport langs Nijmegen heeft na 1549 een vrij constant karakter, met een paar zeer opvallende uitschieters naar boven. De jaren 1549 tot en met 1552 laten opvallend constante waarden zien, schommelend rond de 2400 voeder, van 2395,5 voeder in 1550 tot 2472 voeder in 1552. Vervolgens waren 1553 en 1554 piekjaren waarin het wijntransport meer dan verdubbelde, met jaartotalen van respectievelijk 5218,5 en 6343,5 voeder. Ook 1557 kende met ruim 6000 voeders een dergelijke piek, terwijl de verscheepte hoeveelheden wijn in 1555 en 1556 meer op het niveau van de periode 1549-1552 lagen.

Grafiek 8.1 *Wijnvervoer langs Nijmegen, 1543-1557, in voeders*



Tabel 8.3 *Aantal partijen wijn langs de Grote Gelderse Tol, 1543-1557*

	Nijmegen			**Arnhem**			**IJsseloord**		
boekjaar	partijen totaal	partijen wijn	wijn % van totaal	partijen totaal	partijen wijn	wijn % op totaal	partijen totaal	partijen wijn	wijn % op totaal
1543-1544	560	124	22,1	248	10	4,0	192	32	16,7
1544-1545	849	145	17,1	289	15	5,2	245	25	10,2
1545-1546	945	215	22,8	234	22	9,4	311	48	15,4
1546-1547	339	115	33,9	160	26	16,3	374	98	26,2
1547-1548	1062	272	25,6	291	30	10,3	340	83	24,4
1549	642	157	24,5	373	62	16,6			
1550	757	172	22,7	473	36	7,6			
1551	584	174	29,8						
1552	685	208	30,4						
1553	990	355	35,9	536	95	17,7			
1554	1175	418	35,6						
1555	960	228	23,8						
1556	1009	256	25,4						
1557	1013	350	34,6						

N.B. Met partijen zijn hier de afzonderlijke door het tolpersoneel onderscheiden ladingen bedoeld. Dat kunnen er meer dan één per rekeningpost zijn.

De prominente plaats van Rijnwijn in het verkeer op de Waal komt nog eens naar voren in tabel 8.3, waarin het aantal partijen wijn is afgezet tegen het totaal van de partijen die Nijmegen passeerden. Ook dit overzicht lijkt te worden vertekend door de onvolledige tolregistratie van direct na 1543. Tot en met het boekjaar 1545-1546 zou het aandeel van wijn in de handelsstroom relatief gering zijn, met waarden van 17 % tot bijna 23 %, terwijl het in de jaren daarna vrijwel altijd hoger uitviel. Zeer scherp is deze breuk echter niet; het lijkt erop dat de tollenaars de meeste passages van schepen met wijn wel vastlegden, maar vooral in gebreke bleven bij het optekenen van de omvang van de partijen. Na 1546 schommelde het aandeel van wijn op de Waal tussen de 22,7 % en 35,9 %. Daarbij moet wel worden bedacht dat de wijn een van de duurste producten op de rivieren was en dat wijntransporten in het algemeen groot van omvang waren, in vergelijking tot de verscheping van andere goederen. De impact van de wijnhandel op de Waal was dus groter dan deze percentages suggereren. Dit komt ook naar voren wanneer alleen de partijen worden beschouwd die in een rekeningpost als eerste worden genoemd. Normaliter waren dit de belangrijkste partijen van een lading en was het schip voor het overige hooguit met een paar kleinere partijen goederen geladen, bijvoorbeeld die van de schipper zelf (zie hieronder § 8.5.).[530] Het aandeel van Rijnwijn in deze 'hoofdpartijen' in deze jaren lag tussen de dertig en veertig procent, met als uitschieter een waarde van 49,8 % in 1553.

Het aandeel van de Nederrijn en de IJssel in het totaal van het wijntransport was halverwege de zestiende eeuw maar bescheiden, zo blijkt uit de rekeningen van de tollen bij Arnhem en IJsseloord. In Arnhem passeerden jaarlijks enkele tientallen partijen wijn, die ten hoogste 17,7% van het totale aantal partijen uitmaakten. Wel bracht ook in Arnhem de Rijnwijn relatief veel tolgeld in het laatje. Veel meer valt er in kwantitatief opzicht niet over deze handelsstroom vast te stellen. De Arnhemse rekeningen geven geen betrouwbare indicatie van de absolute hoeveelheden wijn die via de Nederrijn werden verscheept, want anders dan in Nijmegen werd de notatie van de handelsstroom in Arnhem in de loop der jaren niet zeer veel nauwkeuriger. In 1543 was de administratie er extreem karig: de dienstdoende tollenaar Filips van Kalis liet de herkomst van de tolbetalers in het midden en specificeerde ook de omvang van de partijen handelswaar niet.

[530] De uitsplitsing naar de eerst genoteerde partijen geeft een grove indicatie van de rol van het wijntransport op de Waal. In enkele gevallen gaat de redenering dat de eerstgenoemde partij de 'hoofdpartij' van een lading was niet op, bijvoorbeeld wanneer een schip met twee even grote partijen van verschillende eigenaren was geladen. Welke partij dan als eerste werd genoemd, lag aan de willekeur van het tolpersoneel. Ook gebeurde het af en toe dat de tolschrijver eerst een kleinere partij noemde waarover een tolbedrag was verschuldigd en pas daarna een grotere partij die tolvrij was. In dat geval was de tolopbrengst het criterium voor de volgorde van registratie.

Gaandeweg de jaren veertig werd de toladministratie in Arnhem wel iets uitvoeriger, maar het niveau van de Nijmeegse rekeningen werd bij lange na niet gehaald. Nog in 1553, bijna tien jaar na de eerste ordonnanties op de tolexploitatie, weigerde men in Arnhem de vertolde Rijnwijn in de juiste absolute hoeveelheden te vermelden. Er zou dat jaar, volgens de rekening van tollenaar Johan van Kalis, geen enkele partij wijn groter dan drie voeder zijn vertold. De meeste genoteerde partijen schommelen tussen de 0,5 en de 2,0 voeder. Het is zeer onwaarschijnlijk dat het wijntransport langs Arnhem daadwerkelijk maar zo onbetekenend was, zeker gezien het feit dat in hetzelfde jaar over de Waal partijen van boven de zeventig voeder werden verscheept.[531]

Ook de betaalde tolbedragen wijzen erop dat er meer wijn werd verscheept dan in de tolrekeningen staat aangegeven. Zo betaalde bijvoorbeeld Derrick van Huyssen, een schipper-koopman uit Orsoy, voor een partij van drie voeder maar liefst zestien gouden guldens en moest zijn collega Willem opten Oever uit Wesel voor 1,5 voeder Rijnwijn acht gouden guldens neerleggen. In Nijmegen passeerden veel grotere ladingen voor vergelijkbare bedragen: voor acht gouden guldens kon een koopman uit Wesel daar acht voeder langsvoeren. De tarieven in Arnhem zouden dus vijf keer zo hoog liggen als in Nijmegen, maar dat is niet erg waarschijnlijk. Helaas zijn er geen aparte tarieven voor Nijmegen of Arnhem bekend uit de periode halverwege de zestiende eeuw. Wel is er een toltarief uit Lobith overgeleverd dat een indicatie geeft. Dit tarief, dat uit de tijd van de Kleefse overname van die tol in 1479 stamt, maar rond 1550 nog steeds in gebruik was, suggereert dat de respectievelijke verkeersstromen op de Waal en Rijn juist redelijk gelijkmatig werden belast. Voor een voeder wijn dat '*in den Ryn*' voer, moest men drie oude schilden afdragen; een voeder '*in den Waille*' kostte drie oude schilden en een Engelse nobel. Kooplieden en schippers die gedeeltelijke vrijstelling genoten, betaalden op beide trajecten 6,5 groten voor een voeder.[532] Uiteraard is dit een Kleefse bron, die niet direct iets over de tarieven in Gelre zegt. In de eeuwen daarvoor was het echter de belangrijkste riviertol in Gelre en de Grote Gelderse Tol uit de zestiende eeuw was feitelijk de directe opvolger van de Lobithse tol. De gelijkmatigheid van het Lobithse tarief staat lijnrecht tegenover de Arnhemse rekeningen. Vermoedelijk is de discrepantie meer het gevolg van de notatie in Arnhem dan van daadwerkelijke enorme verschillen in de tarieven.

---

[531] Bijvoorbeeld GAA, inv. nr. 2426, f. 8r.-8v.: Willem Robbertss uit Keulen vervoert 72 voeder van de Keulse koopman Frans van Neuss, of 15r.: Hendrik van Joekeren betaalt tol over een partij van 78 voeder die in het bezit is van Dirk van Joekeren.

[532] GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 768, uitgegeven door Van Petersen, *Reizen is tol betalen*, 659-666. Zie over dit tarief ook Scholz-Babisch, ed., *Quellen* I, nr. 262. Een kopie van het tarief bevindt zich in SA Dordrecht, 115 (Archief Gemene Maashandelaars), inv. nr. 201.

Voor IJsseloord geldt hetzelfde als voor Arnhem: de omvang van de partijen werd er niet zeer betrouwbaar en nog vaker zelfs helemaal niet genoteerd. Het aantal transporten langs IJsseloord toont dat de Rijnwijn in het IJsselverkeer nog steeds een bescheidener plaats innam dan op de Waal of Nederrijn. Vermoedelijk werd deze route voornamelijk gebruikt om Oost-Nederlandse steden en heren van Rijnwijn te voorzien. Voor grootschalige export naar verder gelegen plaatsen was de omvang van het wijntransport simpelweg te klein. Dordrecht was en bleef het centrum van de Rijnwijnhandel in de noordelijke Nederlandse gewesten. Deze stad had overigens in de loop van de vijftiende en de zestiende eeuw veel moeite om haar stapel- en Maasrecht te handhaven.[533] Steeds meer kooplieden probeerden de verplichte verstapeling in Dordt te omzeilen en plaatsen als Gorinchem en Schoonhoven wierpen zich op als alternatieven voor de stad aan de Merwede. Vooral in het noord-zuidverkeer tussen Holland enerzijds en Zeeland, Brabant en Vlaanderen anderzijds brokkelde haar stelling af. Een keizerlijke ordonnantie van 4 juni 1541 legde vast dat het verkeer op de Hollandse IJssel in principe was vrijgesteld van verstapeling. Tegelijk werd in dezelfde ordonnantie vastgelegd dat het stapel- en Maasrecht voor de Lek en de Merwede onveranderd van kracht bleef.[534] Voor de kooplieden en schippers op de Waal, de Maas en de Lek bleef Dordrecht dus een vanzelfsprekend (voorlopig) eindpunt.[535]

Net als in voorgaande eeuwen moeten de fluctuaties in het wijntransport hoofdzakelijk worden gezien in het licht van het samenspel van (militair-)politieke gebeurtenissen, marktontwikkelingen en meteorologische omstandigheden. In politiek-militair opzicht was het na de Vrede van Venlo voor het eerst in decennia betrekkelijk rustig in de noordelijke delen van de Nederlanden. Tijdens de Gelderse oorlogen was het rivierverkeer vrijwel geheel stil komen te liggen, vooral tussen 1540 en 1543, maar vanaf het moment dat Gelre, Holland en het Oversticht verenigd waren onder het gezag van dezelfde landsheer was het voorbij met de blokkades en de militaire schermutselingen. De jaren rond 1550 worden in de literatuur in het algemeen gekarakteriseerd als een periode van welvaart en economische bloei, zeker ook voor de regio's die zo hadden geleden uit het oorlogsgeweld van de eerste helft van de zestiende eeuw.[536]

---

533 *Geschiedenis van Dordrecht tot 1572*, 85-88, met op p. 88 een lijst van conflicten tussen Dordrecht en de overige Hollandse steden over de Dordtse stapel.
534 Sneller, 'Handel en verkeer', 362
535 Jansma, 'Betekenis van Dordrecht', 149, 151-153.
536 De Vries en Van der Woude, *First modern economy*, 362-363 karakteriseren de jaren tussen 1540 en 1560 als 'boom years' voor de Hollandse economie en handel. Ten Hove, *Geschiedenis van Zwolle*, 225.

De positie van Rijnwijn op de internationale markt veranderde in de loop van de zestiende eeuw. Weliswaar was wijn nog steeds een belangrijk consumptieartikel in Vlaanderen, Brabant en Holland, maar de status ervan wijzigde. Vanaf het laatste kwart van de vijftiende eeuw, een periode van scherpe crisis in Noord-West-Europa, en verder gedurende de zestiende eeuw stegen de levensmiddelenprijzen. Omdat de lonen daarbij achterbleven, stegen de kosten van levensonderhoud en daalde de koopkracht.[537] Ook de Rijnwijnprijs was aan sterke inflatie onderhevig. Deze ontwikkeling is vooral voor Brabant goed gedocumenteerd door Van Uytven. Hij constateerde dat de evolutie van Rijnwijnprijzen in Brabant een opvallend uniforme ontwikkeling laat zien. Volgens gegevens uit Diest, Antwerpen, Leuven en Lier stegen de prijzen vanaf ca. 1470 geleidelijk, om vanaf het midden van de zestiende eeuw de hoogte in te schieten, tot het rond 1600 een prijspeil bereikte dat ongeveer drie tot vier keer zo hoog lag als vijftig jaar daarvoor.[538] Deze evolutie komt nog scherper naar voren in Van Uytvens vergelijking van Rijnwijnprijzen en het reële inkomen van een meester-metselaar in Lier. De prijsontwikkeling liep in hoge mate gelijk op met de Brabantse trend: een geleidelijke stijging vanaf 1450 en na 1540. Het reële inkomen van een meester-metselaar daalde vanaf het midden van de vijftiende eeuw telkens, mede vanwege de hoge graanprijzen.[539] Een steeds groter deel van het gemiddelde inkomen moest worden aangewend voor de aankoop van brood en bier, de belangrijkste primaire levensmiddelen. Van Uytven stelt dat in Brabant de prijsstijgingen, gekoppeld aan een serie mislukte wijnoogsten in de jaren 1511 en 1523 en het intreden van de zogeheten kleine IJstijd in de jaren 1540, het einde van de lokale wijnproductie betekenden.[540] Wijn in het algemeen, en daaronder ook de Rijnwijn, werd steeds meer de drank van de elite, terwijl de gewone man zijn dorst leste met bier dat uit Holland werd geïmporteerd.

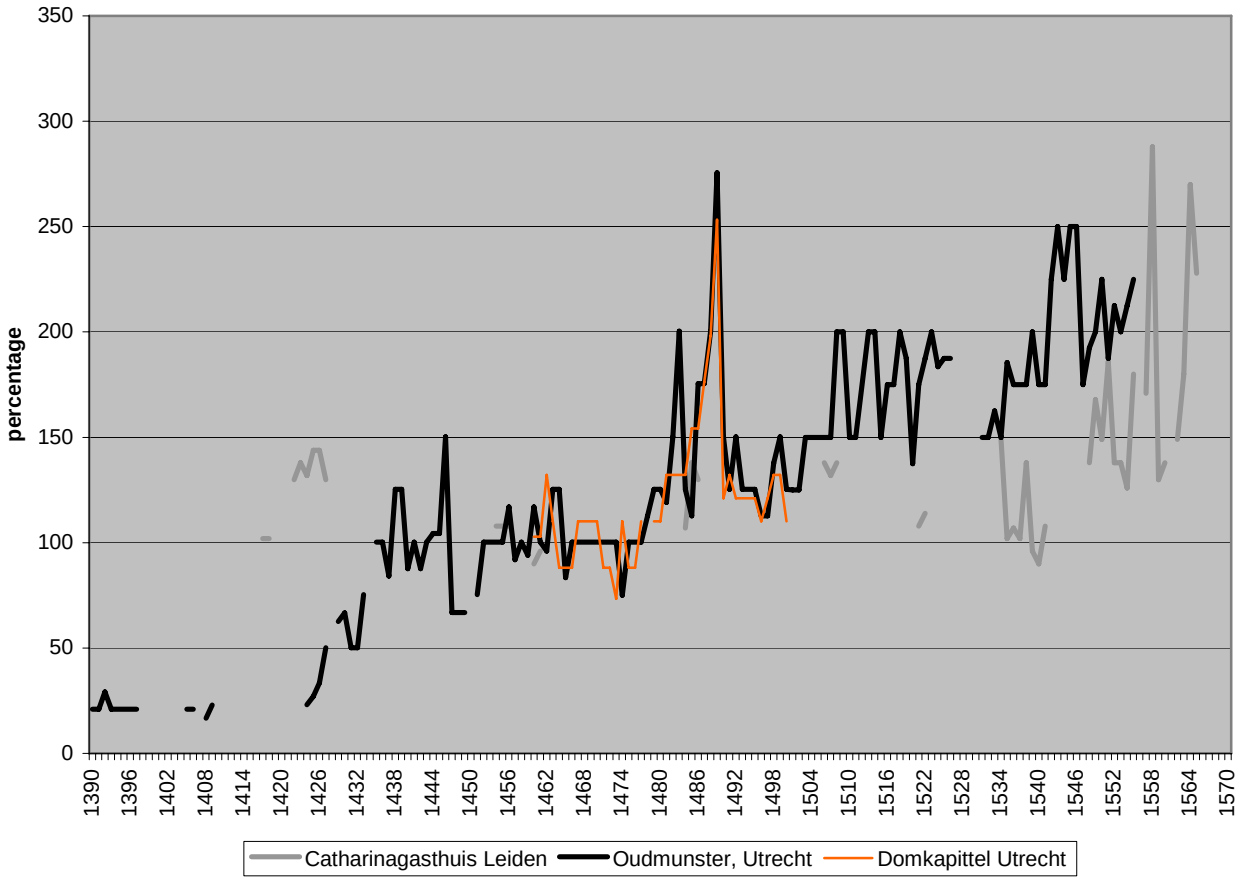
Ook in de noordelijke gewesten stegen de prijzen in de eerste helft van de zestiende eeuw, terwijl de lonen geen gelijke tred hielden. Deze koopkrachtdaling kwam rond 1550 tot stilstand en vanaf de jaren 1570 keerde de algemene trend.[541] De Rijnwijnprijzen stegen ook in deze periode. Posthumus verzamelde in zijn *Nederlandse Prijsgeschiedenis* seriële

---

537 De Vries en Van der Woude, *The first modern economy*, 627-629.
538 Van Uytven, 'Domestic and foreign wines', 16-18, m.n. grafiek 3.
539 Idem, 15 (grafiek 2: Lier)
540 Van Uytven, 'Domestic and foreign wines', 4-5. De Vries en Van der Woude relativeren de invloed van een dergelijk klimaatverandering. Zij geven toe dat rond het midden van de zestiende eeuw inderdaad enkele winters zeer streng zijn geweest, maar dat de gevolgen daarvan vooral werden bepaald door de mate waarin een economie zich wist aan te passen aan de omstandigheden, *First modern economy*, 21 Voor de toch al marginale Brabantse wijnbouw kan een geringe daling van de gemiddelde temperatuur wel degelijk de nekslag hebben betekend.
541 De Vries en Van der Woude, *The first modern economy*, 627-628.

gegevens van de prijzen die enkele religieuze instellingen betaalden voor hun Rijnwijn. De belangrijkste data komen uit de rekeningen van het Oudmunster, of San Salvator, in Utrecht, het Domkapittel in dezelfde stad en het Catharinagasthuis in Leiden. Het is de vraag of in de aankopen door religieuze instellingen wel altijd zuivere marktprijzen worden weerspiegeld, maar de geïndexeerde prijzen uit Utrecht en Leiden laten, ondanks de gaten in de overlevering van de gegevens, in ieder geval een onmiskenbare stijging van de Rijnwijnprijzen zien in de zestiende eeuw (grafiek 8.2).

Grafiek 8.2 *Geïndexeerde prijzen van Rijnwijn te Utrecht en Leiden, 1390-1570*

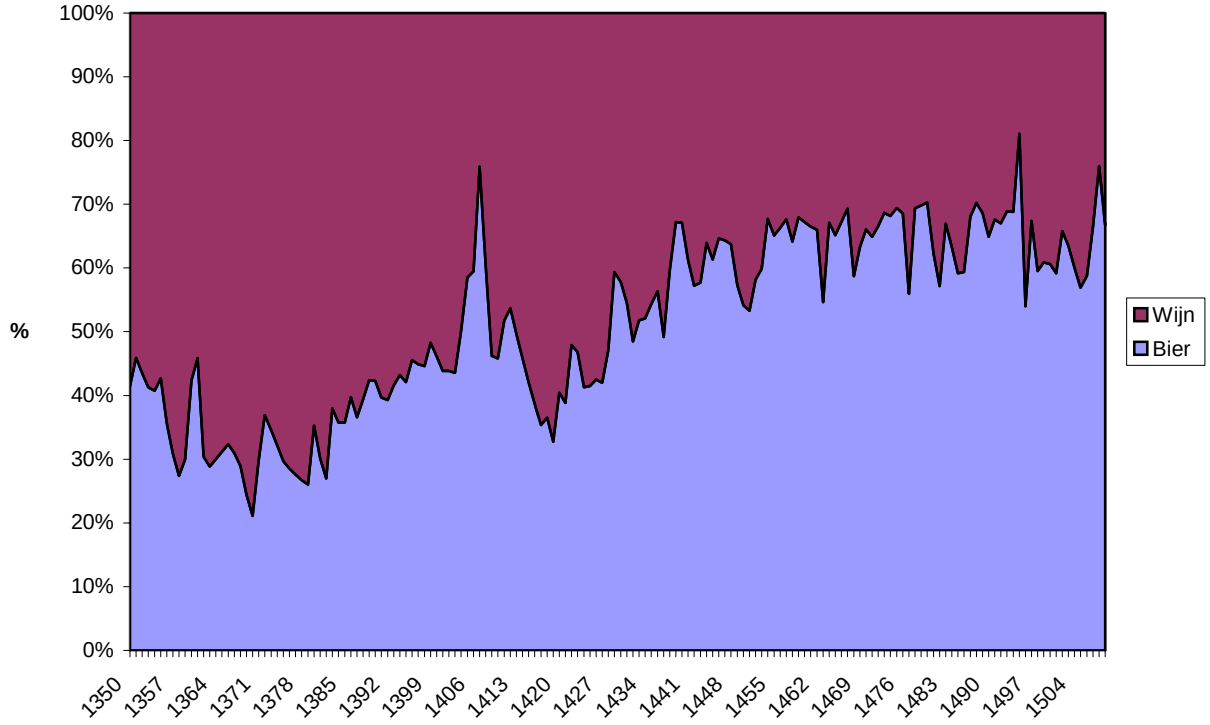


Bron: N.W. Posthumus, *Nederlandse prijsgeschiedenis* II, 118-119, 187-190 en 563-568.

De wijnconsumptie in de Nederlanden daalde vermoedelijk wel in de vijftiende en zestiende eeuw, gezien de prijsstijgingen en als gevolg van de concurrentie van hoppenbier. Grafiek 8.3 wijst in ieder geval wel op een groei van het belang van bier op de Brugse drankenmarkt in die periode: in het begin van de zestiende eeuw bracht de bieraccijns in

Brugge naar verhouding beduidend meer op dan de wijnaccijns, terwijl dat in de tweede helft van de veertiende eeuw nog andersom was geweest.

Grafiek 8.3 *Verhouding in de opbrengsten van de bier- en wijnaccijnzen te Brugge, 1350-1509*[542]



De prijsstijging had voor de Rijnwijnexport vanuit het Rijn- en Moezelgebied echter niet per se desastreuze gevolgen. Op de belangrijkste stedelijke markten in Brabant behielden de Duitse wijnen tot in de zeventiende eeuw een redelijk sterke positie. In Antwerpen had Rijnwijn in 1543 een marktaandeel van 54 %, tegen 24 % voor Franse wijnen en 22 % voor zuidelijke wijnen zoals rode wijnen uit Italië, Spanje en Griekenland.[543] In de overige Brabantse steden, zoals Diest en Leuven lag het aandeel van Rijnwijn in de totale geconsumeerde hoeveelheid nog hoger dan in Antwerpen. Aan de Grote Watertol te Antwerpen bestond in 1551-1552 ruim de helft en drie jaar later zelfs bijna 65 % van de

[542] De data komen uit de stadsrekeningen van Brugge, maar zijn geraadpleegd via de *Database Munro*. Uiteraard zijn accijnscijfers maar ruwe indicatoren, aangezien ook veranderende heffingsvoeten van invloed zijn op de inning ervan.
[543] Craeybeckx, *Un grand commerce*, 11.

wijninvoer uit Rijnwijn, grotendeels aangevoerd vanuit Dordrecht.[544] Niet al deze wijn was voor Antwerpenaren zelf bedoeld – een deel zal verder zijn gedistribueerd naar Vlaanderen en de rest van Brabant. Ook in absolute getallen gesteld was de Rijnwijninvoer in Antwerpen niet gering. Over de omvang van de import van wijn naar de Nederlanden zijn twee min of meer eigentijdse schattingen bekend, van Lodovico Guiccardini en Gerard Gramaye. Zij schatten de import van wijn in de Nederlanden rond 1560 zeer hoog in. Guiccardini komt tot 40.000 tonnen van 6 aam, met een waarde van 3.000.000 gulden en Gramaye noemt een aantal van 225.000 amen (37.500 tonnen van 6 aam) die 3.375.000 gulden waard zouden zijn.[545] De belastingregisters van Antwerpen geven geloofwaardiger cijfers, die nog steeds getuigen van een aanzienlijke import: in 1551-1552 bedroeg de invoer 13.601 amen, of 2267 voeder van zes aam, en in 1554-1555 zelfs 19.680 aam, of 3280 voeder.[546] Volgens Brulez weerspiegelen deze cijfers niet de normale wijnimport in Antwerpen, aangezien in deze jaren de Habsburgers in oorlog waren met Frankrijk en het tekort aan invoer van Franse wijnen zou zijn gecompenseerd met Rijnwijn. Voor het vredesjaar 1550 berekende Brulez een import in Antwerpen van 10.000 vaten Rijnwijn met een waarde van 720.000 gulden. Dit zou volgens een conservatieve schatting van Harreld overeenkomen met ongeveer een miljoen liter, of afgerond 1100 voeder.[547]

De invoer in Antwerpen van Rijnwijn via de Schelde was daarmee in piekjaren van dezelfde orde van grootte als het gehele wijntransport op de Waal in gemiddelde jaren; in een vredesjaar als 1550 lag de Antwerpse invoer op zo'n 40 % van het totaal aan Rijnwijn dat op de Waal was vertold. Deze cijfers maken de waarde van Brabant als afzetmarkt voor Rijnwijn overduidelijk. Niet alle wijn kwam overigens over de Waal. Ook over land werd wijn naar Antwerpen gevoerd, maar hoe groot de omvang van het landtransport was, is moeilijk te zeggen. Don Harreld geeft aan dat in de certificatieboeken van Antwerpen van 1488 en 1490-

---

[544] Van Uytven, 'Domestic and foreign wines', 21; Jansma, 'Betekenis van Dordrecht' 154-155. Lesger gebruikt de exportregisters van de honderdste penning om de Dordtse export rond 1550 te karakteriseren, maar die vertekenen nogal. Ze omvatten namelijk niet de uitvoer naar de Habsburgse erflanden. De handel van de *gateway* Dordrecht met Brabant, Vlaanderen en het eigen graafschap Holland, haar belangrijkste achterland, blijft dus buiten beschouwing. Feitelijk schetst Lesger vrijwel alleen de export naar Engeland, die klein van omvang was. Het is tekenend dat het grootste deel van de export naar Engeland bestaat uit booghout dat door een enkele koopman wordt verscheept. Slechts 11,7% van de in de registers vermelde uitvoer bestond uit wijn; Lesger, *Handel in Amsterdam*, 39-41.

[545] Brulez, 'Handelsbalans', 280.

[546] Van Uytven, 'Domestic and foreign wines', 21.

[547] Brulez, 'Handelsbalans', 292 en Harreld, *High Germans*, 157. Brulez specificeert de omvang van de tonnen niet. Wanneer met een ton één aam wordt bedoeld, een gebruikelijke tonnenmaat in de wijnhandel op Antwerpen, dan is de schatting van Harreld aan de lage kant. De inhoud van een middeleeuwse en vroegmoderne aam voor Rijnwijn wordt meestal op 143,9 liter gezet; de totale Antwerpse Rijnwijnimport rond 1560 zou dan 1.349.000 miljoen liter bedragen.

1495 in totaal 75 partijen Rijnwijn die van Keulen naar Antwerpen werden gevoerd staan opgetekend. Mogelijk zijn die over land aangevoerd.[548]

Overigens relativeren ook de accijnscijfers uit Zutphen en Deventer de mate waarin Rijnwijn terrein moest prijsgeven aan bier in de zestiende eeuw. Hoewel de cijfers met de nodige omzichtigheid moeten worden benaderd, lijkt het erop dat in Zutphen gedurende de veertiende en vijftiende eeuw Rijnwijn een vooraanstaande positie innam in de stedelijke consumptie. Anders dan in Brugge lag de opbrengst van de wijnaccijns, die voor het overgrote deel op Rijnwijn zal zijn geheven, relatief hoger dan die van de bieraccijns (grafiek 8.4).[549] Een vergelijkbare verhouding vinden we terug bij de accijnzen van Deventer. Daar werden accijnzen geheven op wijn, op binnen Deventer gebrouwen bier en op bier dat van buiten Deventer kwam[550]; de cijfers in grafiek 8.5 zijn de opbrengsten van de verpachting, een grove indicator voor de omzetten van wijn en bier in de stad.[551] Hoewel de pachtsom voor het wijnambt vanaf ca. 1510 ten opzichte van die van de bieraccijnzen iets minder lijkt op te leveren dan voor 1500, suggereert de grafiek dat men ook gedurende het grootste deel van de zestiende eeuw nog wilde investeren in het wijnambt, wat er op wijst dat de verkoop en consumptie van Rijnwijn in die periode op peil bleef.

---

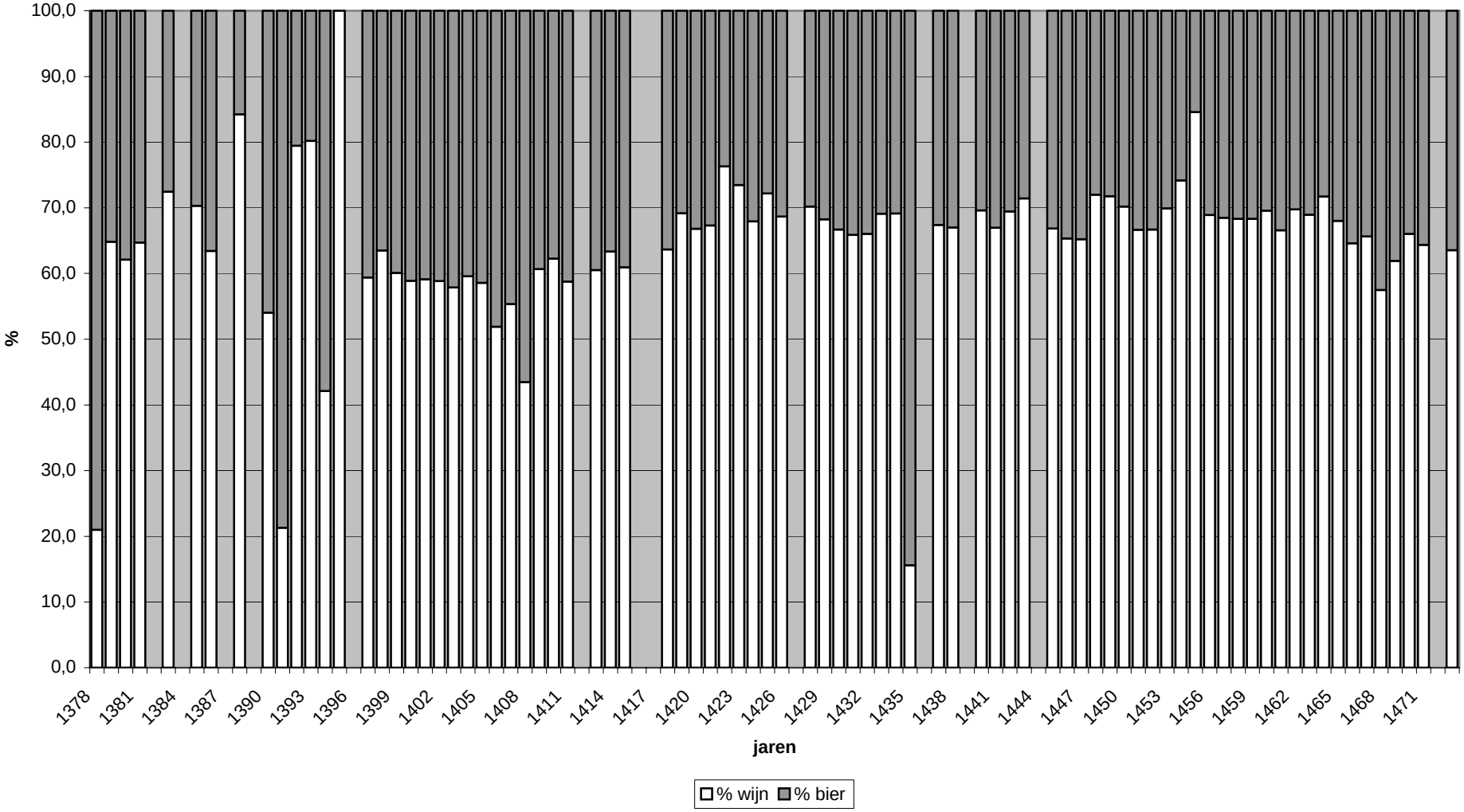
[548] Harreld, *High Germans*, 31.

[549] De gegevens zijn overgenomen uit Kuppers, Een stad in stagnatie. Ik dank dr. Kuppers hartelijk voor zijn toestemming.

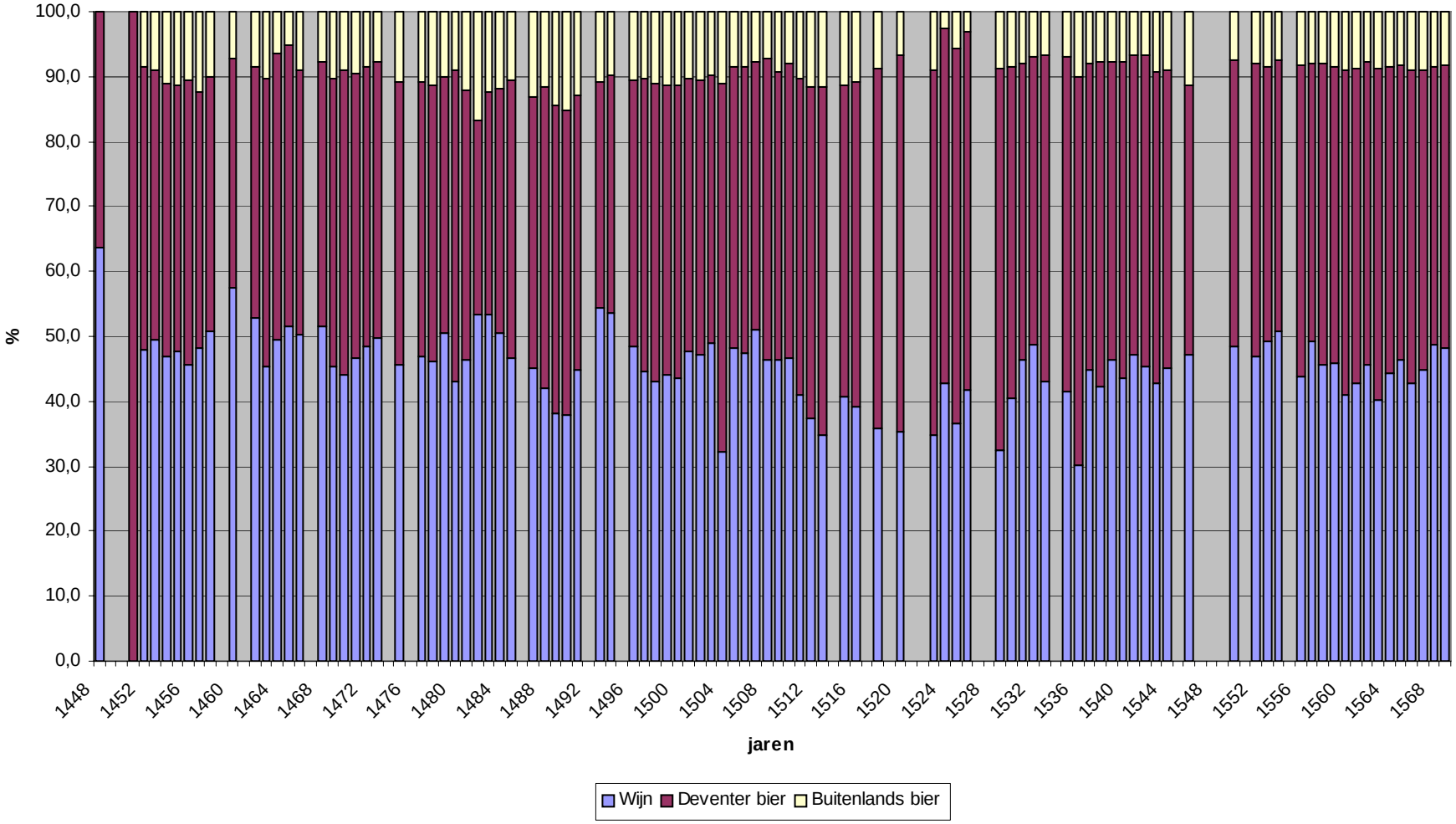
[550] Benders vermoedt dat vreemd bier synoniem was aan Hamburgs hoppenbier. Het zou ook kunnen gaan om Hollands bier dat op Hamburgse wijze is gebrouwen. Hoppenbier werd in Deventer vanaf het midden van de veertiende eeuw jaarlijks belast door de hopmeesters. Het ambt werd vanaf 1412 verpacht. Vanaf 1433 maken de stadsrekeningen voor het eerst onderscheid tussen de accijnzen op vreemd bier en 'bynnen brouwen bier'; Benders, *Bestuursstructuur en schriftcultuur*, 265-268.

[551] De data zijn onttrokken aan de cameraarsrekeningen van Deventer, SA Deventer, MA inv. nr. 150. Voorzichtigheid is geboden bij deze cijfers. Het gaat niet om de directe accijnsopbrengsten, maar om pachtbedragen. In de veertiende en vroege vijftiende eeuw werd de accijns nog direct geïnd door de zogenoemde wijnheren, maar vanaf 1412 werd ook dit ambt ieder jaar verpacht. Daar komt bij dat in sommige jaren één pachtsom werd betaald voor meerdere ambten. De pachtsommen zijn dus maar een zeer grove indicator. Wel is duidelijk dat het wijnambt ook in de zestiende eeuw nog veel opbracht voor de stad. Over de wijnaccijns en de wijnheren, zie Benders, *Bestuursstructuur en schriftcultuur*, 255-261.

Grafiek 8.4 *Verhouding in de opbrengsten van de bier- en wijnaccijnzen te Zutphen, 1378-1473*



Grafiek 8.5. Verhouding van de opbrengsten van de pacht van de wijnaccijns en de bieraccijnzen in Deventer, 1448-1569



De hierboven genoemde prijstrends zijn belangrijk om de ontwikkeling van marktstructuren en koopkracht op de middellange en lange termijn in kaart te brengen en te analyseren, maar voor prijsfluctuaties op de korte termijn bieden ze weinig houvast. Ook de fluctuaties in het wijnvervoer op de grote rivieren in de betrekkelijk korte periode tussen 1543 en 1557 kunnen moeilijk worden gerelateerd aan de geleidelijke prijsontwikkeling. Op korte termijn werden de prijzen van landbouwproducten eerder bepaald door het aanbod, door geslaagde en mislukte oogsten dus.[552] Het weer, de exogene factor bij uitstek, speelde daarbij vanzelfsprekend een grote rol. Ook de productie en export van wijn uit het Rijn- en Moezelgebied kon door het weer worden beïnvloed, en wel op twee manieren: ten eerste konden strenge vorst en hoog water het rivierverkeer belemmeren en op de tweede plaats was voor een kwalitatief en kwantitatief geslaagde wijnoogst goed weer nodig met veel zon en vooral geen te natte voorjaren en zomers. De kwaliteit en de omvang van de wijnproductie werden deels weerspiegeld in de kostprijs, die op zijn beurt een belangrijk element was in het succes van de Rijnwijn op de afzetmarkten.

Buisman heeft in zijn magnum opus *Weer en wind in de Lage Landen* een bijzonder groot deel van de gegevens over het weer in Noord-West-Europa bijeengebracht en ontsloten. Voor de zestiende eeuw zijn er zoveel gegevens voorhanden, dat hij zelfs een vrij betrouwbare karakteristiek van het weer per seizoen weet te schetsen. Daarnaast heeft Buisman ook gegevens over de oogsten van verschillende gewassen in West-Europa verzameld, die bij de beoordeling van de kwantitatieve gegevens over het riviertransport een rol van betekenis kunnen spelen. Sommige daarvan vormen een serie, zoals de data van het begin van de wijnoogst in de streken rond Parijs en Dijon. De overige oogstgegevens ontleent hij aan meer of minder terloopse vermeldingen in kronieken en ander verhalende bronnen. De confrontatie van Buismans gegevens met die uit de Gelderse rekeningen zou de relatie tussen de weersomstandigheden en de wijnoogst en wijnhandel moeten verduidelijken.

Bij het werk van Buisman moet wel nog een kritische kanttekening worden geplaatst. Ook hij gebruikt namelijk de Gelderse tolrekeningen, voornamelijk als bron voor het weer in de wintermaanden. Hij constateert terecht dat gedurende de periode

[552] Unger, ‘Prices, consumption patterns’, 269-270.

1543-1557 het handelsverkeer op de rivieren in de winter vaak een aantal weken en soms nog langer stilligt, maar verbindt daaraan de vergaande conclusie dat ijsgang en een hoge waterstand daar wel de oorzaak van zullen zijn geweest. Tijdens een paar winters is dat ook daadwerkelijk zo, de tollenaars voerden dan expliciet het weer op als verklaring voor lage inkomsten, maar voor de andere jaren zijn Buismans bevindingen wat speculatief. Dat het handelsverkeer in de winter op een lager pitje stond, had ook te maken met de verminderde commerciële activiteiten op de belangrijkste afzetmarkten. De scheepvaart op Noord-Europa stond gedurende de wintermaanden immers grotendeels stil. Er waren tijdens de winter op de belangrijkste stedelijke markten dus minder buitenlandse kooplieden aanwezig, waardoor de afzetmogelijkheden werden verkleind. Daar komt nog bij dat ook in andere jaargetijden er soms gedurende een aantal dagen geen enkel schip de tollen van Nijmegen of Arnhem passeerde.[553] Dergelijke transportluwe periodes geven eerder aan dat het rivierverkeer niet bijzonder intensief was en niet zozeer dat het weer verantwoordelijk was voor stremmingen van de handel.

Uit de vergelijking van de metereologische gegevens van Buisman met die van het wijntransport komt geen eenduidig verband naar voren. Zo veronderstellen de pieken in de boekjaren 1553, 1554 en 1557 dat direct voorafgaand aan deze boekjaren de druiventelers hebben geprofiteerd van gunstige weersomstandigheden. Dat zal voor een deel kloppen, want de zomers van deze jaren waren vrij droog en warm, maar aan de andere kant kenden juist deze drie jaren strenge winters. Vooral de winter van 1553-1554 was bitter koud en duurde lang. Een man uit Emden reisde in dat jaar tijdens een tocht die hem naar Kampen en Amsterdam bracht per slee over de dichtgevroren Zuiderzee, nog in maart kon men te voet het IJ oversteken, en rond Luik leden de wijngaarden aanzienlijke schade op door de vorst.[554] Deze kou lijkt de productie en vooral export van Rijnwijn echter niet in de weg te hebben gestaan. Andersom leidden de op het oog perfecte omstandigheden van 1555-1556 – een zachte winter, het voorjaar en de zomer warm en zonnig, rapportages van goede wijnoogsten rond Parijs, Dijon, Luik en in Saksen[555] – niet

[553] Een voorbeeld: in 1552 vertolde tussen 1 april en 6 april geen enkel schip in Nijmegen, net als in 1553 tussen 7 en 14 september; GAA, Archief Rekenkamer, inv.nrs. 2425 f. 9v.-10r. (april 1552) en 2426, f. 48v. (september 1553). Op de minder druk bevaren Nederrijn en IJssel waren dit soort loze periodes vaak nog langer.
[554] Buisman 'Weer en wind', 539-541.
[555] Idem, 549-551.

tot een bijzonder groot wijntransport vanuit het Rijnland naar de Nederlanden. Er speelden dus meer factoren mee.

Niet alleen het weer, maar ook oorlog was een belangrijke prijsbepalende exogene factor. In hoofdstuk 2 werd al duidelijk hoe structuren in de wijnhandel konden veranderen als gevolg van een interne politieke strijd in Keulen en dat was slechts een lokaal conflict. Bij grootschaliger oorlogvoering waren de gevolgen vaak nog groter en werden ze ook op grotere afstand gevoeld. De Utrechtse Rijnwijnprijzen in de late vijftiende eeuw (grafiek 8.6) illustreren dit. Deze prijzen stegen geleidelijk vanaf de tweede helft van de vijftiende eeuw, maar piekten in de jaren 1480, met als uitschieter indexwaarden van 250 % en meer in 1489. Ongetwijfeld was dit een gevolg van een verminderd aanbod op de Utrechtse markt. Er is weinig reden om aan te nemen dat alleen het weer hieraan debet was, al was 1487 wel een vrij matig wijnjaar, volgens gegevens uit Bourgondië en Frankfurt am Main.[556]

Meer dan door het weer zal de wijnaanvoer, en daarmee de prijs, zijn bepaald door oorlogshandelingen in Gelre. In 1473 was het hertogdom in handen gekomen van de Bourgondische hertog Karel de Stoute.[557] Na diens dood in 1477 erkenden de Gelderse Staten vrijwel direct Adolf van Egmond als hertog, maar die overleed kort daarop. Er ontbrandde vervolgens een opvolgingsstrijd tussen het kamp van de nog minderjarige Karel van Egmond en de Habsburgs-Bourgondische erfopvolger Maximiliaan I. De opvolgingsstrijd zorgde voor de nodige onrust in Gelre. Zowel Maximiliaan als de 'nationaal-Gelderse' partij probeerden hun claims gewapenderhand kracht bij te zetten en ook het rivierverkeer had hieronder te lijden. In deze onzekere tijden zullen kooplieden de Waal, Nederrijn en IJssel gemeden hebben. Met het aantreden van de inmiddels meerderjarig geworden Karel van Egmond als hertog in 1492 keerde de rust voorlopig weer terug in het hertogdom en kon de handel op de rivieren zich weer herstellen. De wijnprijzen in Utrecht daalden navenant, om vervolgens na 1510 weer de hoogte in te schieten als gevolg van de agressieve politiek van Karel van Egmond in Oost-Nederland.

---

[556] Buisman, 'Weer en wind', 187.

[557] Zie voor de verhouding tussen Gelre en de Bourgondische en Habsburgse vorsten: Janssen, 'Geschiedenis van Gelre', 30-31; Alberts, *Geschiedenis van Gelre tot 1492*, 125-139; Struick, *Gelre en Habsburg*.

8.1.2 Hout

In zijn korte karakterschets van de handel van en naar Dordrecht halverwege de zestiende eeuw stelt T.S. Jansma dat het rijnhout dat tussen november 1551 en half januari 1552 naar Dordt werd gevoerd voor het grootste gedeelte de Waal af kwam. Hij baseert zich daarbij op de rekening van de halve honderste penning, een belasting die in die periode werd geheven op alle import en export uit de Nederlanden. De verschillende partijen rijnhout, in die rekening vermeld als 'stucken', planken, ribben, bodems", waren afkomstig uit Tiel, Nijmegen en Wesel.[558]

De Nijmeegse rekeningen van 1551 onderschrijven Jansma's observaties maar ten dele. Dat komt onder meer omdat Jansma niet onderscheidt tussen de grote bulkladingen onbewerkt hout en de partijen gezaagd of anderszins bewerkt hout. De bulkhandel was halverwege de zestiende eeuw vooral het domein van burgers van Wesel; er kwamen maar heel zelden grote partijen onbewerkt hout vanuit Tiel of Nijmegen naar Dordrecht. De wintermaanden van 1551-1552 leveren slechts één concreet voorbeeld van dergelijke Gelderse houthandel: op 2 december van dat jaar verschijnt Hendrik Neten uit Wesel voor de Nijmeegse tollenaar met vier koppel hout, twee van hemzelf en twee van Hendrik de Wijck, burger van Tiel.[559] Het is goed voorstelbaar dat Neten met deze gehele lading Nijmegen passeerde om een paar dagen later Dordrecht aan te doen. Er is echter nergens in de rekeningen van 1551 of 1552 sprake van onbewerkt hout in Nijmeegs eigendom dat langs Nijmegen stroomafwaarts wordt gevoerd. Dat wil overigens niet zeggen dat er in de winter van 1551-1552 verder stroomafwaarts geen Nijmeegs hout is vervoerd, of nog meer Tiels hout. Houthandelaren uit die plaatsen konden uiteraard partijen hout naar hun moederstad (laten) voeren, ze opslaan en pas maanden later weer heruitvoeren.[560] Gezaagd hout werd wel als Nijmeegs goed over de Waal gevoerd, maar dan vrijwel iedere keer als secundaire lading bij een grotere partij wijn die voor niet-Nijmegenaren werd verscheept.

Al aan het einde van veertiende eeuw leek het vervoer van en de handel in onbewerkt hout voor een belangrijk deel in handen te zijn van Weselse houthandelaren of

---

[558] Jansma, 'Betekenis van Dordrecht', 155 en aldaar noot 40.
[559] GAA, Archief Rekenkamer, inv.nr. 2424, f. 52v.
[560] Wellicht werd ook halverwege de zestiende eeuw nog hout uit het Rijkswald bij Nijmegen door Nijmegenaren uitgevoerd naar Dordrecht.

‘*vloteners*’ (zie § 2.2). De mid-zestiende-eeuwse tolrekeningen laten zien dat daaraan anderhalve eeuw later niets is veranderd. Sterker nog: de Weselse specialisatie in het transport van onbewerkt hout uit Zuidelijk-Westfalen en de bossen van het Midden-Rijngebied nam halverwege de zestiende eeuw de vorm aan van een *de facto* monopolie.[561] Slechts een paar keer per jaar duikt er in de rekeningen een niet-Weselaar op die een partij hout verscheept en dan ging het meestal maar om een vrij kleine hoeveelheid.[562] De totaalcijfers over de nauwkeurig gedocumenteerde jaren 1550-1557 spreken boekdelen, want van de 230 geregistreerde ladingen onbewerkt hout werden er 215 door een Weselaar getransporteerd en slechts vijftien door schippers of kooplieden van elders.[563] De Arnhemse rekeningen bevestigen de volkomen dominante positie van de Weselse houthandelaren en -vervoerders. In 1550 passeerde daar 26 keer een partij onbewerkt hout, waarvan het transport 22 keer door een Wesels burger werd verzorgd en in 1553 verscheepten zij 23 van de 28 partijen.[564]

Het hout werd halverwege de zestiende eeuw nog op dezelfde manier vervoerd als in de veertiende eeuw.[565] De grootste partijen zakten de rivieren dus meestal af in de vorm van een vlot – in de Nijmeegse rekeningen als ‘*vloot*’ geregistreerd. Kleinere partijen gingen vooral per schip. Daarvoor werden verschillende scheepstypen gebruikt. De langwerpige ‘*aak*’ was favoriet, maar daarnaast worden sporadisch schepen als de ‘*drye boirt*’, de ‘*swyelis*’, het ‘*lipschip*’, de ‘*loerdenne*’ en het ‘*vlotschip*’ genoemd (zie hieronder § 9.1).

Wat betreft de omvang van het houtvervoer is er wel enig verschil met de late veertiende eeuw. De houthandel was weliswaar nog steeds bescheiden (tabel 8.4), maar alleen al het in Nijmegen geregistreerde transport was groter dan dat in Lobith aan het eind van de veertiende eeuw, toen maar in een enkel jaar meer dan honderd doorganck werd genoteerd. De *totale* omvang van het houtvervoer op de rivieren was rond 1550 nog

---

561 In de tolrekeningen van Gorinchem van 1518 spreekt de tolschrijver dan ook van Wesels hout en Weselse houtvlotten; Smit, *Beneden-Maasgebied*, 201-216.

562 Het ging dus om hooguit een paar partijen per jaar: in 1550 bijvoorbeeld worden buiten de Weselse burgers alleen Willem Holthouwer en ene Engel, beide uit Ruhrort, vermeld met een partij hout; GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 2423, f. 37v. en 50v. In 1554 vervoert Willem Plecker uit Orsoy drie koppel hout. De overige 32 posten waarin onbewerkt hout wordt genoemd betreffen uitsluitend Weselaars, inv. nr. 2427, 63r. (Plecker) en passim.

563 Zie Weststrate, ‘Trade and transport’, 110.

564 GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 2287 (1550) passim., en 2292 (1553) passim.

565 Zie hs. 2 en over de vlottenbouw Van Prooije, ‘Invoer van Rijns hout’, 39-43.

groter, want de Nederrijn deed als route voor het houtvervoer niet veel onder voor de Waal, gemeten naar het aantal vertolde partijen. De exacte omvang van de passerende ladingen hout werd in Arnhem helaas niet geregistreerd. Desondanks mag worden geconcludeerd dat in anderhalve eeuw het vervoer van onbewerkt hout onmiskenbaar was gegroeid. De houtvaart op de IJssel had wel zijn grilligheid behouden, al kan ook de onvolkomen werkwijze van de tollenaars debet zijn aan het geringe aantal registraties van partijen hout direct na 1543.

Tabel 8.4 *Onbewerkt hout langs Nijmegen, Arnhem en IJsseloord, 1543-1557*

	Nijmegen			**Arnhem**	**IJsseloord**
Jaar	geregisteerde *doorganck*	overige	aantal partijen	aantal partijen	aantal partijen
1543-44	41,0		38	29	5
1544-45	45,5		41	20	4
1545-46	234,0		28	24	8
1546-47	139,5		17	25	28
1547-48	284,0		40	39	23
1549	224,0		25	46	-
1550	176,0		26	26	-
1551	266,5	40 ‘stucke’	32	-	-
1552	194,0		34	-	-
1553	114,5		25	28	-
1554	169,5		39	-	-
1555	202,5		32	-	-
1556	157,0	1 ‘*vloot*’	32	-	-
1557	179,5		34	-	-

N.B. in Nijmegen specificeerde men niet van iedere partij hout de hoeveelheid, zeker niet als er maar een klein bedrag aan tol mee gemoeid was. Onder ‘geregistreerde *doorganck*’ staan dan ook alleen de daadwerkelijke opgetekende hoeveelheden.

In de zeventiende eeuw zou de houthandel op de Rijn veel grotere proporties aannemen. De verklaring hiervoor zit aan de ene kant in een toenemende vraag. De verdere uitbouw van de toch al Hollands machtige koopvaardijvloot vanaf het eind van de zestiende eeuw, de (her)opbouw van steden die tijdens de Nederlandse Opstand ernstig werden getroffen, de aanleg van steeds moderner verdedigingswerken, al deze ontwikkelingen vroegen om enorme hoeveelheden bouwhout. Daar kwam bij dat door aanhoudend oorlogsgeweld de invoer van Scandinavisch hout, dat van oudsher een

prominente positie innam op de Hollandse markten, steeds minder aantrekkelijk werd. Rijnhout vormde een goed alternatief. Vanaf de late zestiende eeuw reisden Hollandse ondernemers de Rijn af om hout op te kopen en naar Holland te laten verschepen, wat zij tot het midden van die eeuw in het geheel niet deden. De schaal van deze zeventiende- en achttiende-eeuwse 'Hollandervlotten' was enorm: in 1720 bijvoorbeeld zakte een vlot van ruim 330 bij 48 meter de Waal af en een dergelijke omvang was niet uitzonderlijk.[566] Een vergelijkbaar proces van schaalvergroting in de houthandel voltrok zich in de zestiende en zeventiende eeuw op de Maas. Suttor brengt deze toename van houtleveranties uit de Ardennen vooral in verband met de Hollandse vlootopbouw.[567]

Gezaagd hout en brandhout onttrokken zich aan het quasi-monopolie van de Weselse 'vloteners'. Partijen planken en 'boorden' werden meestal verscheept als bijkomende lading, bijvoorbeeld bij een grote partij wijn. In veel gevallen waren deze partijen in het bezit van de schipper, die verder in zijn schip alleen goederen van andere bevrachters had geladen.

Eén specialistisch soort houthandel springt nog in het oog, namelijk de handel in booghout. Deze was geheel in handen van één handelaar, Melchior van Mulheim uit Keulen. Deze Van Mulheim was een aanzienlijk koopman in zijn woonplaats en hij figureerde dan ook prominent in de 100e-penningkohieren van Dordrecht.[568] In de kohieren werd de uitvoer opgetekend vanuit Dordrecht naar westelijk en noordelijk gelegen niet-Habsburgse gebieden tussen 10 februari en 10 augustus 1545. In de praktijk besloegen ze voornamelijk de uitvoer naar Engeland. Ook Van Mulheim transporteerde zijn taxushout uit Zuid-Duitsland en het huidige Oostenrijk naar Engeland, waar het werd gebruikt voor de productie van *longbows*. Zijn handel nam flinke proporties aan: volgens de genoemde kohieren exporteerde hij 990 bossen booghout naar Engeland, die uit zo'n 16.000 tot 20.000 staven taxushout bestonden.[569] Een vergelijkbare hoeveelheid voerde

[566] Van Petersen, *Reizen is tol betalen*, 509.
[567] Suttor, 'Un grand exportateur', 316.
[568] Lesger, *Handel in Amsterdam*, 52-53 en Schnurmann, *Kommerz und Klüngel*, 129 e.v. Later in zijn leven werd Van Mulheim burgemeester van Keulen.
[569] Lesger, *Handel in Amsterdam*, 54.

de Keulse koopman in Engeland in tussen 1549 en 1551, volgens de gegevens van de Londense *Custom Accounts*.[570]

Ook in de Gelderse rekeningen komt Van Mulheim geregeld voor, meestal als bevrachter van partijen booghout, maar ook als handelaar in wijn, zout en *droge waren*.[571] Schnurmann beweert dat hij in de jaren 1550 zeer geregeld in eigen persoon heen en weer reisde tussen Keulen, Antwerpen en Londen, maar daarvan blijkt niets in de rekeningen. Van Mulheim maakte juist telkens gebruik van de diensten van diverse schippers, uit Nijmegen, Büderich en Emmerik. Omvangrijke partijen booghout lijkt hij bij voorkeur te hebben toevertrouwd aan een paar Nijmeegse schippers, namelijk Hendrik Smit en diens vrouw, en hun stadgenoot Claes Bloessems. De rekeningen geven niet aan hoe groot de verscheepte partijen waren. Tussen 1549 en 1550, de jaren waarin hij op behoorlijke schaal taxushout in Engeland invoerde, liet hij drie keer een partij booghout over de Waal transporteren, en daarover betaalde hij in totaal 22 gouden guldens. De tollenaar noteerde in de overige jaren tussen 1543 en 1557 een paar keer bijna nonchalant de passage van '*wat boechouts*', maar rekende daarvoor dan wel telkens drie tot zeven gouden guldens aan tol, een indicatie dat het toch om redelijke hoeveelheden ging.

8.1.3 Steen en kalk

De Gelderse tolrekeningen uit de zestiende eeuw registreerden de samenstelling van de handelsstromen in de regel nauwkeuriger dan die uit de late veertiende eeuw, maar het vervoer van natuursteen vormt daarop daar een uitzondering. Dat is opmerkelijk, want het toltarief van de Lobithse tol van 1550 somt molensteen, 'van 15, 16 off 17' – dit waren grote molenstenen[572], Gadenscheider en Drakenvelder steen duidelijk als aparte types

---

[570] Schnurmann, *Kommerz und Klüngel*, 130.

[571] GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 2418 (1545-1546) 4v. en 21v.; inv.nr. 2419 (1546-1547) 18v.; inv. nr. 2422 (1549) f. 14r., inv. nr. 2423 (1550), f. 24v, 38v.-39r., 45v., mogelijk ook 38r (alleen vermelding van ene Melchior uit Keulen).; inv. nr. 2424 (1551), f. 11r. en 40v.; inv. nr. 2426 (1553) f. 16r., 20r., 32v. en 74v.; inv. nr. 2428 (1555) f. 31r. en 74r.; inv. nr. 2429 (1556), f. 23v. en 41v.; en inv. nr. 2430 (1557) f. 34v.-35r. Zeer waarschijnlijk is Melchior van Mulheim identiek met de Melchior Smit die in 1547-1548 in de Nijmeegse rekening opduikt en als plaats van herkomst een keer Keulen en een keer Mülheim meekrijgt. Deze Melchior Smit laat ook booghout verschepen door Hendrik Smit uit Nijmegen (mogelijk familie?); inv.nr. 2421, 28r.

[572] Deze getallen worden ook genoemd in de zestiende-eeuwse kopie van het Lobithse toltarief van 1380: "*Molensteijn. Ellick paer van 15, van 16 off 17*"; GAA, HA, Aanw. 1948 A, III, 1, f. 33. Het is niet helemaal duidelijk of zij naar de dikte of de diameter van de molenstenen verwijzen. Ballaux vond in de Brabantse domeinrekeningen aanwijzingen dat het om de dikte gaat, gemeten in duimen, maar geeft tevens aan dat de aanduiding *zeventiender* voor molenstenen in de molinologische literatuur wordt geïnterpreteerd

steen op, inclusief verschillende tarieven per soort.[573] Dit onderscheid maakten de veertiende-eeuwse tollenaars ook, zij het niet altijd even nauwkeurig.[574] Hun zestiende-eeuwse opvolgers aan de Nijmeegse tol waren echter veel slordiger in hun classificatie. In de meeste gevallen noteerden ze slechts 'steen' of 'brede steen'. Of ze daarmee twee verschillende steensoorten aanduidden, wordt uit de rekeningen niet duidelijk. Ook met de term 'molensteen' lijken de tollenaars niet al te consequent zijn omgesprongen: in de rekeningen van 1543-1546 komt de molensteen nog enkele malen voor als aparte categorie, maar daarna is hij verdwenen (zie tabel 8.5). Daar staat tegenover dat vanaf 1547 wel ieder jaar partijen quernstenen, kleine molenstenen voor handmolens, werden geregistreerd.

Het is goed mogelijk dat vooral molenstenen onder de algemene noemer 'brede steen' werden geschaard, gezien de grote rol die Dordtse handelaren halverwege de zestiende eeuw speelden in de handel in Andernaakse molenstenen. Zij bezetten een belangrijke positie in de molensteenhandel in Antwerpen, waar zij nauw samenwerkten met lokale kooplieden, die als hun factors optraden. Bovendien fungeerde de stad Dordrecht zelf als belangrijke markt voor molensteen, zeker voor Andernaakse steen en wellicht ook voor Luikse steen die over de Maas kon worden aangevoerd. Ballaux liet zien dat in de zestiende eeuw enkele rentmeesters van Brabantse domeinen helemaal in Dordrecht molenstenen aankochten, terwijl vanuit het oogpunt van transportkosten het voor hen veel voordeliger zou zijn geweest dat in Antwerpen te doen. Vermoedelijk wist Dordrecht in deze gevallen met zijn relatief ruime aanbod te profiteren van een tijdelijke krapte op de Antwerpse markt.[575] Het mag worden verondersteld dat Dordrecht voor Holland een nog duidelijker rol als distributiecentrum van molenstenen vervulde. Andernaker steen moet Dordrecht dus ook in de jaren 1550 via de Waal hebben bereikt, al zijn ze niet onder die naam in de Gelderse rekeningen terug te vinden.

---

als een verwijzing naar de diameter van de steen, in voet of in palmen gerekend; Ballaux, *Transport en economische ontwikkeling*, 211-212. De Gelderse toltarieven en – rekeningen geven hierover geen uitsluitsel, maar we mogen ervan uitgaan dat de molenstenen op de Gelderse rivieren stenen waren van het 'min of meer gestandaardiseerde formaat' zoals die in de Brabantse domeinmolens werden gebruikt.

[573] GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 768. Voor de relevantie van het Lobithse tarief voor de Gelderse tollen, zie hierboven, p. 204.

[574] Zie hierboven § 3.1.3.

[575] Ballaux, *Transport en economische ontwikkeling*, 217-218, details aldaar in noot 60 en 61.

Vermoedelijk waren de Nijmeegse tollenaars wel op de hoogte van het Lobithse tarief, en dus ook van het onderscheid tussen de types steen, maar mogelijk vonden zij de verschillen niet relevant gezien het bescheiden aantal passages van natuursteen langs hun tol. Daarmee werkten ze meer in de lijn van hun voorgangers van het eind van de vijftiende eeuw, zoals Johan van der Heyden, de tollenaar van de Nijmeegse rijkstol in 1491-1492. Hij nam in de rekening van dat jaar een tarieflijstje op waarin naast leien slechts sprake is van '*steen van 17*', zonder nadere differentiatie. De toevoeging '17' maakt het zeer waarschijnlijk dat het om grote Andernaakse molenstenen gaat.

Tabel 8.5 *Vervoer van natuursteen langs Nijmegen, 1543-1557*

	steen / brede steen		tufsteen	quernen	overig
	paar	Partijen	partijen	partijen	
1543-1544	7,5	8	0	0	2 partijen slijpsteen 3 stuks molensteen 10 paar molensteen
1544-1545	12,5	13	2	0	2 partijen molensteen
1545-1546	49,0	13	2	5	3 partijen molensteen 13 stuks molensteen 3 paar molensteen
1546-1547	61,0	10	0	0	
1547-1548	106,5	24	10	1	32 stuks brede steen
1549	104,0	19	6	2	
1550	74,5	18	4	1	
1551	101,5	22	3	2	1 partij slijpsteen
1552	95,0	17	7	4	
1553	64,0	14	0	8	10 stuks brede steen
1554	110,5	29	12	11	
1555	76,5	21	12	8	
1556	113,0	28	9	12	
1557	68,5	21	3	3	1 partij slijpsteen

N.B. Vrijwel ieder boekjaar ontbreekt van een aantal partijen 'steen' of 'brede steen' een opgave van de exacte verscheepte hoeveelheid. Gezien de geringe tolbedragen in die posten gaat het om verwaarloosbare hoeveelheden.

Het steenvervoer was vrij bescheiden van omvang. Hooguit enkele tientallen partijen vonden jaarlijks hun weg over de Waal richting Dordrecht. De meeste van deze partijen lijken hardere steensoorten te zijn geweest: de quern- en molenstenen waren dat in ieder geval, net als de slijpstenen die sporadisch worden vermeld. De duurzaamheid van deze harde stenen en hun functie als productiemiddel maakte hen tot een gewild en niet

goedkoop handelsartikel.[576] De tolafdracht ervoor was navenant: een koopman zonder (gedeeltelijke) vrijstelling betaalde in Nijmegen een gouden gulden, à 28 tot 30 stuivers in deze periode, per verscheepte steen. Of met de vage aanduidingen 'steen' en 'brede steen' ook een zachtere soort zoals Baumberger kalksteen kan zijn bedoeld, of toch eerder een minder makkelijk te bewerken soort zoals Drakenvelder steen, wordt uit de rekeningen niet duidelijk.[577] De partijen (brede) steen die in paren werden vertold, bestonden waarschijnlijk uit molenstenen.[578] De zachtere tufsteen, die in de Eiffel werd gewonnen, kwam na 1547 ieder jaar in een paar partijen langs, meestal als bijlading bij een partij Rijnwijn. Te oordelen naar de geringe tolbedragen die de kooplieden en schippers ervoor betaalden, was de tufsteen voor hen van secundaire waarde.

Bij zo weinig transporten is het niet goed mogelijk vast te stellen of burgers uit bepaalde plaatsen de overhand hadden in het vervoer van steen. Tussen de steenvervoerders zaten kooplieden en schippers uit Wesel, Emmerik, Ruhrort, Kaiserswerth, Büderich en nog meer kleine plaatsen langs de Rijn. Burgers van Emmerik en Wesel hadden daarbij een iets groter aandeel dan de rest: van de 52 partijen steen, tufsteen en quernen die in 1554 Nijmegen passeerden bijvoorbeeld, werden er veertien door Weselse en veertien door Emmerikse tolplichtigen vervoerd. Op de derde plaats kwamen de schippers/kooplieden uit Ruhrort, met 8 passages.[579] Zowel Emmerikse als Weselse burgers vervoerden in 1554 hoofdzakelijk voor eigen rekening, niet voor een bevrachter. Er was echter wel een duidelijk verschil. In het geval de Emmerikse transporten was steen acht van de veertien keer de hoofdlading, terwijl Weselaars steen vooral als secundaire lading verscheepten, naast veel grotere en waardevollere partijen Rijnwijn. De Emmerikse partijen waren dan ook meestal groter dan die van de Weselaars. Aan deze constateringen mogen geen al te vergaande conclusies worden verbonden, want het gaat om het handelen van slechts enkele individuen. Wel is de

---

[576] De hoge waarde van molenstenen staat buiten kijf, maar in Brabant fluctueerden de marktprijzen wel sterk. Ballaux kan geen eenduidig verband leggen tussen de verkoopprijs enerzijds en de dikte, het aanbod, de plaats van aankoop of de handelaar anderszijds; Ballaux, *Transport en economische ontwikkeling*, 220-222. Wellicht zijn de instabiele prijzen te wijten aan het relatief sporadische karakter van dit soort transacties.

[577] Zie hierboven § 3.1.3.

[578] Om graan in een molen te malen heeft men twee stenen nodig: de ligger (de onderste steen) en de loper (de bovenste); zie Ballaux, *Transport en economische ontwikkeling*, 208-209.

[579] GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 2427.

geringe rol van Nijmeegse schippers en kooplieden in deze sector opvallend. De enkele keren dat een Nijmegenaar steen vervoerde, deed hij dat als kleine secundaire partij goederen, naast grotere ladingen die hij voor bevrachters van elders transporteerde.[580]

Op de IJssel en de Rijn was het steentransport van nog minder betekenis. Ieder jaar voeren slechts enkele partijen langs Arnhem, IJsseloord en Zutphen. In Arnhem noteerde men tussen 1543 en 1557 nooit meer dan vijftien transporten per jaar van molensteen, quernen, niet nader omschreven steensoorten en tufsteen. De laatste soort kwam relatief vaak voor: in 1549 bestonden vier van de negen partijen steen uit tufsteen, in 1550 vier van de acht.[581] In IJsseloord en Zutphen lag het aantal geregistreerde passages nog lager.

Leisteen vormt een kleine uitzondering op de regel. Deze steen, die gebruikt werd, en wordt, gebruikt als dakbedekking, werd frequenter en in wat grotere hoeveelheden verscheept dan de overige soorten steen. De meeste leisteen ging via de route over de Waal naar Dordrecht en verder naar Brabant en Vlaanderen. Toch werden ook in Arnhem en IJsseloord geregeld partijen leien vertold, al valt over de omvang van die partijen op basis van de tolrekeningen weinig exacts te zeggen. De enige indicator daarvoor is het aantal vertolde partijen en die lijken erop te wijzen dat het leisteenvervoer in de jaren 1543-1548 op de IJssel jaarlijks vrij constant bleef, rond de vijftien partijen.

[580] In 1550 bijvoorbeeld vervoerden de Nijmegenaren Jan Biell, Johan Kelfken en Diederik Dros kleine partijen steen. Biel en Kelfken doen dat voor eigen rekening, naast een lading wijn die ze voor een Keulse koopman vervoeren. Dros vervoert wijn voor een Mechelaar en wijn, steen en staal voor ene Campman uit Keulen; GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 2423, f. 2r, 2v.-3r. en 9v. Biel en Kelfken vervoerden ook in latere jaren sporadisch een lading steen.

[581] GAA, Archief Rekenkamer, inv. nrs. 2287 en 2292.

Tabel 8.6 *Vervoer van leien op Waal, Rijn en IJssel, 1543-1557*

	Nijmegen		**Arnhem**	**IJsseloord**
boekjaren	aantal partijen	rijst (56 pannen)	aantal partijen	aantal partijen
1543-1544	24	-	6	4
1544-1545	10	-	8	17
1545-1546	11	-	6	16
1546-1547	4	-	2	12
1547-1548	12	475	5	15
1549	5	75	30	-
1550	25	4575	14	-
1551	13	2650	-	-
1552	17	3350	-	-
1553	32	3245	13	-
1554	24	2200	-	-
1555	28	2200	-	-
1556	23	2950	-	-
1557	22	2170	-	-

De Arnhemse cijfers liggen veel verder uit elkaar. Vooral de dertig partijen in het boekjaar 1549 springen eruit. Een afdoende verklaring voor die piek is moeilijk te geven, want de rekeningen bevatten geen aanwijzingen die de partijen bijvoorbeeld aan een bepaald grootschalig bouwproject koppelen. Ook de herkomst van de schippers en kooplieden die de leien verscheepten, biedt geen aanknopingspunt. Ze kwamen namelijk uit diverse bovenlandse steden, van Tiel en Arnhem aan Waal en Rijn, via Emmerik en Wesel tot aan Keulen. Sommigen van hen vervoerden leien als enige lading, voor anderen was het de hoofdlading naast andere partijen goederen. In meer van de helft van de gevallen was leisteen de bijlading, meestal naast een grote partij wijn. Een enkele post geeft wel een aanduiding van de hoeveelheid: zo betaalde de Weselse koopman Rutger Kaelmeter op 28 maart 1549 voor '*een vierdel*' leien twee gouden guldens en 14 stuivers. Waarschijnlijk staat een '*vierdel*' gelijk aan 250 rijst leien, maar vanwege het ontbreken van een Arnhems toltarief is dat niet zeker vast te stellen. De omvang van de andere partijen is al helemaal niet te berekenen, omdat ze vrijwel allemaal werden vervoerd in combinatie met producten waarvan de exacte hoeveelheid noch het verschuldigde tolbedrag waren gespecificeerd. Gelet op de betaalde tolbedragen bestonden de meeste

leisteenladingen uit ongeveer 50 tot 200 rijst. Dergelijke waarden zijn ook voor het vervoer op de IJssel aannemelijk.

De Nijmeegse rekeningen leveren weer de meest gedetailleerde gegevens, al zijn die uit de jaren 1543-1549 enigszins incompleet. Gerekend naar het aantal vertolde partijen was het leisteenvervoer op de Waal wel wat omvangrijker dan dat op de Rijn en IJssel, maar de verschillen waren niet zeer groot. De Arnhemse piek van 30 partijen werd in Nijmegen slechts in een jaar overtroffen en waar men in IJsseloord in 1543-1548 telkens zo'n 15 partijen voorbij zag komen, lag dat gemiddelde aantal in Nijmegen vanaf 1550 ongeveer bij 25. De afzonderlijke partijen konden in Nijmegen wel wat hoger uitvallen dan de geschatte 50 tot 200 rijst van het IJssel- en Nederrijnverkeer. In de drie jaar van 1550 tot en met 1552 telde de gemiddelde partij leisteen rond de 200 rijst leien, waarbij afzonderlijke partijen van 400 rijst niet ongewoon waren.[582] De jaarlijkse totale hoeveelheden fluctueerden tussen normaliter ongeveer tussen de 2200 en de 3250 rijst, ofwel 123.200 en 182.000 stuks. In het piekjaar 1550 steeg dat tot 4575, ruim 250.000 stuks.

Het karakter van het leientransport op de Waal verschilde niet veel van dat op de Nederrijn en IJssel. De leisteen werd er vaker in combinatie met andere goederen vervoerd, meestal met een grote partij wijn die dan wel als belangrijkste lading gold. De vervoerders kwamen net als op de Nederrijn, uit allerlei verschillende *bovenlandse* steden, waarbij die uit Wesel licht de overhand hadden. Ook Nijmegenaren, die in de handel en vervoer van overige steensoorten een secundaire rol speelden, waren actief in het leisteenvervoer. De transporteurs verscheepten de leien soms als zelfstandig koopman en geregeld ook als eigen lading naast een grote lading wijn of steen van derden. Een enkele keer vervoerden schippers de partijen leisteen in opdracht van bevrachters. Dit waren meestal kooplieden uit Keulen, maar de rekeningen noemen ook bevrachters uit plaatsen als Dordrecht, Wesel, Nijmegen, Den Bosch, Antwerpen en zelfs Straatsburg.[583]

Helaas zijn ook de completere Nijmeegse totaalcijfers niet aan specifieke bouwprojecten te koppelen. Net als de meeste stroomafwaarts gevoerde goederen werd

---

[582] De gemiddeldes waren afgerond 199 rijst in 1550, 204 in 1551 en 239 in 1552. De berekening is gemaakt op basis van de partijen waarvan de omvang in de rekeningen precies vermeld staan. Voor 1550 bijvoorbeeld is de omvang van 23 van de 25 partijen bekend; de 23 partijen zijn dus als uitgangspunt voor het gemiddelde genomen.

[583] Rekeningen Nijmegen passim.

ook de leisteen naar Dordt gevoerd, om van daaruit verder gedistribueerd te worden. De rekening van de tol bij Gorinchem uit 1518 vermeldt het vervoer van negen partijen leisteen richting Dordt, die gezien de herkomst van de eigenaren zowel vanaf de Waal, door burgers van Zaltbommel, Nijmegen en Wesel, als de Maas, door Venlonaren en Roermonders, zijn aangevoerd.[584] Overigens zal de vraag naar leisteen, afgezien van grote en prestigieuze bouwprojecten, relatief constant zijn geweest. In vergelijking met de meeste andere bouwmaterialen moest leisteen namelijk relatief snel vervangen worden. Het is van nature vrij zacht en betrekkelijk breekbaar. Bovendien waren en zijn juist dakpannen en andere dakbedekking een van de kwetsbaarste onderdelen van een gebouw tijdens stormen.

Kalk is opvallend afwezig op de grote rivieren in deze periode. Terwijl in voorgaande eeuwen er jaarlijks wel enkele partijen kalk werden getransporteerd, registreerden halverwege de zestiende eeuw vrijwel alleen de tollenaars van IJsseloord jaarlijks twee of drie schepen schip die met kalk waren geladen. Uitschieter was het boekjaar 1546-1547, waarin acht partijen stroomopwaarts werden gevoerd, hoofdzakelijk door Jan Smit en Herman Lammerts uit Ruhrort.[585] De Waal kende helemaal geen kalktransport tussen 1543 en 1557 en op de Nederrijn bij Arnhem moest in de onderzochte jaren slechts twee keer een koopman tol afdragen voor een partij kalk.[586]

8.2 Stroomopwaarts

Het verkeer in stroomopwaartse richting was net als in de voorgaande eeuwen duidelijk minder omvangrijk dan dat in omgekeerde richting. Het bestond feitelijk maar uit een paar bulkproducten, waarvan zout en haring verreweg de belangrijkste waren, net als in vorige eeuwen. Ook boter, kaas en andere soorten vis dan haring hadden een bescheiden, maar vaste plaats in het rivierverkeer naar het oosten. Een deel van de handelsstroom kan

---

[584] Smit, *Bronnen Beneden-Maasgebied* II, 202, 203, 209, 210, 212, 213 en 214. In hetzelfde jaar kwam in Schoonhoven één partij leisteen van 80 rijst voorbij, in het bezit van een Weselse koopman, ibidem, 219. Bij De Gleede werd in 1532 ook slechts een partij vertold, door de Dordtse burger Kors Pietersz., ibidem, 273.

[585] GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 2329, f. 9r., 12v., 14r.,17v., 19r. en 20v. In een post wordt Wesel vermeld als de plaats van herkomst van Jan Smit, maar waarschijnlijk gaat het om dezelfde kalkhandelaar die in de overige rekeningen als burger van Ruhrort ('*uytgen Royer*') wordt vermeld.

[586] GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 2284, f. 13r. (18 juni 1547 – Derk Stoer uit Ruhrort) en 2286, 15v. (30 juli 1549 – Johan Leygraeff uit Beek bij Duisburg).

niet erg precies in kaart worden gebracht, omdat de vertolde goederen door de tollenaars samenvattend als '*markt goet*' of '*burger goet*' werden aangemerkt. Welke handelswaar achter deze noemers schuilgaan is niet na te gaan. Het is echter wel duidelijk dat het kleine ladingen waren, of ladingen van weinig waardevolle goederen, want in het algemeen hoefden schippers en kooplieden er maar weinig tol voor af te dragen. Hieronder wordt de stroomopwaartse handelsstroom kwantitatief in kaart gebracht, voor zover de tolrekeningen dat toelaten.

8.2.1 Haring en andere vis

'*Van onsen eedelen harinck, den coninck boven alle vische, onsen grooten gouden berch in Hollant, doer Goets grasij almachtich* [...]'[587]

Zo begint Adriaan Coenen zijn betoog over haring in het *Visboeck*, dat hij tussen 1577 en 1580 vervaardigde.[588] Coenen was 63 jaar oud toen hij aan dit boek begon en hij had toen al een veelbewogen leven achter de rug. Hij was onder meer schrijver en afslager van de visafslag in Scheveningen geweest, had daarnaast als zelfstandig vishandelaar gewerkt en in dienst van de overheid bekleedde hij enige tijd de functie van 'strandvonder', de ambtenaar die verantwoordelijk was voor alles wat aan de Hollandse kusten aanspoelde. Hoewel hij geen academisch geschoolde geleerde was, verwierf hij als ervaringsdeskundige en autodidact toch de reputatie van groot kenner van de zee en van alle wezens die daarin leefden. In het *Visboeck* deed Coenen al zijn kennis uit de doeken: hij schreef over de zee, over allerlei soorten vis en andere dieren, over visvangst en -handel en over de bereidingswijze van vis en schelpdieren, dit alles doorspekt met allerlei gedichten en anecdotes. Bovendien voorzag hij zijn tekst rijkelijk van kleurige afbeeldingen, voornamelijk van de vissen en andere dieren die hij behandelde. Ook nam hij kaartjes van visgronden en afbeeldingen van verschillende vismethoden op. Het *Visboeck* is geen wetenschappelijk boek, maar een uniek verzamelwerk, dat aansloot bij de natuurverzamelingen en rariteitenkabinetten die juist in de zestiende eeuw heel

[587] Adriaan Coenen, *Visboeck*, f. 26r., geraadpleegd op www.kb.nl/galerie/visboek, aldaar paginanr. 55.
[588] Uitgebreid over Adriaan Coenen en diens *Visboeck*: Egmond, *Visboek*.

populair waren geworden. Het is vooral het werk van een gepassioneerd liefhebber, die in zijn carrière bijzonder veel praktische kennis had opgedaan.

In die praktische kennis schuilt ook de waarde van Coenens boek als bron voor het onderzoek naar de vishandel halverwege de zestiende eeuw. Coenen was zelf juist in die periode actief als groothandelaar in vis[589] en zijn opmerkingen over handel en afzetmarkten vormen een mooie aanvulling op de kwantitatieve gegevens die de Gelderse rekeningen leveren.

Net als voor de meeste andere producten, zijn ook voor het haringtransport vanuit Holland naar het Duitse achterland de gegevens uit Nijmegen het meest geschikt voor kwantificatie. De Nijmeegse tollenaars onderscheidden consequent haring van andere vissoorten en noteerden van vrijwel iedere partij de omvang. Alleen de boekjaren 1543-1544 en 1544-1545 zijn vanwege de slordige registratiemethoden van de tollenaars ook voor haring onbetrouwbaar. Deze jaren zullen hieronder buiten beschouwing blijven. In Arnhem werd haring ook van overige vis onderscheiden, maar daar zijn de opgaves van de hoeveelheden niet betrouwbaar, zodat het aantal langsgevoerde partijen daar de enige graadmeter is. De IJsseloordse rekeningen leveren nog meer problemen op, want hoewel er zeer waarschijnlijk wel wat haring vanuit het Zuiderzeegebied via de IJssel verder naar het oosten zal zijn verscheept, gebruikten de tollenaars van IJsseloord ‘haring’ niet als aparte categorie. Haringtransport boekten zij waarschijnlijk onder de algemene benaming ‘vis’ (zie tabel 8.7).

Uit de Nijmeegse gegevens wordt duidelijk dat het haringtransport aanzienlijk was. Bijna ieder boekjaar gingen meer dan honderd partijen stroomopwaarts vanuit Dordrecht, dat ook voor de haring- en vishandel naar de ‘bovenlandse’ gebieden het belangrijkste verdeelpunt was, hoewel haring geen stapelgoed was.[590] Bij elkaar zorgden de transporten voor een haringexport vanuit de Maasmonding over de Waal richting het Rijnland van minstens 570 last tot maximaal 900 last per jaar (tabel 8.7).[591] De gemiddelde omvang van een partij haring schommelde tussen 4,6 last in 1545-1546 en

[589] Egmond, *Visboek*, 25.
[590] Jansma, ‘De betekenis van Dordrecht’, 160-161.
[591] De hoge waarde van 1389,5 last in 1547-1548 is geen jaartotaal, want dat boekjaar besloeg 18 maanden.

bijna 10 last in 1546-1547. Daarnaast bestond er nog een aanzienlijke uitvoer naar de Gelderse steden zelf, die als afzetmarkt voor haring en andere vis uiteraard ook van betekenis waren. Jansma berekende uit de kohieren van de honderdste penning dat er tussen november 1551 en eind januari 1552 zo'n 940 last haring vanuit Dordrecht over de Waal en Rijn werd geëxporteerd. Ruim 400 last daarvan was bestemd voor de Gelderse steden, de overige 540 last ging verder naar Gulik, Kleef en het Rijnland. Mogelijk werd een deel van de haring met een Gelderse eindbestemming vanuit Nijmegen of Arnhem weer heruitgevoerd. Er zijn uit de vijftiende eeuw enkele aanwijzingen dat Keulse kooplieden in Nijmegen haring en vis kochten, maar die zijn niet allemaal eenduidig. Het is goed mogelijk dat de contacten die Keulen met Nijmegen onderhield over de vishandel betrekking hadden op het directe, 'doorgaande' transport door Nijmegenaren van Holland naar het Rijnland.[592] In ieder geval was de Keulse haringmarkt vanaf de late vijftiende eeuw geheel gedomineerd door Hollandse haring.[593]

[592] Hirschfelder, *Kölner Handelsbeziehungen*, 357 noemt een aantal verspreide aanwijzingen over Nijmeegs-Keuls contact over de handel in haring en andere vis. Hij neemt daarbij aan dat Keulse kooplieden de vis op de markt in Nijmegen aankochten. Zo wijst Hirschfelder op strijd rond een verhoging van de accijns op haring in de jaren dertig van de vijftiende eeuw, maar uit het stuk dat hij aanhaalt, blijkt niet of Keulen bezwaren maakt vanwege eventuele export naar Keulen of vanwege de positie van zijn kooplieden op de Nijmeegse markt. Zie voor de rol van Nijmeegse kooplieden als 'tussenhandelaren' voor Hollandse vissers en viskooplieden in een periode dat over Holland de Rijksacht was uitgesproken hierboven, § 3.2.1.

[593] Kuske, 'Kölner Fischhandel', 233.

Tabel 8.7 *Vervoer van haring langs Nijmegen en Arnhem, in partijen en lasten, 1543-1557*

	Nijmegen		Arnhem	
Boekjaar	**partijen**	**Last**	**partijen**	**last**
1543-1544	67	44,5	10	
1544-1545	124	107,0	7	
1545-1546	164	756,0	4	2,5
1546-1547	24	237,5	4	3,0
1547-1548	192	1389,5	11	7,0
1549	120	901,5	17	17,0
1550	123	896,5	46	50,0
1551	78	571,5	-	
1552	109	696,0	-	
1553	105	572,5	27 -	26 '12 tonnen'
1554	110	672,0	-	
1555	122	658,0	-	
1556	127	894,0	-	
1557	147	803,0	-	

De route via de Lek en Nederrijn was van minder belang voor het haringtransport, maar toch werden jaarlijks ten minste enkele partijen langs Arnhem verscheept. Bovendien steeg vanaf 1549, wanneer de rekeningen als bron betrouwbaarder worden, ook het aantal geregistreerde partijen haring naar enkele tientallen partijen per jaar. De genoteerde hoeveelheden haring zijn echter in geen van de bestudeerde rekeningen erg geloofwaardig, zoals blijkt uit de opgaven in last in tabel 8.7, die in vergelijking met de Nijmeegse gegevens wel zeer laag zijn uitgevallen. De afgedragen tolgelden wijzen er echter op dat de partijen die Arnhem passeerden, vermoedelijk niet veel kleiner waren dan die in Nijmegen.[594] Om tot een voorzichtige schatting te komen van de volledige haringexport vanuit de Maasmonding, kan de gemiddelde 'Arnhemse' partij haring op 5 last worden gesteld, ongeveer het laagste 'Nijmeegse' gemiddelde in deze jaren. In 1549 zou er dan 85 last haring langs Arnhem zijn gekomen, in 1550 230 last en in 1553 135 last.

[594] Bijvoorbeeld: in 1553 moest Gerrit Moller, een koopman-schipper uit Rees, voor een last haring in Arnhem 2,5 gouden guldens tol afdragen; in hetzelfde jaar betaalde zijn plaatsgenoot Jacob Dalen in Nijmegen (waar burgers van Rees geen tolvrijheden genoten) hetzelfde bedrag voor 5 last haring; GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 2292, 44r. (Gerrit Moller te Arnhem) en 2426, 57r. (Jacob Dalen in Nijmegen).

Hoe zijn deze cijfers uit de rivierhandel nu te plaatsen in het beeld van de totale haringexport uit Holland in de zestiende eeuw? Over de haringvangst in het noorden van de Nederlanden vóór 1600 zijn maar zeer weinig harde gegevens voorhanden.[595] Jan Luiten van Zanden schatte de vangst in het Hollandse Zuiderkwartier, waartoe de Maasmonding behoorde, rond 1510/1514 op ongeveer 12.060 last. Het Noorderkwartier bracht daarentegen slechts zo'n 1.340 last op.[596]

Hoewel het belang van de (haring)visserij in Holland buiten kijf staat, is ook het midden van de zestiende eeuw niet rijk aan cijfers over vangst en export van haring en andere vis. De rol van de visserij komt wel sterk naar voren in de schets die Clé Lesger maakt van de Hollandse export in 1545, op basis van de honderdste-penningkohieren. Vooral in de Maasmonding was de haringvisserij dominant aanwezig. De export van Schiedam en Delfshaven bestond van februari tot augustus 1545 geheel uit haring en was volgens Lesger exclusief gericht op de Britse eilanden respectievelijk het Oostzeegebied. De handelsstroom richting het Rijnland die in Gorinchem werd belast, bestond ook voor een aanzienlijk deel uit vis, namelijk 29,1 %. In Dordrecht daarentegen zou vis maar 0,7 % van de totale geregistreerde export uitmaken.[597] Deze cijfers bevestigen nog eens de grote plaats die de (haring)visserij innam in de Maasmonding. Als indicator voor de handelsstromen vanuit die regio zijn de honderdste-penningkohieren echter minder betrouwbaar. Ze registreerden een zeer belangrijk deel van de export niet, namelijk die naar de Habsburgse territoria Holland, Brabant en Vlaanderen. De cijfers die Lesger van bijvoorbeeld de Dordtse export geeft, zijn hierdoor nogal vertekend. Zo rijmt het zeer bescheiden aandeel van vis in die export (0,7 %) zich slecht met Jansma's constatering dat Dordrecht ook voor vis en haring de belangrijkste markt in de Hollands-Zeeuwse delta was. De belangrijkste reden daarvoor is Lesger zich in zijn schets van de export uit

---

[595] Zie hiervoor recent Van Bochove, 'Hollandse haringvisserij'. Van Bochove baseert zich op seriële gegevens (lastgeld, kaygeld en havengeld), die pas vanaf 1600 redelijke extrapolaties opleveren, zie ibidem, 10, noot 29. Over de haringvisserij van de niet-Hollandse plaatsen aan de Zuiderzeekust is in kwantitatief opzicht niets bekend.

[596] Van Bochove, 'Hollandse haringvisserij', 10 en 12, verwijzend naar Luiten van Zanden, 'Taking the measure' en persoonlijke mededelingen van de auteur. Deze voorzichtige schatting is niet gebaseerd op vangstcijfers, maar op het aantal haringbuizen dat in gebruik was. De cijfers zijn gepubliceerd in Christiaan van Bochove's databank van de Hollandse haringvisserij, op de website van het International Institute for Social History: http://www.iisg.nl/research/haringvisserij.html. Ik dank Christiaan van Bochove vriendelijk voor zijn toelichting bij de schatting.

[597] Lesger, *Handel in Amsterdam*, 37-39.

de Hollands-Zeeuwse Delta te veel heeft laten leiden door zijn bronnen, of beter gezegd door de manier waarop de bronnen tot stand zijn gekomen. Zo noemt hij Gorinchem als belangrijkste rivierhaven voor de uitvoer naar het Duitse Rijnland, terwijl de export vanuit Dordrecht naar die streken maar 4,4 % van het Dordtse totaal zou hebben bedragen. Hiermee overschat hij mijns inziens het aandeel van Gorinchem. Waarschijnlijk was het eenvoudiger om de honderdste penning op het doorgaande verkeer richting Rijn- en Maasdal in Gorinchem te innen dan in Dordrecht. Iedere schipper of koopman die vanuit de Hollands-Zeeuwse delta naar het oosten voer, kwam immers langs Gorinchem. Sterker nog, iedereen diende er aan te leggen om tol te betalen aan de Hollandse graven – wellicht ook een goede gelegenheid om de honderdste penning op te leggen. De exportcijfers uit de kohieren weerspiegelen dus niet per se het relatieve belang die de plaatsen van inning speelden in de export vanuit de Maasmonding, maar ze reflecteren op de eerste plaats de wijze van belastinginning. Ondanks deze kanttekeningen blijft Lesgers constatering over de grote rol van de haringexport vanuit deze regio uiteraard overeind.

Zoals gezegd zijn harde cijfers over haringvangst en -export schaars. De haringvloot van Holland had volgens contemporaine schattingen een omvang van ongeveer 315 bussen in 1552 en 400 in 1562, met een capaciteit van twintig tot veertig last per haringbus.[598] Voor de jaren 1550 en 1551 heeft Louis Sicking de opbrengsten aan lastgeld in Holland en Zeeland, en voor 1551 ook in Vlaanderen, verzameld. Deze cijfers geven een redelijke indicatie van de omvang van haringvisserij, maar moeten voorzichtig worden gebruikt. Op de eerste plaats zijn ze vermoedelijk niet geheel compleet vanwege ontduiking en mogelijke fraude bij de inning, zoals de meeste pre-industriële fiscale bronnen.[599] Belangrijker nog is dat het bij de cijfers in 1550 gaat om het bruto-lastgeld, dus de opgehaalde gelden vóór aftrek van de kosten van inning, terwijl in 1551 alleen de netto-opbrengst na aftrek van die kosten is geboekt. Dat maakt de data uit het laatste jaar ongeschikt als indicatie voor de totale vangst, maar ze zeggen wel iets over de vangstverhoudingen tussen de diverse Hollandse kustregio's. In Holland bedroeg de totale vangst in 1550 16.781 last. De netto-opbrengst in 1551 was 8.611 Karolusguldens,

[598] Tracy, *Holland under Habsburg rule*, 91.
[599] Sicking, *Zeemacht en onmacht*, 77-78, de cijfers aldaar in tabel 2 op p. 78.

wat correspondeert met 8.611 last. Zowel in 1550 als 1551 werd ongeveer 85% van de haring aangevoerd in het Maasmondgebied, waar Delfshaven en Rotterdam veruit de belangrijkste vangstcentra waren. Schiedam, Vlaardingen en Maasland namen gedrieën in 1550 ook nog 13 % van de Hollandse vangst voor hun rekening[600], terwijl het voormalige haringbolwerk Brielle in 1550 nog maar 6% van het totaal opbracht en 4 % in 1551.

Uit de Gelderse rekeningen van 1550 blijkt dat naar schatting zo'n 1126,5 last haring via de Waal en de Nederrijn zijn weg vond naar het Duitse achterland, waarvan 901,5 last langs Nijmegen en naar schatting 230 last via Arnhem. Als de lasten in het rivierverkeer even groot waren als die waarmee de vangst werd gemeten, zou in 1550 dus zo'n 6,7 procent van de vangst uit de Maasmonding over Waal en Rijn naar het oosten worden gevoerd. Het is echter de vraag of die lasten wel even groot waren. Volgens Verhoeff maakte men namelijk onderscheid tussen een last zeestuks van 14 tonnen à 121 liter (= 1694 liter) en een last gepakte haring van 12 tonnen à 121 liter (= 1452 liter), maar hij geeft niet aan in welke eeuwen dit verschil in soorten last werd aangehouden.[601] Het toltarief van Lobith uit 1550 heeft het echter uitdrukkelijk over '*18 vat vur die last*', wat bij een vat van 121 liter zou uitkomen op een last van 2178 liter. Het is waarschijnlijk dat deze maatvoering ook aan de Gelderse tolstations werd aangehouden. In dat geval zou een iets groter deel van de Zuidhollandse vangst via Nijmegen naar Kleef, Gulik en het Rijnland worden getransporteerd, namelijk 8,6 %.[602]

Voor de overige jaren kunnen de cijfers van het rivierentransport niet tegen Hollandse vangstopbrengsten worden afgezet, bij gebrek aan Hollandse gegevens. Het haringvervoer over de Waal was in de jaren 1550 relatief stabiel: het aantal geregistreerde partijen lag over het algemeen telkens boven de honderd per jaar en de totale hoeveelheid in lasten (van 18 ton) kwam niet onder de 570. Dit duidt op een vrij stabiele vraag naar haring vanuit het Duitse achterland. Of de fluctuaties in het haringtransport schommelingen in de vangstopbrengsten weerspiegelen of aan andere factoren moeten worden toegeschreven, kan niet met zekerheid worden gezegd.

---

[600] In 1551 is het netto-lastgeld uit deze drie plaatsen samen met dat van Rotterdam in een post verrekend.
[601] Verhoeff, *Maten en gewichten*, 111. De verhouding 14:12 is het gangbare onderscheid tussen op zee gepakte en op land herpakte haring.
[602] Omgerekend naar lasten van 14 tonnen werd in 1550 op de Waal en Maas 18/14 * 1126,5 = ca. 1448 last haring vervoerd.

Behalve haring vingen Hollandse, Gelderse en Overijsselse vissers nog vele andere soorten vis. Enkele daarvan zijn ook in de Gelderse rekeningen te vinden, al rekende het zestiende-eeuwse Gelderse tolpersoneel het bepaald niet tot zijn taak om een duidelijk onderscheid tussen de soorten vis aan te brengen. In een lijstje met tolbare goederen in het Waalverkeer dat aan de rekening van 1491-1492 is toegevoegd, gaat het over haring of vis. Het uitgebreide toltarief van Lobith van 1550 noemt naast haring en bokking, dus gerookte haring, ook nog snoek en stokvis, maar spreekt verder alleen van '*vysch in tonnen*'.[603] De rekeningen zelf zijn nauwelijks uitvoeriger. In Nijmegen werden in de jaren 1550 een enkele partij 'vis' en 'tonvis' vertold en daarnaast is er sprake van een paar passages van schol en '*tarren*', tarbot.

Adriaan Coenen schenkt in zijn *Visboeck* vrij veel aandacht aan de schol, de bekendste platvis van de Noordzee, omdat '*den scollen een grooten handel ende neringhe in Hollant es*.' In Holland werd schol vers gegeten, maar verder in het binnenland bracht men deze vis in gezouten en gedroogde vorm aan de man. Het was vooral ook tijdens de vasten een populaire vis. Coenen noemt Deventer als belangrijke afzetmarkt voor de gedroogde schol en ook in Hamburg verkocht deze vis goed. De stapelmarkt voor schol was echter Keulen. Van daaruit werd de vis dan weer verder verscheept '*na gans Duitslantoe*', naar Frankfurt, Mainz, Straatsburg en verder.[604] Ook merkt Coenen nog op dat men ook in Gulik en Kleef ook graag gedroogde en gezouten schol eet.

Over de manier waarop de schol het binnenland bereikte, treedt Coenen wat meer in detail. Hij put daarbij uit zijn eigen ervaringen als visgroothandelaar. Toen hij jong was ('*in mijnen jongen tijt*') voerden de vissers van de Zijde, het zanderige Hollandse kustgebied dat liep van 's-Gravezande in het zuiden tot Egmond in het noorden, hun scholvangsten naar de Antwerpse pinkstermarkt. Die verkochten ze daar aan kooplieden uit Keulen, Mainz en Straatsburg en aan andere Duitse kooplieden. Toen Coenen ouder werd, veranderde het handelspatroon echter: kooplieden uit Den Bosch wierpen zich op als tussenhandelaren. Zij zochten de vissers aan de Zijde zelf op en zonden de vis

[603] GAA, Archief Rekenkamer, inv.nr. 768. Mogelijk werd met die ongedefinieerde vis kabeljauw of wijting bedoeld, soorten waarop in de Noordzee veel werd gevist, zie ook hierboven § 5.3.1.
[604] Adriaan Coenen, *Visboeck*, f. 18v.-139r., geraadpleegd op www.kb.nl/galerie/visboek, aldaar paginanrs. 280-281.

vervolgens naar Den Bosch en verder naar het oosten. Sommige van deze kooplieden huurden in de vissersdorpen scholdrogers in, die exclusief voor hen werkten. Zo kende Coenen verscheidene Bossche kooplieden met wie hij nog zaken had gedaan, waaronder ene Jacob Cornelisz., die in een jaar 2400 tonnen schol liet drogen door de scholdroger Adriaan Maertsz. in Katwijk. De Bosschenaren werden op hun beurt weer afgelost door Nijmeegse handelaren: [...] *dat hier na groote machtighe, treffelijcke coopluyden van Immagen* [= Nijmegen] *uut quamen om desen gedroochde scollen die den handel dreven die ic selfs gedient hebbe* [...]. Coenen vertelt dat hij onder meer met de Nijmeegse kooplieden Van Scherpenhuisen en Den Dorst zaken heeft gedaan.

Jansma haalde het relaas van Coenen instemmend aan en bevestigde het nog eens met de indrukken die de honderdste-penningkohieren van Dordrecht uit 1551-1552 hem hadden gegeven, zonder uitspraken te doen over de omvang van de export van schol.[605] De Gelderse rekeningen geven echter een wat ander beeld van de scholhandel te zien. Een aantal aspecten van Coenens verhaal klopt wel: zo is een aantal van de Bossche en Nijmeegse kooplieden die Coenen noemt inderdaad in de rekeningen terug te vinden als vishandelaar. Jacob Cornelisz uit Den Bosch bijvoorbeeld, liet in de jaren veertig veelvuldig partijen vis over de Waal verschepen. In 1545-1546 staat hij in de Nijmeegse rekeningen vijf keer genoemd als eigenaar van een partij vis: drie keer een partij haring, een keer een partij vis en een partij tonvis. Het jaar erop duikt hij drie keer op, in het langlopende boekjaar 1547-1548 maar liefst negen keer en in 1549 weer vijf keer. In de meeste gevallen liet hij vis vervoeren, bij voorkeur door Gelderse schippers. Een enkele keer zat er een partij graan, zout of wijn tussen. Ondanks Coenens opvallende verhaal over de enorme partij schol die Cornelisz in Katwijk had laten drogen, wordt zijn naam maar een keer in verband gebracht met een partij schol en dan nog maar een zeer kleine ook, van 2 manden.[606] Uit de rekeningen komt Jacob Cornelisz naar voren als een actief handelaar in diverse soorten vis, waarbij haring de hoofdmoot van zijn bedrijf was. Hij liet zowel kleine als grotere partijen haring en andere vis voorbij Nijmegen transporteren. De grootste partij die hij in deze jaren verscheepte, was er een van 12 last, of 216 tonnen, haring. Hij betaalde daarvoor overigens maar een bescheiden bedrag, omdat hij, zo blijkt

[605] Jansma, 'Betekenis van Dordrecht', 160: '[...] gedroogde schollen en bot gaan naar het Rijnland [...]'.
[606] GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 2425 (1552), f.18v.

uit een marginale aantekening, schipbreuk had geleden in Gorinchem De partijen die namens hem worden verscheept, varieerden van klein tot groot, maar de grootste ervan waren nog steeds niet enorm groot. Vanaf 1550 is Cornelisz nauwelijks meer actief op de rivieren. Zowel in 1550 als in 1552 wordt hij nog slechts eenmaal geregistreerd.

Nijmegenaren met de namen Van Scherpenhuisen en Den Dorst zijn ook in de Nijmeegse rekeningen te traceren. Met Den Dorst bedoelde Coenen waarschijnlijk Adriaan den Dorst. Deze koopman liet vrij grote ladingen haring verschepen: in 1549 10 last, in 1550 8 last, in 1553 10 last en in 1554 3 ladingen van 12 last, 10 en 5 last. Van zijn eventuele handel in schol is echter geen spoor te vinden. De naam Van Scherpenhuisen werpt een probleem op, want er duiken maar liefst vier lieden met die achternaam op, allemaal uit Nijmegen en waarschijnlijk familie van elkaar. In 1547-1548 passeerde de heer van Croy met drie manden schol die toebehoren aan Derck van Scherpenhuisen. Twee jaar worden de goederen van een Frans en een Willem van Scherpenhuisen [607] in Nijmegen aangeslagen; het gaat daarbij om 1 last haring respectievelijk 4 last tonvis. Drie jaar later passeert een partij van 7 last haring die in het bezit is van Evert van Scherpenhuisen. Met welke Van Scherpenhuisen Coenen te maken heeft gehad, is niet duidelijk. Afgaand op hun activiteiten op de Rijn en Waal, is het predikaat '*groote machtighe, treffelijcke coopluyden van Immagen*' wel wat overdreven.

Schol lijkt op de grote rivieren niet de '*groote handel en neringhe*' te zijn die het volgens Coenen in Holland was. De totaalcijfers van het scholtransport over de Waal en Rijn zijn zeer bescheiden. Zelden werden er jaarlijks meer dan tien partijen schol geregistreerd in Nijmegen of Arnhem. In IJsseloord werd jaarlijks relatief veel schol vertold, maar alles bij elkaar lijken de rekeningen Coenens opvatting te weerspreken dat schol een werkelijk belangrijke vis was in de export naar Gulik, Kleef en het Rijnland.

Die andere platvis, *tarre* of tarbot, kwam wat vaker voor in het rivierverkeer dan schol, meestal in combinatie met een partij haring of zout. In Nijmegen varieerde het aantal partijen van 1 in 1546-1547 tot 27 in 1544-1545. Normaal gesproken schommelde de doorvoer er rond de tien partijen tarbot, met een omvang van enkele tientallen lasten (tabel 8.8). Ook in Arnhem fluctueerde de hoeveelheid tarbot sterk. De cijfers suggereren

[607] In de lijsten van Nijmeegse wijnhandelaren die zijn opgesteld in 1563 en 1571-1572 komt ook een Willem van Scherpenhuisen voor; Offermans, *Arbeid en levensstandaard*, 63-64. Dit is mogelijk dezelfde koopman als die in de Nijmeegse rekening.

dat het vervoer van tarbot op de Lek en Nederrijn iets groter van omvang was dan op de Waal, zeker gezien het kleinere totale aantal vertollingen in Arnhem. De 52 partijen in 1553 springen er scherp uit. Misschien is dit toe te schrijven aan de wijze van noteren: het kan zijn dat men in 1553 beter differentieerde naar vissoort. Aan de andere kant zijn de fluctuaties, die ook in de rekeningen van IJsseloord voorkomen, mogelijk te verklaren uit aanbod van deze soort vis. Coenen schrijft namelijk dat tarbot een goede en smakelijke vis is, maar vooral ook dat veel kleine tarbot bij mooi weer wordt gevangen als bijvangst door de vissers die op schol vissen.[608] Gespecialiseerde tarbotvissers lijken er niet te zijn geweest – het aanbod van tarbot zal mogelijk meer hebben geschommeld, omdat de vangst ervan afhankelijker was van het toeval dan bijvoorbeeld die op haring en schol.

Tabel 8.8 *Vervoer van tarbot, in partijen en lasten*

	Nijmegen		**Arnhem**	**IJsseloord**
	partijen	**last**	**partijen**	**partijen**
1543-1544	11	[-]	24	2
1544-1545	27	[-]	15	6
1545-1546	10	[19,5]	13	2
1546-1547	1	[-]	1	2
1547-1548	15	[17]	8	22
1549	14	38	22	-
1550	5	20	-	-
1551	8	26	-	-
1552	7	17	-	-
1553	11	29	52	-
1554	11	43	-	-
1555	16	60	-	-
1556	14	47	-	-
1557	9	30	-	-

Het aantal lasten aan de Nijmeegse tol uit de boekjaren 1543-1548 staat tussen vierkante haken, omdat in die jaren niet van elke partij de omvang werd vermeld. De totalen zijn dus incompleet. In Arnhem en IJsseloord werd de omvang van de lading niet genoteerd.

Slechts enkele vissoorten werden expliciet omschreven door de tollenaars. De overige vis die de tollen passeerde, werd eenvoudigweg als ‘vis’ of ‘tonvis’ geboekt. Welke vissoorten zijn bedoeld, is niet bekend. De term ‘tonvis’ komt voornamelijk voor

[608] Coenen, *Visboeck*, f. 135r.: ‘*Veel cleyne tarbotkens van die om den scol visgen alst warme son scijn es.*’

in de Nijmeegse rekeningen, een paar keer in de Arnhemse rekeningen en helemaal niet in IJsseloord. Dit was waarschijnlijk de '*vysch in tonnen*' uit het Lobithse tarief van 1550, diverse soorten gezouten vis.[609] In tabel 8.9 zijn de vermeldingen van vis en tonvis bij elkaar geteld. In Nijmegen en Arnhem was 'vis'/'tonvis' duidelijk een restcategorie. Naarmate de rekeningen in de loop van de jaren veertig nauwkeuriger worden, daalt het aantal vermeldingen van 'vis'. Na 1550 komt deze onbestemde categorie in Nijmegen helemaal niet meer voor; alle geregistreerde partijen zijn dan tonvis. Het tolpersoneel in IJsseloord was wat ambivalenter in zijn notatie van de passerende ladingen vis. Men onderscheidde er wel spiering, schol en tarbot, maar haring werd er weer niet apart benoemd. Hoogstwaarschijnlijk viel haring in de categorie 'vis'. Die was in de IJsseloordse bronnen dan ook aanzienlijk veel groter dan in Arnhem of Nijmegen. Tussen 1543 en 1548 werden ieder jaar minstens zestig partijen vis IJsselafwaarts verscheept, zo ongeveer de helft van wat er in die periode aan haring op de Waal werd verscheept. De omvang van die ladingen is helaas onbekend. De bedragen aan tol die voor de partijen werden betaald variëren van een kwart gouden gulden, of zeven Brabantse stuivers, tot meer dan vijf gouden guldens. Dit suggereert dat de partijen vis in omvang varieerden van betrekkelijk klein tot vrij aanzienlijk, al laat het ontbreken van een toltarief voor IJsseloord hierover verder geen uitspraken toe.[610]

[609] Vgl. Verdam. MNW, 'tonnevisch': gezouten visch?
[610] Ter vergelijking: in 1553 betaalde een koopman uit Wesel in Nijmegen voor tien last haring 5 gouden guldens

Tabel 8.9 *Vervoer van 'vis' en 'tonvis', in partijen en lasten*

	Nijmegen		**Arnhem**	**IJsseloord**
	partijen	**last**	**partijen**	**partijen**
1543-1544	0		7	65
1544-1545	6	[2]	17	87
1545-1546	21	[29]	1	84
1546-1547	2	[9]	0	63
1547-1548	17	[54,5]	0	66
1549	7	31	1	-
1550	8	48,5	3	-
1551	2	10	-	-
1552	2	5,5	-	-
1553	1	8	1	-
1554	3	12	-	-
1555	5	33	-	-
1556	4	17	-	-
1557	7	26 '25 balen'	-	-

N.B. de opmerkingen bij tabel 8.8. gelden ook hier.

8.2.2 Zout

Net als in de eeuwen ervoor was ook halverwege de zestiende eeuw zout, naast vis, bij uitstek het Hollandse bulkexportproduct naar het Duitse achterland. In de zoutproductie was er echter in de loop der eeuwen het nodige veranderd. Tot het begin van de vijftiende eeuw domineerde het zout dat werd gewonnen in de Hollands-Zeeuwse delta de Hollandse markten. Dordrecht was daarbij als stapelplaats de centrale plaats van distributie, zeker ook voor de export over de rivieren. In de loop van de vijftiende eeuw werd de Hollands-Zeeuwse zoutwinning snel overvleugeld door de aanvoer van veel goedkoper Frans zout uit de baaien van Bourgneuf, de Brouage en La Rochelle. In de loop van de zestiende eeuw kreeg ook zout van de Spaanse en Portugese kusten een steeds grotere plaats in de zoutimport in de Nederlanden. Dit Iberische zout was van

betere kwaliteit dan het Franse.[611] Het Franse en Iberische ruwe zout was feitelijk een halffabrikaat, dat nog een proces van raffinage in de Hollands-Zeeuwse Delta onderging, voor het op de markten van Vlaanderen, Brabant en Holland werd aangeboden. De raffinage maakte van het zout een kwalitatief hoogwaardig product.

Het is moeilijk te bepalen of in de rivierhandel rond 1550 het geraffineerde Portugese en Franse zout of toch nog het Hollands-Zeeuwse zelzout de overhand had. De Gelderse rekeningen maken geen onderscheid tussen de twee. Jansma vermoedt dat in Dordrecht, en dus in de rivierhandel, hoofdzakelijk Frans en Portugees zout werd verhandeld, maar levert tevens het bewijs dat er halverwege de zestiende eeuw ook nog Hollands-Zeeuws zelzout op de markt kwam. De soorten zijn lastig te scheiden, want zowel het zelzout als het geraffineerde Atlantische zout werd vanuit plaatsen als Zierikzee en Reimerswaal aangevoerd en men gaf lang niet altijd aan om welke soort het ging.[612] Een groot verschil in kwaliteit bestond er niet tussen zeezout en zelzout: het hoogwaardige 'schone' witte zout kon uit allebei worden gewonnen.

Aangezien Dordrecht het omslagpunt voor zout was, zal het geen verbazing wekken dat het grootste deel van het zouttransport naar het Duitse achterland via de Waal werd afgewikkeld. Vrijwel ieder jaar passeerden meer dan 100 partijen zout de Nijmeegse tol, terwijl in Arnhem en IJsseloord hooguit een tiende daarvan langskwam (tabel 8.10). Een deel van de zoutexport ging over de Maas, richting Venlo en verder. In de korte periode van 1 november 1551 tot half januari 1552 bedroeg het zoutvervoer over de Maas 25,5 honderd, vier kwartier en 11 vaten.[613]

Er zijn bijna geen betrouwbare cijfers bekend van de omvang van het zouttransport naar het Duitse binnenland. Gerard Gramaye, de bekende Antwerpse koopman, maakte in een memorie uit 1576 een schatting van het zoutverbruik en de zouthandel in de Nederlanden. Volgens hem was het voornaamste deel van de zoutimport in de Nederlanden bedoeld voor heruitvoer langs de Rijn en Maas, namelijk 2500 honderd van circa 5500 honderd.[614] Ook uit Lesgers bewerking van de honderdste-penningregisters komt een dominante plaats van zout in het goederenvervoer naar het

[611] Brulez, 'Zoutinvoer in de Nederlanden', 181-182. Het Spaanse zout was wel veel duurder dan het Baaizout.
[612] Jansma, 'Betekenis van Dordrecht', 159, m.n. noot 57.
[613] Ibidem, 160; Thurlings, *Maashandel*, 49.
[614] Brulez, 'Zoutinvoer in de Nederlanden', 183-184.

Rijnland naar voren: in Gorinchem bestond 59 % van de belaste export uit zout. Zout werd eveneens via de Lek geëxporteerd, zo blijkt uit de uitvoerregisters van Schoonhoven.[615] Jansma tenslotte geeft als enige cijfers die tot op zekere hoogte als 'harde' data mogen gelden. Hij berekende dat tussen november 1551 en januari 1552 71 honderd 37 kwartier en 297 vaten uit Dordrecht naar Gelre, Gulik, Kleef en Keulen werden uitgevoerd.[616]

De gegevens uit de Gelderse rekeningen kunnen deze cijfermatige lacune voor een deel opvullen. De gebruikte zoutmaten zorgen echter voor een probleem bij de interpretatie van deze data. In Nijmegen noteerde men de hoeveelheden zout in het algemeen in 'hoeden', maar het is niet duidelijk hoe groot of hoe zwaar een hoed precies was. Volgens Verhoeff was de hoed vooral een graanmaat, die per regio en plaats nogal kon verschillen. Leenders destilleerde uit Verhoeffs opsomming van de 'hoeden van verschillende omvang' een gemiddelde hoed van zo'n 1200 liter, maar daartegenover stelt hij dat de Vlaamse graanhoed ongeveer 172 liter omvatte. De hoed zou in Biervliet, een van de grotere Vlaamse zoutcentra, in 1478 volgens Ovaa 160 liter hebben gemeten.[617] Het gaat bij deze schattingen telkens om graanmaten of maten voor bulkgoed in het algemeen. Hoewel meer auteurs deze graanmaat als uitgangspunt hebben genomen voor schattingen van de omvang van zouthandel en –verbruik, is het maar zeer de vraag of dat zomaar kan. In zijn 'status quaestionis' over zoutproductie en –handel in de Hollands-Zeeuwse Delta noemt Leenders de hoed slechts een keer als specifieke maat voor zout: in de zestiende en zeventiende eeuw hanteerde men in Zierikzee een 'grote hoed' die tussen de 1279 en 1480 liter mat.[618]

Het is onwaarschijnlijk dat deze grote hoed in het rivierverkeer werd gehanteerd. Een transport van 100 hoed, geen buitengewoon grote partij in het Waalverkeer, zou dan namelijk tussen de 127.900 en 148.000 liter zout omvatten. Dit veronderstelt een scheepsruim met een inhoud van minstens 127,9 m^3 en daarmee een tonnage dat veel te

---

[615] Lesger, *Handel in Amsterdam*, 39 (tabel) en 42. Lesger stelt ook dat er vis werd verscheept via Schoonhoven, maar in zijn tabel op p. 39 is het percentage aangeslagen vis in Schoonhoven nul.
[616] Jansma, 'Betekenis van Dordrecht', 160.
[617] Ovaa, 'Zoutwinning in het zuidwestelijk zeekleigebied', 87.
[618] Leenders, 'Status questionis', 42. De omvang van de hoed was afhankelijk van de zakmaat die eraan ten grondslag lag. Als scheeps- of zoutmaat werd volgens Leenders een zak van 45,6 liter gebruikt, wat neerkwam op een hoed van 1460 liter. Helaas geeft de auteur geen vindplaats van deze gegevens.

hoog lijkt voor de rivierschepen.[619] Ter vergelijking: de allergrootste partij Rijnwijn die langs Nijmegen werd gevoerd in de jaren 1543-1557 was 108 voeder groot, nog geen 100.000 liter. Dat was een exceptioneel grote partij wijn, terwijl een transport van 100 hoed zout niets ongewoons was; er kwamen geregeld schepen langs met partijen van tweehonderd hoed en meer.

Hoe groot was een hoed dan wel? Aangezien het zout in Dordrecht werd omgepakt, is het waarschijnlijk dat in het rivierverkeer niet de Zeeuwse, maar Dordtse maten werden gebruikt.[620] Precieze Dordtse zoutmaten zijn uit de vijftiende of zestiende eeuw echter niet overgeleverd. De toltarieven van de Rijkstol in Nijmegen (1491/1492) en Lobith (1550) geven wel een bruikbare indicatie. Zij rekenen zout per 'honderd', een gangbare maat, zowel voor Frans, Iberisch als Zeeuws-Hollands zout.[621] Het lijkt waarschijnlijk dat deze 'honderd' gelijk is aan honderd hoed, al is dat moeilijk bewijsbaar.[622] Dat zou namelijk redelijk overeenkomen met de cijfers die Jansma heeft berekend voor de Dordtse export in 1551-1552. Die was aanzienlijk groter dan de doorvoer in Nijmegen, namelijk ruim 71 honderd, of 7100 hoed zout in drie maanden vanuit Dordrecht tegenover ruim 9000 hoed in 1550 en zo'n 8000 hoed in 1551 te Nijmegen, (tabel 8.10), maar daarbij moet worden bedacht dat de Dordtse uitvoer meer

---

[619] Een laadruimte van 127,9 m^3 gevuld met water staat gelijk aan 127,9 ton. Aangezien zout een hogere dichtheid heeft dan water, zou een dergelijke laadruimte geheel gevuld met zout een aanzienlijk hogere waterverplaatsing opleveren.

[620] Vgl. de observatie van Witthöft over veranderingen in de maatvoering in de hanzeatische zouthandel: '[...] *die oft zu vermutende, aber selten beweisbare Praxis, an den Haupthandels- und Stapelorten durch das Umpacken oder durch das einmalige Einmessen in Tonnen einen neuen Ast in der Verzweigung der Salzmaße* [*hervorgebracht wird*]'; Witthöfft, 'Mass- und Gewichtsnormen', 56.

[621] Ibidem, 50-61. In het gemeentearchief van Dordrecht wordt een tolboekje bewaard waarin het Lobithse tarief van ca. 1550 is opgenomen en daarnaast ook de tarieven van de tollen vanaf Ehrenfels (Kurköln) en daarna stroomafwaarts tot Dendermonde en Rupelmonde in Vlaanderen. In dit boekje wordt zout in beginsel per honderd gerekend, maar bij de tol in Büderich staat de aantekening dat men daar '*is gewoentlick toe besien foer 100 tolber zalts hondert 25 Cuelsser maten*'; de verhouding tussen de Hollandse en Keulse zoutmaat was er dus 4:5; SA Dordrecht, Archief Gemene Maashandelaars, nr. 201, f. 15r.

[622] Illustratief voor de moeilijkheden rond het vaststellen van de precieze omvang van de zoutmaten is de rekenexcercitie van Witthöft in 'Mass- und Gewichtsnormen'. Hij noemt het voorbeeld van de maatvoering in Brugge. Volgens Hocquet rekende men daar in de late Middeleeuwen 100 Vlaamse hoed voor 24 Portugese *moios*; Hocquet, 'Métrologie du sel', 187. Het handelsboek van het zestiende-eeuwse Nürnbergse handelshuis Meder meldt echter dat in Lissabon de *moia* werd gehanteerd, waarvan er 26 in een Vlaams honderd gingen; Kellenbenz, *Medersche Handelsbuch*, 191 en 244. Volgens Witthöft ging het in het laatstgenoemde geval om de omvang in Vlaanderen. Een Portugees honderd zou 28 moios hebben bedragen, maar tijdens de overtocht naar Vlaanderen zou door droging en verdichting van het zout de omvang van zo'n honderd zijn afgenomen; Witthöfft, 'Mass- und Gewichtsnormen', 58. Uit dit voorbeeld blijkt wel dat 'honderd' en honderd hoed in ieder geval niet bijzonder ver uit elkaar lagen.

omvatte dan transport over de Waal alleen. Jansma's cijfers omvatten ook het vervoer over de Maas en de Lek. Daarnaast zal een deel van het zout al voor of in Nijmegen zijn verkocht.

Dan blijft nog de vraag hoe groot een honderd in het rivierverkeer was. Dit is niet eenvoudig, want er waren in het laatmiddeleeuwse en vroegmoderne vrachtverkeer 'honderden' van verschillende omvang in gebruik. In de zouthandel op het Oostzeegebied stelde men dikwijls een honderd Baaizout op 7,5 last. In totaal woog zo'n honderd bijna 14.000 kilogram; de Vlaamse zouthonderd zou iets meer dan 13.800 kilo hebben gewogen.[623] Voor het rivierverkeer levert een honderd, en dus ook honderd hoed, van rond de veertien ton geloofwaardige scheepstonnages op – 200 hoed zout zou dan gelijk zijn aan 28 ton en een werkelijk grote lading van 300 hoed zout omvatte ongeveer 42 ton.

Tabel 8.10 *Vervoer van zout op de Waal, Nederrijn en IJssel, 1543-1547*

	Nijmegen			**Arnhem**	**IJsseloord**
boekjaar	**hoed**	**aantal partijen**	**overige hoeveelheden**	**aantal partijen**	**aantal partijen**
1543-1544	[-]	100		7	13
1544-1545	[-]	106		2	10
1545-1546	8.434	142	10,5 vierdeel 9 vierdeel hoed	0	12
1546-1547	6.740	68	0,5 vierdeel	2	4
1547-1548	16.418	196		5	6
1549	9.875	124		8	-
1550	11.450	121		11	-
1551	9.245	97		-	-
1552	8.019	98	10 malder	-	-
1553	9.739	121		18	-
1554	9.188	137		-	-
1555	6.480	80		-	-
1556	11.003	141	200 last	-	-
1557	10.515	129		-	-

Het zouttransport op de Waal zou in de onderzochte periode bij deze maatvoering schommelen tussen ongeveer 900.000 kilo in 1555 en ruim 1,6 miljoen kilo in 1550.[624] In

[623] Witthöft, 'Mass- und Gewichtsnormen', 60. Dit komt neer op een last van ruim 1866 kilo.
[624] Het boekjaar 1547-1548 levert een groter totaal op, maar beslaat ook een langere periode.

het algemeen lag het jaarlijkse totaal opvallend stabiel tussen de 8.000 en 10.000 hoed, dus tussen 1.120.000 en 1.400.000 kilo.

8.2.3 Boter en kaas

De zuivelexport lijkt op de grote rivieren rond 1550 nauwelijks meer van belang te zijn geweest. Op de Waal en Nederrijn werd maar zeer sporadisch boter en kaas vervoerd (tabel 8.11), terwijl het transport over de IJssel wat groter lijkt te zijn geweest. In de jaren 1543-1546 telde het personeel van de IJsseloordse tol jaarlijks nog 10 tot 20 partijen kaas. In de twee boekjaren daarna ontbreekt kaas vrijwel geheel, net als boter: tussen 1543 en 1548 werd er volgens de rekeningen zelfs geen enkele lading boter vertold in IJsseloord. Het zeer geringe aandeel van boter en kaas in de stroomopwaartse IJsselvaart roept toch vraagtekens op. Het stadsarchief van Deventer beschikt namelijk over registers van de 'Freezen'-tol, die van halverwege de zestiende eeuw dateren, waarin werd bijgehouden welke Friese schippers en kooplieden al tol hadden afgedragen aan de stad Deventer of dat nog moesten doen.[625] De registers vermelden jaarlijks vele tientallen Friezen die voornamelijk boter en kaas naar Deventer verscheepten. De stad fungeerde blijkbaar nog steeds als een belangrijk centrum voor de interregionale zuivelhandel, hoewel de jaarmarkten vanaf het eind van de vijftiende eeuw voornamelijk nog een regionale betekenis hadden.[626] Waarom de boter en kaas nauwelijks zijn terug te vinden in de rekeningen van IJsseloord is dan ook raadselachtig. Mogelijk was het aangrenzende Westfalen, waarvan de belangrijkste steden Münster en Osnabrück over landwegen werden bereikt, de belangrijkste afzetmarkt voor deze producten. Ook zou export over de rivieren kunnen zijn 'verstopt' in vermeldingen van '*mercktguedt*', maar aangezien de tolschrijvers in andere posten expliciet over het vervoer van kaas spreken, is dat niet heel waarschijnlijk.

---

[625] SA Deventer, MA, inv. nrs. 208a-j.

[626] In de '*Opschrijvinge van den gemeinen toll*', een serie registers van kooplieden die betaling van de Katentol verschuldigd waren, zijn vrijwel uitsluitend namen van Hollandse, Friese, Overstichtse en Gelderse kooplieden te vinden. Zij kwamen nog wel in vrij groten getale opdagen. Zo staan in het register van 1549 zo'n 900 posten; SA Deventer, MA, inv. nrs. 210a-n, met name 210e (1549).

Tabel 8.11 *Transport van kaas over de grote rivieren, 1543-1557, in partijen*

	Nijmegen	**Arnhem**	**IJsseloord**
Boekjaar	**aantal partijen**	**aantal partijen**	**aantal partijen**
1543-1544	6	0	10
1544-1545	2	0	13
1545-1546	4	2	21
1546-1547	0	1	0
1547-1548	4	0	3
1549	1	0	-
1550	5	2	-
1551	2	-	-
1552	4	-	-
1553	1	9	-
1554	0	-	-
1555	1	-	-
1556	1	-	-
1557	1	-	-

Op de Waal speelde zuivel geen rol van betekenis. Boter ontbreekt geheel in de Nijmeegse rekeningen en de enige kaas die erin wordt vermeld, is een enkele partij Vlaamse kaas. Deze kaas werd hoofdzakelijk verscheept als kleine partij naast een grotere lading zout. De Nederrijn wijkt hier nauwelijks vanaf (tabel 8.11), maar de Arnhemse rekeningen geven iets meer inzicht in de kaassoorten die werden verscheept. Zo onderscheidden ze witte en groene kaas. Met witte kaas doelde men wellicht op schapenkaas en groene kaas was mogelijk kaas waaraan groene kruiden of planten werden toegevoegd voor een betere smaak. Daarnaast verscheepte men 'kanterden', komijnekazen met een hoekige vorm. In 1553 vervoerden Wolbert Peeters en Wijnand Jansz uit Vianen 95 stuks daarvan voor twee Nijmeegse burgers, Simon Koster en Griet Doenen, naast 16 last rogge.[627] Boter ontbrak ook hier vrijwel geheel.

De enige grote partij boter die in deze jaren stroomopwaarts langs Arnhem werd gevoerd was bestemd voor de hofhouding van hertog Willem V van Kleef. De hertog was sowieso een van de weinige afnemers van boter en kaas. Op 16 augustus 1553

[627] GAA, Archief Rekenkamer inv.nr. 2292, f. 29v.

vervoerden Jan Schillink, Jan Schellens en Hendrik Lammers 15 last boter en 600 pond kaas voor Willem en drie maanden later transporteerde Hendrik Bouwman uit Emmerik een onbekende hoeveelheid boter, stokvis en kaas voor de vorst van Kleef.

8.3 Beide richtingen: graan

Halverwege de zestiende eeuw was Dordrecht nog steeds de markt bij uitstek voor granen die over de rivieren vanuit Gelre, Kleef en Gulik naar het westen werden gevoerd. Het stapelrecht van Dordt had weliswaar in de zestiende eeuw duidelijk aan betekenis ingeboet, maar de stapel voor riviergraan bleef onverminderd van kracht, zoals ook de Italiaanse diplomaat Ludovico Guiccardini opmerkte in zijn beschrijving van de Nederlanden uit de jaren zestig van die eeuw.[628]

Milja van Tielhof heeft in haar proefschrift kort aandacht besteed aan het graanvervoer op de grote rivieren in de zestiende eeuw. Haar schets van de rivierenhandel is gebaseerd op de tolrekeningen van slechts enkele maanden uit het jaar 1518, van de Hollandse riviertollen Gorinchem aan de samenvloeiing van Maas en Waal, en Schoonhoven aan de Lek.[629] Van Tielhof geeft overigens direct toe dat deze rekeningen niet meer zijn dan een heel korte momentopname en dat ze niet meer kunnen oplichten dan ‘een tipje van de sluier die over het graanvervoer via Maas en Rijn ligt’. Voor hardere uitspraken over de structuur van de handel is de looptijd van de rekening eenvoudigweg te kort. Bovendien is het onmogelijk te bepalen hoe representatief het jaar 1518 is voor de graanhandel. De keuze voor rekeningen uit dit jaar is uit noodzaak geboren: er zijn nu eenmaal niet meer bronnen van de Hollandse tollen op de Lek en de Merwede overgeleverd uit de eerste helft van de zestiende eeuw. Daar komt nog bij dat de rekeningen niet alle handelsverkeer omvatten, want Hollandse goederen mochten Schoonhoven en Gorinchem tolvrij passeren. Naar de omvang van de Hollandse aandeel in de handelsstroom kunnen we dus alleen maar raden.

Ondanks de beperkingen van het materiaal is de voorzichtige karakterisering van Van Tielhof van het graanvervoer op de rivieren wel degelijk van waarde. Ze merkt op dat het graanvervoer bescheiden van omvang was: in Schoonhoven passeerde slechts 38

---

[628] Van Tielhof, *Hollandse graanhandel*, 66.
[629] De tolregisters beslaan de periode van 18 juni tot 30 september 1518; ibidem, 66, tabel 3.2.

hoed graan en in Gorinchem 362,5 hoed. De Maas en Waal lijken daarmee belangrijker aanvoerwegen te zijn geweest dan de Nederrijn en de Lek. Verreweg het grootste deel van het graan bestond uit tarwe, namelijk 86%. Haver (14%) en gerst (minder dan een half procent) waren de andere componenten. Rogge werd blijkbaar niet verscheept op het Hollandse deel van de grote rivieren, althans niet door niet-Hollandse kooplieden of schippers. Opvallend is verder de grote rol van Nijmegenaren: voor 35% van het verscheepte graan werd het Nijmeegse (gereduceerde) tarief betaald.

De rol van Dordrecht als graanmarkt stelt Van Tielhof uitgebreider ter sprake. Haar uitgangspunt is een register waarin de uitvoer van granen vanuit Dordrecht naar andere plaatsen in de Habsburgse landen tussen 22 december 1544 en 28 juli 1546 staat opgetekend.[630] Bij de aanleg ervan golden geen vrijstellingen: alle schippers en kooplieden die graan exporteerden, waren verplicht certificaten aan te leveren als bewijs voor de eindbestemming van de lading. Het register geeft daardoor een nagenoeg compleet beeld van de doorvoer van granen vanuit Dordrecht naar Vlaanderen en Brabant in deze periode. Die was aanzienlijk: in totaal werd er 4717 last graan verscheept, waarvan 83% uit tarwe bestond en de rest vrijwel geheel uit rogge. In het jaar 1545, waarvan Van Tielhof heel voorzichtig suggereert dat het misschien de gebruikelijke jaarlijkse handel tussen Dordrecht en de zuidelijke gewesten weerspiegelt, bedroeg de gehele export ongeveer 2000 last, genoeg om 20.000 mensen een jaar mee te voeden.[631] Het transport was een quasi-monopolie van Dordtse schippers, maar de handelswaar zelf was voornamelijk in handen van Vlaamse kooplieden, waaronder die uit Brugge de grootste plaats innamen.[632] De belangrijkste bestemmingen lijken Brugge en Nieuwpoort te zijn geweest, wat er mogelijk op wijst dat het graan voor verdere export naar Spanje was bedoeld.[633]

De cijfers die Van Tielhof levert voor de rivierenhandel via Gorinchem en Schoonhoven enerzijds en die van de export vanuit Dordrecht anderzijds, roepen vragen

---

[630] De directe aanleiding voor het aanleggen van het register was een verbod op de graanexport, zie Unger, 'De Hollandsche graanhandel', 497-498 en Van Tielhof, *Hollandse graanhandel*, 68.

[631] Ibidem, 70-71. De eerste maanden van 1546 kenden een zeer drukke handel. Van Tielhof brengt dat in verband met de extreem hoge graanprijzen in Antwerpen.

[632] Van de 308 geregistreerde transporten werden er 290 uitgevoerd door schippers uit Dordrecht. Er worden 118 kooplieden genoemd in het register: 76 daarvan kwamen uit Vlaanderen, 36 uit Holland en zes uit Brabant; Doehaerd, 'Note', 508-509.

[633] Van Tielhof, *Hollandse graanhandel*, 69-70; Doehaerd, 'Note', 511-512.

op. Op basis van het register typeert ze Dordrecht in de jaren 1544-1546 als 'zeer belangrijke graanmarkt'. Het graan dat vanuit Dordrecht in 1544-1546 verder naar het zuiden werd gevoerd, kwam 'van boven', dus uit rivieropwaarts gelegen regio's.[634] De registers van de Hollandse riviertollen uit 1518 suggereren echter dat de aanvoer van graan over de grote rivieren maar zeer bescheiden was. Hoe zijn deze twee observaties met elkaar te rijmen? Weerspiegelt de ene momentopname meer de 'normale' gang van de graanhandel in de rivierendelta dan de andere? Het probleem van de representativiteit van de gegevens is duidelijk: ze zijn gebaseerd op korte periodes en met name de cijfers van de Dordtse export zijn tot stand gekomen binnen de specifieke omstandigheden van een verbod op de export van granen naar niet-Habsburgse territoria. Daarnaast geldt in het algemeen dat de opbrengst van de graanoogst van nature niet constant is, vanwege de wisselende weersomstandigheden ieder jaar.[635] Uiteraard werd ook de aanvoer van granen naar de stapelmarkt van Dordrecht daardoor beïnvloed.

De zaken worden nog wat verder gecompliceerd door het beeld dat Lesger schetst van de Dordtse export op basis van de honderdste-penningkohieren uit het eerste halfjaar van 1545. Op het eerste gezicht lijkt Lesgers overzichtstabel van de export vanuit de Rijn-Maasdelta de prominente plaats van granen in de Dordtse uitvoer te bevestigen. Liefst 18,5 % daarvan bestaat namelijk uit 'onbewerkte granen/oogstproducten'. Het overgrote deel daarvan, namelijk 17 % van de totale export, blijkt echter uit hop uit het nabije Hollandse achterland te bestaan.[636] Op zich zijn deze bevindingen niet zo opmerkelijk, want de bronnen die Van Tielhof en Lesger hebben gebruikt zijn in zekere zin elkaars spiegelbeeld. Het register van Van Anraet omvat namelijk alleen de export naar Habsburgse gebieden. Voor het buitenland gold een exportverbod voor graan. Het is dan ook niet gek dat er vrijwel geen graan in de honderdste-penningkohieren voorkomt, want de honderdste penning werd juist alleen geheven op de export naar het buitenland. Op basis van de kohieren kan Lesger dus maar een beperkt beeld schetsen van de export vanuit de Rijn-Maasdelta rond 1545, zoals hij ook zelf onderkent. En daar wringt de schoen.[637] Van Tielhofs resultaten maken de beperkingen van deze bron voor een analyse

[634] Dit verklaarde Jacop van Anraet, tollenaar van Geervliet, die was belast met de aanleg van het register.
[635] Unger, 'Prices, consumption patterns', 269.
[636] Lesger, *Handel in Amsterdam*, 39 (tabel 1.5) en 41.
[637] Ibidem, 33.

van de graanexport in een oogopslag duidelijk. Voor de jaren 1545-1546 kunnen de kohieren worden aangevuld met het register van Van Anraet, maar voor andere jaren rond 1550 zijn dergelijke Hollandse bronnen niet voorhanden.

De Gelderse rekeningen kunnen de problemen bij de interpretatie van de schaarse Hollandse cijfers gedeeltelijk ondervangen. Alle graan dat 'van boven' kwam, moest immers eerst de Gelderse tollen passeren. De rekeningen uit Arnhem en Nijmegen beslaan meerdere complete boekjaren. Ze zijn daardoor minder vluchtig dan de Hollandse bronnen en bieden een bredere basis voor uitspraken over de graanhandel in de rivierendelta. Dat wil niet zeggen dat het Gelderse materiaal niet zijn eigen problemen en valkuilen kent. Een eerste moeilijkheid zit in de naamgeving van het graan dat passeerde: zowel in Nijmegen als Arnhem noteerde het tolpersoneel 'koren' en 'weit' in rekeningen uit een en hetzelfde jaar. 'Weit' was een synoniem voor tarwe. De term 'koren' is echter niet eenduidig.[638] In veel toltarieven, ook die uit Gelre, maakte men verschil tussen winterkoren of 'hard' koren zoals tarwe, rogge, wintergerst, en raapzaad, en zomerkoren of 'weeck' koren, bijvoorbeeld zomergerst, haver, en boekweit.[639] In de rekeningen komt dit onderscheid echter niet terug. Het is waarschijnlijk dat met 'koren' vooral tarwe uit Gulik, Kleef en Berg werd aangeduid, want dat was immers de dominante graansoort in de rivierenhandel. Of 'koren' en 'weit' exact inwisselbare termen waren, of dat er tussen de twee een verschil bestond, is niet duidelijk.[640] Misschien werden ook andere soorten graan en pseudo-graan wel onder de noemer 'koren' gevat, maar die namen waarschijnlijk geen grote plaats innamen in het totale graantransport. Rogge, gerst, haver en boekweit werden bovendien in de regel expliciet als aparte granen met een eigen naam opgetekend.[641]

---

[638] Koren was in de eerste plaats een verzamelterm voor diverse graansoorten, maar regionaal kon 'koren' ook verwijzen naar een specifieke soort: voorbeelden WNT rogge, haver, gerst (zie WNT)

[639] Bijvoorbeeld de 16e-eeuwse kopie van het Lobithse tarief uit 1380: GAA, HA, Aanw. 1948 A-III-1, f. 35v. Ook het stapelrecht van Dordrecht kende deze onderverdeling, zie bijvoorbeeld die herbevestiging van 1541; Van de Wall, *Handvesten*, 1006.

[640] De Nijmeegse rekening van 1544-1545 heeft een post waarin een partij 'koren ende weit' werd vertold. Deze formulering, en het feit dat de twee termen überhaupt naast elkaar in rekeningen uit eenzelfde jaar voorkomen, suggereren een verschil tussen 'koren' en 'weit'. Wellicht gaat het om verschillende tarwerassen, of om winter- en zomertarwe.

[641] Rogge werd waarschijnlijk niet tot het 'koren' gerekend, want rogge werd vrijwel steeds stroomopwaarts gevoerd, terwijl 'koren' zonder uitzondering stroomafwaarts ging. Het aantal partijen gerst en haver in de rekeningen ligt zeer laag. Ook boekweit werd maar mondjesmaat verscheept.

Het vervoer van granen over de grote rivieren kende in de jaren rond 1550 een grillig karakter. De jaren direct na de Habsburgse machtsovername in Gelre vormden een uitzonderlijke piek (tabel 8.12): in 1544-1545 vervoerde men 240 partijen koren en weit over de Waal en de Nederrijn en het jaar daarna steeg dat tot 250 partijen, waarvan 200 over de Waal. De Nijmeegse tollenaar liet vanaf 1545-1546 ook de omvang van de afzonderlijke partijen optekenen. Hoewel de registratie in dat jaar nog zeker niet compleet was, noteerde men toch de uitzonderlijk grote hoeveelheden van 26.045 malder of 4.115.110 liter koren en 3.505 malder of 553.790 liter weit.[642] De aanvoer over de grote rivieren in de jaren 1544-1546 lijkt daarmee redelijk aan te sluiten bij de cijfers uit Dordrecht. Behalve over de Waal werd de Dordtse markt ook via de Maas en de Lek bevoorraad.[643] De cijfers uit Arnhem suggereren dat het transport van koren en weit op de Nederrijn en Lek in de jaren 1544-1546 substantieel was, met 100 resp. 50 ladingen per boekjaar. Wanneer de gemiddelde omvang van een in Arnhem geregistreerde lading voorzichtig op 50 malder wordt gesteld[644], dan zou het Arnhemse totaal voor 1544-1545 op een kleine 800.000 liter komen en voor het jaar erna op ongeveer 400.000 liter. Of al dit graan ook daadwerkelijk Dordrecht bereikte, is de vraag, want een deel kan zijn verscheept naar Utrecht, maar daarover zijn geen gegevens voorhanden. Het lijkt echter niet overdreven om het tarwetransport richting Dordrecht over de grote rivieren in de jaren 1544-1546 op meer dan 5 miljoen liter per jaar te schatten. De heruitvoer naar het zuiden bedroeg zoals gezien tussen december 1544 en juni 1546 4717 last graan, meer

[642] De omvang van de malder liep lokaal nogal uiteen. De Arnhemse malder was 143 liter, voor de Nijmeegse worden waarden van 138 resp. 170 liter genoemd, de Keulse malder (die in een Zutphens toltarief van 1550 werd genoemd) was 143 liter en de Kleefse malder was 158 liter; Marseille, *Wat tolboeken vertolken*, 90. In het rivierverkeer werden meestal de inhoudsmaten gehanteerd uit de regio van waaruit een product werd aangevoerd, zoals bijvoorbeeld bij voeders wijn. Aangezien het meeste graan vanuit Kleef werd aangevoerd (zie tabel 8.12) is in de onderhavige berekeningen de Kleefse malder gebruikt.

[643] Venlo was een belangrijk centrum voor de export van diverse graansoorten die in de directe omgeving van die stad werden geteeld. Rogge was daarbij dominant. Het Dordtse stapelprivilege van 1355 refereert al aan deze export; Thurlings, *Maashandel*, 18-24. Verdere aanwijzingen voor graanvervoer op de Maas door burgers van Venlo en Roermond in de late vijftiende en zestiende eeuw bij *idem*, 96 en vooral 108-113, waar Thurlings verschillende conflicten bespreekt rond de vrijstellingen van Venlo en Roermond bij de Brabantse tol van Lith. Koren uit het Ommeland (het Gelderse Overkwartier) was een van de goederen waarvoor beide steden een volledige vrijstelling claimden. Over de omvang van deze graanhandel doet Thurlings geen uitspraak.

[644] In Nijmegen lag de gemiddelde omvang in deze periode zelden onder de 50 malder. Uitzonderingen zijn de partijen koren uit 1554 en 1555 en de partijen weit in 1547-1548 en 1553.

dan 14 miljoen liter. Daarvan was 11.784.481 liter (83% van 4717 last) tarwe, een export van dezelfde orde van grootte als de aanvoer via de grote rivieren.

De jaren 1544-1546 waren uitzonderlijk, zo blijkt uit tabel 8.12. De waarden uit die piekjaren werden tussen het midden van het jaar 1546 en eind 1557 in het geheel niet gehaald, zeker niet op de Waal. Het aantal transporten nam drastisch af op die rivier: van 200 in 1545-1546 tot nauwelijks boven de veertig in de jaren daarna. Ook in absolute termen is het verschil treffend: na 1546 komen de jaarlijkse waarden niet meer boven de 5.000 malder. De 4630 malder koren en weit die in 1549 Nijmegen passeerde is voor die jaren een relatief hoge waarde, maar het is slechts 15 % van het totaal in het topjaar 1545-1546. De gegevens uit Arnhem suggereren dat het graanvervoer op de Nederrijn in deze jaren niet parallel liep met dat op de Waal. Het was vooral evenwichtiger: weliswaar registreerde men in Arnhem van 1544 tot en met 1546 ook veel passerende ladingen graan, maar in de jaren daarna daalde het peil ervan nauwelijks. Sterker nog, in 1549 en 1550 voerde men meer ladingen langs Arnhem dan in 1545-1546. En misschien wel nog opvallender is ook dat in die jaren, gemeten naar ladingen, het graantransport op de Nederrijn groter was dan op de Waal.

Tabel 8.12 *Graanvervoer langs Nijmegen en Arnhem, 1543-1557*

	Nijmegen					**Arnhem**		
	koren		**weit**		**rogge**	**koren**	**weit**	**rogge**
	partijen	**malder**	**partijen**	**malder**	**partijen**	**partijen**	**partijen**	**partijen**
1543-1544	62	?	1	?	0	38	20	9
1544-1545	144	?	1	-	11	91	11	4
1545-1546	168	26045	32	3505	1	42	8	3
1546-1547	13	1670	5	480	1	22	8	3
1547-1548	59	4307	7	325	1	32	17	0
1549	40	3890	5	740	0	18	47	4
1550	38	3270	1	50	7	19	52	33
1551	16	1220	0	0	0	-	-	-
1552	24	1355	2	100	0	-	-	-
1553	13	700	25	1090	2	5	74	42
1554	3	110	43	3028	0	-	-	-
1555	4	160	23	1128	1	-	-	-
1556	1	50	67	3798	4	-	-	-
1557	0	0	5	296	0	-	-	-

N.B. Bij het aantal partijen koren van Nijmegen in 1544-1545 zijn vier partijen die zijn genoteerd als '*koren ende rogge*' en een partij '*koren ende weit*' meegerekend.

Waar kwam die stabiliteit in het graanvervoer langs Arnhem vandaan? Produceerde men in het directe achterland van Arnhem, de zandgronden van de zuidrand van de Betuwe en de Liemers, meer graan dan in de Betuwe en de rest van het kwartier van Nijmegen? Kon men daardoor het jaarlijkse transport op een evenwichtig peil houden? Dit lijkt niet waarschijnlijk. Op de Gelderse zandgronden werd tot in de vijftiende eeuw voornamelijk haver en gerst verbouwd. In de vijftiende en zestiende eeuw voltrok zich weliswaar een proces van intensivering en '*Vergetreidung*' van de landbouw, maar daarbij ging het vooral om de teelt van rogge en niet om tarwe.[645] Erg marktgericht lijkt de Gelderse landbouw bovendien niet te zijn geweest. Ze werd gedomineerd door kleine grondbezittende boeren die in de eerste plaats zelfvoorzienend werkten. Zij schuwden al te grote risico's in hun bedrijfsvoering en misten daarnaast het kapitaal om op grote schaal hun teelt te specialiseren in dienst van de stedelijke markten.[646]

Het graan op de Nederrijn kwam, net als dat op de Waal, uit Kleef, Gulik en Berg. De rekeningen vermelden dat wel niet expliciet, maar de herkomst van de graanschippers en eigenaren van de graanladingen wijst wel in die richting. Tabel 8.13 laat de plaats van herkomst zien van de eigenaren van het graan dat in Nijmegen in het piekjaar 1545-1546 werd vertold. Het stadje Neuss, aan de westelijke oever van de Rijn tegenover Düsseldorf, springt eruit: van de 168 ladingen tarwe waren er liefst 48, of 28,6 %, in bezit van een burger van Neuss. Het gebied rond Düsseldorf was sowieso sterk vertegenwoordigd, gezien de leveranties van schippers en kooplieden uit Kaiserswerth, Uerdingen en Düsseldorf zelf. Een tweede grote regio voor de export van tarwe was het stroomgebied van de Rijn tussen Emmerik en Wesel. Behalve burgers uit deze twee steden, waren ook lieden uit Rees en Xanten zeer actief in het graanvervoer. Geldernaren deden nauwelijks aan graantransport: de rekening uit dit topjaar noemt slechts twee Nijmegenaren. Voor Hollanders geldt min of meer hetzelfde. Onder de eigenaren bevinden zich twee Dordtenaren, twee mannen uit Delft en een uit Gorinchem.[647]

---

[645] Bieleman, 'De Gelderse landbouw', 40.
[646] Van Bavel, 'Landbouw', 285.
[647] GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 2418, f. 9r., 12v, 14v, 15v. 18r. Van een van de Delftenaren staat de woonplaats niet helemaal vast; de post in kwestie vermeldt alleen een zekere Gerit van Delft, zonder woonplaats. In vergelijkbare gevallen blijkt de achternaam vaak te corresponderen met de plaats van

Tabel 8.13 *Ladingen 'koren' in Nijmegen 1545-1546, naar plaats van herkomst van de eigenaar*

Plaats	**ladingen**	**%**	**Plaats**	**ladingen**	**%**
Neuss	48	28,6	Delft	2	1,2
Rees	18	10,7	Dinslaken	2	1,2
Xanten	13	7,7	Dordrecht	2	1,2
Uerdingen	11	6,5	Kalkar	2	1,2
Duisburg	10	6,0	Nijmegen	2	1,2
Düsseldorf	9	5,4	Orsoy	2	1,2
Kaiserswerth	8	4,8	Sonsbeck	2	1,2
Wesel	8	4,8	Brakel	1	0,6
Geldern	7	4,2	Büderich	1	0,6
Keulen	4	2,4	Deutz	1	0,6
Emmerik	3	1,8	Gorinchem	1	0,6
Ruhrort	3	1,8	Kleef	1	0,6
Beeck	2	1,2	Ravenstein	1	0,6
			Onbekend	4	2,4
			Totaal	**168**	**100,0**

De gegevens uit tabel 8.13 komen uit een piekjaar in het graantransport, maar het beeld dat eruit oprijst, is kenmerkend voor de gehele periode tussen 1543-1557: graanschippers en -eigenaren kwamen hoofdzakelijk uit Kleef, Gulik en Berg. Geldernaren en Hollanders waren van secundaire betekenis. Hetzelfde geldt voor het graanvervoer op de Nederrijn, waarbij moet worden aangetekend dat op die rivier de grootste rol was weggelegd voor Emmerikse handelaren en schippers. Voor de grotere stabiliteit van het graanvervoer over de Nederrijn bieden de rekeningen geen verklaring. Misschien vereiste de vraag van de stad Utrecht of zelfs Amsterdam, dat zelf uit het Oostzeegebied weinig tarwe importeerde, een redelijke constante toevoer, maar die veronderstelling is speculatief.

Hoe moeten de Gelderse cijfers nu in hun totaliteit worden beoordeeld? De drukke Dordtse doorvoerhandel van het begin van 1546 is door Van Tielhof verklaard door de hoge graanprijzen die op dat moment in Antwerpen heersten, terwijl in Dordrecht de prijzen relatief laag waren. In het verlengde daarvan lijkt ook de piek in de graanhandel op de Gelderse rivieren met het Antwerpse prijspeil te kunnen worden

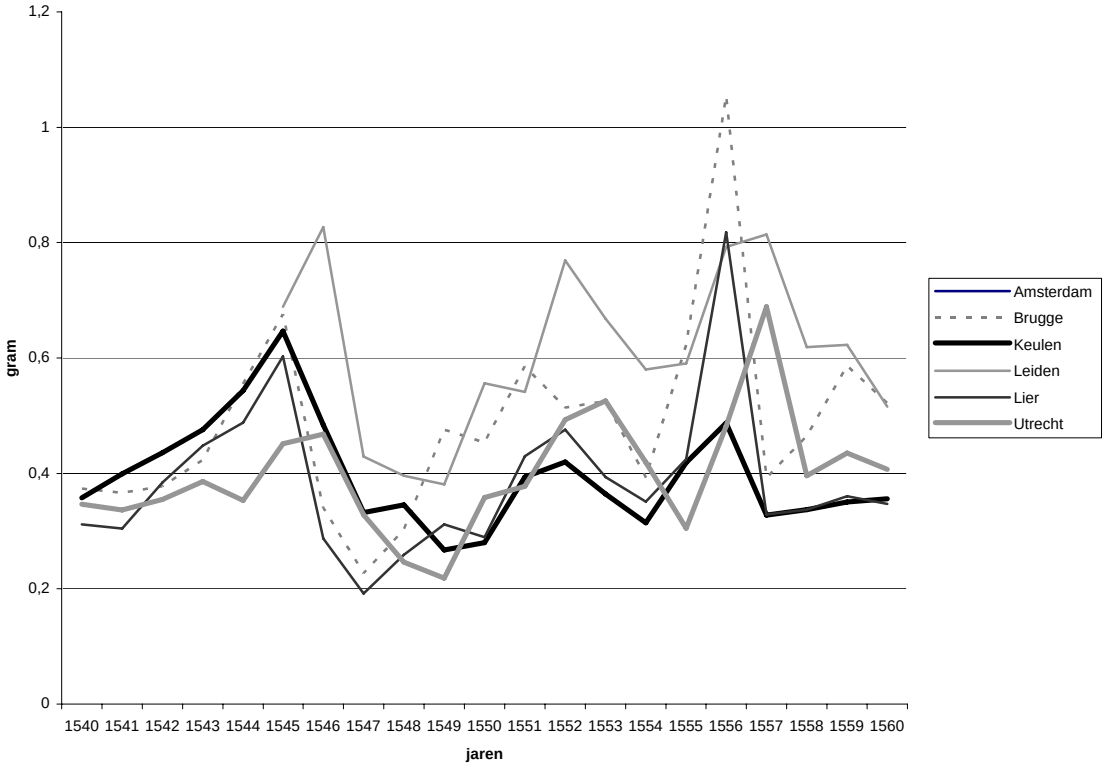
herkomst. Overigens lieten de Hollanders typisch genoeg hun ladingen graan aanvoeren door schippers uit Rees, Neuss, Wesel en – iets minder typisch – Nijmegen.

verklaard. Toch kleeft er een tweetal bezwaren aan deze conclusie. Op de eerste plaats is de observatie over de Antwerpse prijzen niet gebaseerd op prijsdata, maar op een vermelding van graanduurte in een kroniek.[648] Dit kan niet worden bevestigd met tarweprijzen uit Antwerpen, want die zijn voor deze periode niet voorhanden. Het tweede bezwaar is misschien nog wel fundamenteler: het grootste deel van de export die in de Dordtse graanregisters staat geregistreerd, was niet voor Antwerpen bedoeld. Zoals we zagen, waren Brugge en Nieuwpoort de belangrijkste bestemmingen en is het zeer goed mogelijk dat de tarwe was bedoeld voor herexport naar Spanje. Het is daarom maar de vraag in hoeverre de Antwerpse prijzen relevant zijn voor de graanexport vanuit de Rijn- en Maasdelta naar het zuiden in de jaren 1545 en 1546. Uiteraard was de stad aan de Schelde zeer dominant in de commerciële structuur van de Nederlanden halverwege de zestiende eeuw, maar dat betekent niet direct dat het Antwerpse prijsniveau altijd ook voor de overige markten van Brabant of Vlaanderen gold.

De relatie tussen de omvang van het graanvervoer op de rivieren en de prijsontwikkeling op de graanmarkten van de Nederlanden moet dus verder worden uitgediept. Dankzij de database voor graanprijzen in Europa, die R.C. Allen en R.W. Unger hebben opgezet en publiek toegankelijk gemaakt, is het nu vrij eenvoudig om series van prijzen uit verschillende plaatsen in de Nederlanden en daarbuiten met elkaar te vergelijken.[649] Grafiek 8.6 vergelijkt de prijzen van een liter tarwe in Amsterdam, Brugge, Keulen, Leiden, Lier en Utrecht van 1540 tot 1560.

[648] Van Tielhof, *Hollandse graanhandel*, 70, noot 47. Zij baseert zich op Piot (ed.) *Chroniques de Brabant et de Flandre*, 123-124.
[649] De database is te raadplegen op http://www2.history.ubc.ca/unger/htm_files/new_grain.htm.

Grafiek 8.6 *Tarweprijzen te Amsterdam, Brugge, Keulen, Leiden, Lier en Utrecht, 1540-1560 (in gram zilver per liter)*



De tarweprijzen op de diverse Nederlandse markten kennen globaal een zelfde verloop, al zijn er ook duidelijk lokale verschillen aan te wijzen. De jaren 1545-1546 en 1556-1557 waren duurtejaren, vanwege mislukte graanoogsten in grote delen van Noord-West-Europa.[650] In sommige plaatsen lagen de prijzen er meer dan 50% hoger dan in voorgaande of latere jaren. Troffen vanaf de late vijftiende eeuw zowel centrale als stedelijke overheden ook in normale jaren al maatregelen om de in- en uitvoer van graan en de verdeling ervan onder het volk te reguleren[651], in dit soort duurtejaren werd de noodzaak daarvan nog veel sterker gevoeld. Men probeerde vooral voorraadvorming, speculatie en prijsopdrijving tegen te gaan, om hongersnood en sociale onrust te

[650] Buisman, *Duizend jaar* 3, 494 geeft vermeldingen van grote droogte uit Veere, Antwerpen en Luik in de zomer van 1545. Ook in Portugal en Spanje heerste duurte en hongersnood in dat jaar. De droogte van 1556, de desastreuze gevolgen voor de graanoogst en de hongersnood en pest in 1556 en 1557 behandelt Buisman in *idem*, 550-551 en 561. Zie ook de tabel met gegevens over de graanoogsten in *idem*, 746-747.
[651] Van Schaïk, 'Prijs- en levensmiddelenpolitiek', 231-232.

voorkomen. De duurtejaren rond 1550 vormden daarop geen uitzondering: Karel V vaardigde verordeningen uit waarin de graanexport en overmatig graanverbruik aan banden werden gelegd. Niet alleen verbood hij bij herhaling het vervoer van graan naar het buitenland, maar ook werd bierbrouwers geboden alleen met haver en gerst te brouwen, in plaats van met hard koren zoals rogge of tarwe. In 1546 verordonneerde Karel zelfs dat men op bruiloften en banketten maar ten hoogste 20 personen mocht uitnodigen en dat bakkers geen luxe koeken en broden van tarwemeel mochten bakken.[652]

Ook 1552 wordt in de literatuur wel als duurtejaar aangemerkt, maar de grafiek laat zien dat de impact daarvan van plaats tot plaats verschilde.[653] Leiden bijvoorbeeld werd duidelijk wel getroffen door hoge tarweprijzen, maar in de overige steden is de piek veel minder afgetekend. Een aantal lokale verschillen springt in het oog. De prijzen in Utrecht lijken zich aan de hevigste prijsschommelingen te onttrekken, op een piek in 1557 na. De jaren 1556-1557 gelden dan ook als de hevigste duurtejaren van de Nederlanden in de zestiende eeuw. Opvallend genoeg lijkt Keulen, dat in economisch opzicht toch in veel opzichten verweven was met de Nederlanden, nauwelijks door de duurte van 1556-1557 te zijn geraakt. De reden hiervoor is dat deze stad voor haar graanbevoorrading minder afhankelijk was van aanvoer uit ver weg gelegen streken. Normaal gesproken voedde de Keulse bevolking zich met tarwe en rogge uit de directe omgeving, maar door haar ligging aan de Rijn kon de stad indien nodig ook profiteren van de graanproductie in zuidelijker gelegen streken èn van het Baltische graan dat in de Nederlanden werd aangevoerd. Door deze diversiteit aan leveranciers was Keulen was

[652] Unger, 'Hollandsche graanhandel', bijlage III, nr. 39, p. 497-498: maatregelen tegen opkoping van grote partijen graan, 12 december 1545; nr. 40, p. 498: verbod op het bakken van witbrood en luxe gebak, bruiloft- en banketbepaling, gebod aan brouwers om alleen haver en gerst te gebruiken en binnen een bepaalde prijs te brouwen, en de opdracht aan burgemeesters om prijzen vast te stellen en erop toe te zien dat de schaarste niet tot prijsopdrijving zal leiden. Over de rol van de stedelijke overheden in de distributie van graan en het vaststellen van maximale graan- en broodprijzen zie Van Schaïk, 'Prijs- en levensmiddelenpolitiek' en idem, 'Marktbeheersing'.

[653] De zomer van 1551 was vrij nat, maar gegevens over de graanoogst ontbreken. Belangrijker is waarschijnlijk dat in 1552 de Hollandse, Zeeuwse en Vlaamse kustgebieden werden geteisterd door drie stormvloeden, waarvan de Pontiaansvloed van 14 januari de grootste was. De aanvoer van granen naar Holland werd hierdoor mogelijk bemoeilijkt; Buisman, *Duizend jaar* 3, 530-531.

daardoor minder onderworpen aan de plotselinge prijsfluctuaties die het gevolg waren van oorlog of misoogst in een bepaalde regio.[654]

Het graanvervoer bestond stroomafwaarts dus voor het overgrote deel uit partijen tarwe; slechts een heel enkele keer voerde men een partij rogge vanuit het Kleef en Gulik richting Holland. In zekere zin was dat ook water naar zee dragen, want Amsterdam was ook halverwege de zestiende eeuw al West-Europa's grootste importeur van rogge uit het Oostzeegebied. De paar partijen die per jaar stroomafwaarts gingen, werden dan ook langs Nijmegen over de Waal richting Dordrecht verscheept en niet over de noordelijker gelegen riviertakken. Veel partijen waren het niet en erg groot lijken ze ook niet te zijn geweest. In bijna geen enkel geval voelde het doorgaans vrij accuraat werkende tolpersoneel in Nijmegen zich geroepen om de omvang van de partijen te noteren.

In tegengestelde richting, vanuit Holland naar het Duitse achterland, werd iets meer rogge verscheept. Dit gebeurde voornamelijk over de Nederrijn: in 1550 en 1553 bestond die export uit 33 respectievelijk 42 partijen. In de overige bestudeerde boekjaren was ook het stroomopwaartse roggevervoer maar gering. Deze gegevens bevestigen de indruk dat zeker sinds de tweede helft van de vijftiende eeuw Oost-Nederlandse steden en ook hun buren in de Nederrijnse territoria zich voor hun roggevoorziening steeds meer zijn gaan oriënteren op het Oostzeegebied, en dan vooral door middel van de indirecte import via de Amsterdamse markt.[655] Zo exporteerde Amsterdam in 1544 granen ter waarde van ruim 3.500 ponden Vlaams naar Kampen.[656] De correlatie van roggeprijzen in Arnhem en Amsterdam lag in de zestiende eeuw hoger dan die van de prijzen in Arnhem en Keulen en dat is veelzeggend.[657] Het suggereert dat in ieder geval Arnhem, en waarschijnlijk grote delen van Oost-Nederland, zijn gaan behoren tot een relatief geïntegreerde roggemarkt, die werd beheerst door Amsterdam. Uit de hierboven behandelde gegevens over de handel in tarwe valt af te leiden dat de markt voor die specifieke graansoort onevenwichtiger en diffuser was.

---

[654] Unger, 'Integration of Baltic and Low Countries grain markets', 9-10.
[655] Van Schaïk, 'Prijs- en levensmiddelenpolitiek', 231.
[656] Posthumus, *De uitvoer van Amsterdam*, 186.
[657] Unger, 'Integration of Baltic and Low Countries grain markets', 4.

8.4 Conclusie

De Habsburgse verovering van Gelre in 1543 luidde een periode in van voorspoed in de noordelijke gewesten. Ook het rivierverkeer bloeide na de oorlogsjaren al snel weer op. De samenstelling van de goederenstroom was halverwege de zestiende eeuw niet wezenlijk anders dan in de veertiende en vijftiende eeuw. Ook de plaats van Dordrecht als stapelplaats bleef gehandhaafd, al ging dat niet zonder slag of stoot. Rijnwijn was en bleef het dominante product in de rivierenhandel. Die continuïteit is opmerkelijker dan ze op het eerste gezicht lijkt. Tot dusverre zijn de late vijftiende en zestiende eeuw gekarakteriseerd als een crisisperiode voor de Rijnwijnhandel. De stijging van de wijnprijzen op de Brabantse, Vlaamse en Hollandse markten en de afname van de in Keulen geregistreerde wijnexport lijken in die richting te wijzen. In het rivierverkeer, met name op de Waal, had het wijntransport echter niet aan omvang ingeboet. In Antwerpen, inmiddels veruit de grootste markt van de Nederlanden, was het marktaandeel van Rijnwijn halverwege de zestiende eeuw aanzienlijk. Dit wijst niet op een ingestorte Rijnwijnmarkt, maar wel op een veranderde status: de Rijnwijn werd meer en meer een drank voor de elite.

De cijfers over het graantransport over de rivieren, in combinatie met gegevens over de Hollandse graanexport rond 1545, bevestigen de rol van Kleef en Gulik als aanvullende graanmarkten in tijden van crisis. Net als in de jaren 1438-1440 konden vanuit die territoria grote hoeveelheden graan, voornamelijk tarwe, worden aangevoerd ter leniging van de nood op de Westerse markten. In dit geval ging het om export naar Vlaanderen en mogelijk zelfs om herexport naar Spanje. De stad Dordrecht en haar inwoners faciliteerden de exporten. Dit wijst erop dat Dordrecht ondanks de gestage afkalving van zijn stapelrechten nog steeds de belangrijkste *gateway* was in de Rijn-Maasdelta halverwege de zestiende eeuw.

De omvang van het transport in andere producten was in deze jaren vrij stabiel. Hoewel het lastig is om de cijfers van de veertiende eeuw te vergelijken met die van de zestiende eeuw, met name vanwege de soms onbekende maatvoering lijkt zich in het algemeen een proces van concentratie te hebben voorgedaan. Er werden van de meeste goederen wat grotere hoeveelheden vervoerd dan voorheen, door minder schippers en kooplieden. De groei verschilde per product: het transport van ruw hout bijvoorbeeld was

duidelijk toegenomen ten opzichte van anderhalve eeuw eerder, terwijl de handel in vis en zout minder sterk groeide, voor zover meetbaar. De concentratie van de goederenuitwisseling wordt weerspiegeld in de organisatie van de rivierscheepvaart, die in hoofdstuk 9 zal worden geanalyseerd.

9. Organisatie van handel en transport rond 1550

In een onderzoek naar de stedelijke transportsector in het laatmiddeleeuwse Vlaanderen heeft Peter Stabel laten zien dat de sector daar was ingebed in een zeer complex politiek, economisch en institutioneel raamwerk. Het transport was in hoge mate gediversifieerd en gesegmenteerd en de werkzaamheden van lieden op de diverse niveaus, van lokale kruiers tot interregionaal opererende schippers, waren relatief strak georganiseerd. De belangrijke gilden in de grootste Vlaamse steden hadden een stevige greep op de transportsector. Dit gold bij uitstek voor de binnenscheepvaart op de Schelde en de Leie, die volledig in handen was van het Gentse schippersgilde. De basis daarvoor lag in de strategische ligging van Gent in het rivierennetwerk, de privileges van het gilde en zijn politieke macht, waardoor het gilde in staat was om zijn monopoliepositie te effectueren, zo nodig met hardhandig ingrijpen tegen buitenstaanders die zich aan de Gentse dominantie probeerden te onttrekken. Voor niet-Gentse schippers bleef er dan ook weinig ruimte op de Vlaamse rivieren.[658]

Zeer recent heeft Bart Ballaux de organisatie van de Brabantse transportsector vóór 1650 bestudeerd. Ook hij merkt op dat het binnenvaarttransport zeer sterk gereglementeerd was en aan een 'ver doorgedreven geformaliseerde arbeidsorganisatie' onderhevig was, maar hij concludeert eveneens dat de Brabantse schippersgilden minder gesloten waren voor buitenstaanders dan het vrije-schippersgilde van Gent. Ballaux analyseert tevens een aantal basisprincipes van de organisatie van de Brabantse binnenvaart. Op de eerste plaats bestond in verschillende plaatsen een zogenoemd 'voorlaadrecht', een regeling die ervoor zorgde dat de leden van het plaatselijke schippersgilde als eerste mochten beslissen over het al dan niet aannemen van een bepaalde lading die uit de plaats in kwestie moest worden weggevoerd. Daarbij waren overigens beperkingen ingebouwd die ervoor zorgden dat het monopolie niet misbruikt kon worden. Zo mochten vreemde schippers wel degelijk ladingen verschepen die de plaatselijke schippers niet wensten te vervoeren en bovendien mochten de plaatselijke schippers geen tarieven rekenen die boven die van de vreemde schippers lagen.[659] Dit

[658] Stabel, 'Schippers, wagenvoerders en kruiers',159-185.
[659] Ballaux, *Transport en economische ontwikkeling*, 87-88.

systeem werd overigens niet altijd even strikt gehanteerd. Wanneer de omstandigheden erom vroegen, konden steden ook overstappen op een systeem dat was geënt op het reciprociteitsbeginsel waarbij bilaterale overeenkomsten tussen steden dan het voorlaadrecht ophieven.[660]

Over de hiërarchie in de organisatie van het Rijnverkeer is maar weinig bekend, zeker in vergelijking met de Vlaamse en Brabantse binnenvaart. De schippersgildes van de steden en stadjes aan de Rijn konden de organisatie van de scheepvaart hooguit op lokaal niveau monopoliseren. Het principe van het 'voorlaadrecht' was ook hier bekend: de Rijnschippersgildes bezaten meestal het recht om de ladingen die aan de wal klaar stonden voor vervoer te verdelen onder hun leden.[661] Op bovenlokaal niveau konden de gildes maar weinig afdwingen.[662] Daarnaast probeerden de magistraten van grote stapelplaatsen als Keulen en in mindere mate Dordrecht het vervoer van en naar hun markten enigszins te reguleren, maar de macht van die steden reikte bij lange na niet ver genoeg om de transportsector te beheersen op de wijze waarop Gent het Vlaamse binnenverkeer domineerde. De Rijn stroomde immers, anders dan de Vlaamse rivieren, door verschillende vorstendommen, wat de mogelijkheden tot beheersing van grotere trajecten van de rivier bemoeilijkte. Het transport op de Rijn had daardoor een relatief open karakter, waarbij in principe iedere schipper of scheepseigenaar aan het verkeer mocht deelnemen. Dat wil niet zeggen dat iedereen dezelfde uitgangspositie had, want stapelrechten en tolvrijstellingen konden ervoor zorgen dat burgers uit de ene stad een competitief voordeel bezaten ten opzichte van inwoners van een andere stad.[663] Ook het verkeer op de Maas kende een dergelijk open karakter tot ver in de zestiende eeuw.[664]

---

[660] Ibidem, 88-89.
[661] Von Looz-Corswarem, 'Die Verkehrsverhältnisse am Niederrhein', 103.
[662] Het Nijmeegse schippersgilde van St.-Olof bijvoorbeeld werd door Van Schevichaven getypeerd als 'vermoedelijk het oudste [en] zeer zeker het rijkste der Nijmeegsche gilden.' Het gilde bezat als enige in Nijmegen een eigen gildehuis en zal zeker een aantal van de (invloed)rijkste Nijmegenaren in zijn gelederen hebben geteld, maar het is tekenend voor de geringe bovenregionale betekenis van het gilde dat over 'het wezen en werken van dit gild [...] zoo goed als niets tot ons [is] gekomen'; Van Schevichaven, 'Het Nijmeegse schippersgild', m.n. 9-11.
[663] Ballaux merkt op dat de intredegelden voor de schippersgildes in de grootste Brabantse schipperscentra hoger lagen dan in de kleinere Brabantse rivierhavens, maar dat dit verschil ruimschoots werd gecompenseerd door een gunstiger geografische ligging, een grotere macht en uitstraling van het schippersambacht en mogelijke tolvrijstellingen, Ballaux, *Transport en economische ontwikkeling*, 79.
[664] Thurlings, *Maashandel*, 65.

Naast het private verkeer breidde in de tweede helft van de zestiende eeuw een door de steden gereguleerd systeem van zogeheten 'marktschepen' zich uit, de rivierenvariant op de beurtvaart die op verschillende trajecten in Holland al eerder in de zestiende eeuw was ingesteld.[665] Het begrip 'marktschip' bestond in het Rijnverkeer al zeker sinds de veertiende eeuw, toen daarmee vooral de schepen werden bedoeld die personen en goederen van en naar de markten en jaarmarkten van verschillende riviersteden vervoerden. Vooral de grote stapelplaatsen Keulen en Mainz en de grote jaarmarktstad Frankfurt werden zo bediend. Uit dit stelsel van marktschepen, dat vanwege de regelmatige data van de (jaar)markten toch al een vrij geregeld karakter had, ontstond een meer gereguleerd vervoerssysteem dat veel kenmerken bezat van de beurtscheepvaart die vanaf het eind van de vijftiende en het begin van de zestiende eeuw in Holland en Brabant ingang vond.[666] In dat systeem voeren zogeheten beurtschepen op vooraf vastgelegde data op vaste tijdstippen van de ene havenplaats naar de andere, ongeacht de vraag hoeveel passagiers er meevoeren of hoe volgepakt het ruim van de schepen was. Particuliere schippers wachtten daarentegen vaak tot hun schepen maximaal waren geladen, of in ieder geval zo vol geladen dat de onderneming voldoende winstgevend voor hen zou zijn. De schippers namen daarbij op de koop toe dat ze enkele dagen of zelfs weken in een haven moesten wachten tot hun schepen vol genoeg zaten. Het is duidelijk dat het markt- of beurtschip de voorspelbaarheid en betrouwbaarheid van de goederenstroom ten goede kwam en zo de transactiekosten voor de individuele kooplieden en hun handelspartners liet dalen.

Op de Rijn en Waal raakte een dergelijke dienstregeling vanaf de tweede helft van de zestiende eeuw in zwang, waarbij de termen 'marktschip' en 'beurtschip' overigens door elkaar werden gebruikt. Vanaf 1559 voer er een marktschip tussen Nijmegen en Wesel, dat enige jaren later toestemming kreeg om na Nijmegen door te varen tot Antwerpen, dat als markt voor Weselaars en Nijmegenaren van eminent belang was. Daarnaast stelde men in Wesel aan het begin van de zeventiende eeuw dat de beurtvaart

---

[665] Een van de eerste vaste beurtvaartverbindingen in Holland was die tussen Amsterdam en Hoorn, die in 1529 van start ging. Over de ontwikkeling van beurt- en trekvaart in de Nederlanden, De Vries, *Barges*. Ballaux behandelt de Brabantse, voornamelijk Brusselse, markt- en jaarmarktschepen; Ballaux, *Transport en economische ontwikkeling*, 91-96.

[666] Het verschil tussen markt- en beurtschepen was niet fundamenteel, maar gradueel; zie de discussie bij Ballaux, *Transport en economische ontwikkeling*, 97-98. Voor het Rijnverkeer gebruikt Von Looz-Corswarem, 'Verkehrsverhältnisse am Niederrhein', 102-103 de termen markt- en beurtschip door elkaar.

tussen Wesel en de plaatsen Rheinberg, Orsoy, Düsseldorf en Keulen al sinds geruime tijd bestond. Men onderhield ook op de Maas zeker sinds de tweede helft van de vijftiende eeuw marktscheepdiensten. Zo voeren er marktschepen op de trajecten Maastricht-Roermond, Venlo-Mook, Roermond-Mook en Venlo-Roermond.[667] De rivierbeurtvaart kwam echter pas aan het begin van de zeventiende eeuw echt van de grond, in het goederenverkeer van de zestiende eeuw speelt ze nog geen rol van betekenis.[668]

9.1 Rivierschepen in de zestiende eeuw

De instructies voor het tolbeheer die de Habsburgse ambtenaren in de jaren direct na 1543 uitvaardigden, hadden als bijkomend gevolg dat de rekeningen vanaf dat moment ook informatie bevatten over de verschillende scheepstypen die in zwang waren in het rivierverkeer. De grondslag voor de richtlijnen vormde zoals we zagen een ordonnantie van hertog Karel van Egmond uit 1532.[669] Dit stuk is voor de studie van de riviervaart in de zestiende eeuw van belang, omdat de daarin vastgestelde tarieven worden gekoppeld aan bepaalde scheepstypen. De hertog verordonneerde dat voor '*alle dennenscepen gnant loedennen, hoochbaerden ind alde scepen geheten dootslegers*' eenzelfde maatstaf gold, terwijl '*beytelschepen, gasthuyser, vloetscepen ind swarte scepen*' minder zwaar belast moesten worden.[670] Blijkbaar waren dit veel voorkomende schepen in het verkeer op de Rijn, Waal, Maas en IJssel. Wat voor soort schepen waren dit eigenlijk?[671]

---

[667] Thurlings, *Maashandel*, 65.

[668] Von Looz-Corswarem, 'Verkehrsverhältnisse am Niederrhein', 102-103; Thurlings, *Maashandel*, 66 over de marktschepen op de Maas: 'Hun aandeel in het totale handelsverkeer was gering.' In de Gelderse tolrekeningen van voor 1559 komen markt- of beurtschepen niet voor, ook niet tussen bijvoorbeeld Dordrecht en Keulen of Nijmegen en Keulen.

[669] Over de instructie, zie hierboven § 8.1. De ordonnantie van Karel van Egmond is uitgegeven door Nijhoff, *Gedenkwaardigheden*, VI-3, nr.1669.

[670] Het betreft hier in feite een vaststelling van de verhouding tussen de maten die door de tollenaar werden aangehouden en de daadwerkelijk vervoerde hoeveelheid goederen. In de loop van de veertiende en vijftiende eeuw is bij de Rijntollen een discrepantie ontstaan tussen tolmaten en de maten uit de handelspraktijk. De aanleiding hiervoor was de grote groei van het aantal tollen langs de rivieren als gevolg van de voortschrijdende territorialisering van het Duitse Rijk en het besef bij de tolheffende instanties dat een te grote belasting van het rivierverkeer handelaren ertoe zou drijven naar minder belaste landroutes uit te wijken. In de praktijk kwam het erop neer dat een tollenaar slechts één keer het oorspronkelijke tarief voor een bepaalde eenheid goederen rekende, terwijl in werkelijkheid een veelvoud daarvan werd vervoerd; zie hierover Ulf Dirlmeyer, 'Mittelalterliche Zoll- und Stapelrechte als Handelshemmnisse?' en voor Gelre rond 1400 Weststrate, 'Laat-veertiende-eeuwse Gelderse riviertolrekeningen'. In de ordonnantie van Karel van Egmond wordt een onderscheid gemaakt tussen schepen met ladingen die gedeeltelijk van tolbetaling

Een aanknopingspunt voor de beantwoording van deze vraag is te vinden in enkele Kleefse stukken uit 1492-1493, die waren opgemaakt naar aanleiding van een serie onderhandelingen tussen tollenaars uit Kleef en hun collega's uit het aartsbisdom Keulen.[672] De Kleefse tollenaars pleitten ervoor dat '*loerdannen*' en '*vlotschepen*' zwaarder zouden worden belast dan '*swarte schepen*', omdat laatstgenoemde schepen ook weer stroomopwaarts voeren met '*Nederlandsche waer*', in tegenstelling tot loerdennen en vlotschepen. Met *swarte schepen* werden dus de grotere en meer duurzame schepen bedoeld, die zowel stroomopwaars als -afwaarts voeren. Zijn naam ontleent dit scheepstype wellicht aan het donkere eikenhout waarvan het deels was vervaardigd. Loerdennen en vlotschepen waren gemaakt van het veel lichtere dennenhout. Ze bestonden uit weinig meer dan een platte bodem, een enkele mast en een los roer en waren dan ook in het algemeen alleen geschikt voor een stroomafwaartse reis. Op de plaats van bestemming, meestal Dordrecht, werden ze gedemonteerd en het hout werd verkocht.[673] Het gebruik van dergelijke schepen voor één reis had als voordeel dat de vervoerskosten relatief laag konden worden gehouden. Er waren namelijk minder scheepsknechten nodig voor een stroomafwaartse vaart, de knechten werden bovendien alleen voor de dalvaart betaald en het vaartuig zelf leverde ook geld op. De kosten voor de vaart met een *swart schip* lagen veel hoger. Deze schepen moesten na de aflevering van goederen in Dordrecht vaak lang wachten op retourvracht en hadden meer personeel nodig voor de stroomopwaartse vaart. De schepen konden immers alleen het eerste deel van de stroomopwaartse reis zeilend volbrengen – en dan alleen nog maar bij een

---

zijn bevrijd en 'onvrije' schepen, die goederen vervoeren waarvoor het volle pond moet worden betaald. Schematisch leverde dat de volgende verhouding tussen tolmaat en handelsmaat op:

categorie	*gedeeltelijk vrij*	*Onvrij*
'loedennen' etc.	3 : 1	4 : 1
'beytelscepen'etc.	4 : 1	5½ : 1

[671] De literatuur over scheepstypen in het Rijnverkeer vóór de zeventiende eeuw is zeer beperkt. Zeer algemene naslagwerken zijn Schwarz, *Die Typenentwicklung des Rheinschiffs* en Böcking, *Geschichte der Rheinschiffahrt*. Daarnaast geven Schnall, 'Zur Binnenschiffahrt' en specifieker voor de Rijn Van Eickels, 'Niederrhein als Schiffahrtsweg' een korte stand van zaken van het onderzoek naar binnenvaartschepen. Marseille, *Varen op de grote rivieren*, 181-189 gaat kort in op de bouw van rivierschepen in Culemburg in de tweede helft van de zestiende eeuw.

[672] Scholz-Babisch, *Quellen* I, nr. 298, p. 244-245.

[673] Marseille, *Wat tolboeken vertolken*, 21; Alberts en Jansen, *Welvaart in wording*, 230.

gunstige westenwind. Aanzienlijke delen van het traject moesten de vaartuigen worden voortgetrokken, door paarden of mensen, wat uiteraard de vervoerskosten negatief beïnvloedde.[674] De Kleefse tollenaars zetten het argument van hoge vervoerskosten dan ook in bij hun verzoek om de zwaardere schepen minder te belasten. Gezien de belangrijke rol die dit soort schepen speelde in de aanvoer van zout en haring was het in ieders belang niet ook nog eens hoge tolgelden te eisen – kooplieden zouden dan wel eens kunnen uitwijken naar de landwegen.[675]

Verdere aanwijzingen over de gebruikte scheepstypes geven de tolrekeningen van Nijmegen uit de jaren 1550-1557. Vanaf 1550 vermeldt namelijk vrijwel iedere post in de Nijmeegse rekeningen het type schip waarin de goederen werden vervoerd. In totaal werden in deze periode meer dan 4750 passerende schepen genoteerd. Het personeel van de overige Gelderse tollen was spaarzamer met het vermelden van scheepstypes, maar desondanks heeft T. Marseille op basis van de Zutphense en IJsseloordse tolregisters van rond 1570 nog een aantal gegevens over de schepen in het IJsselverkeer bijeen gebracht.

Net als in de veertiende en vijftiende eeuw voerden in het derde kwart van de zestiende eeuw aak-achtige schepen de boventoon in het verkeer op de Rijn, Waal en IJssel.[676] De bekende houtsnede van Anton Woensam uit 1531, waarop stad Keulen met haar kades staat afgebeeld, bevestigt dit beeld. Aan de noordelijke kant van de kade liggen de 'Nederlandse' schepen aangemeerd, langwerpige aak-achtige vaartuigen. Aan de zuidelijke kant zijn de Oberländer zichtbaar, kleinere schepen met een hoge en een lage boeg, die geschikt waren voor het ondiepere en sneller stromende water van de

---

[674] Alberts, *Rheinzoll Lobith*, 55 en Schwarz, *Typenentwicklung*, 22-23. Er lagen lijnpaden langs de Waal en Rijn, waarop in ieder geval trekpaarden werden gevoerd. Van het voorttrekken van schepen door mensen heb ik geen voorbeelden kunnen vinden, maar het is onwaarschijnlijk dat dit niet gebeurde met de kleinere schepen in het rivierverkeer. Brabant kende gespecialiseerde scheepstrekkersambachten, die zich scherp verzetten tegen de inzet van paarden; Ballaux, *Transport en economische ontwikkeling*, 107-131. Suttor, *La navigation*, 108-111 laat zien dat in het Maasverkeer ook mensen als scheepstrekkers werkten.

[675] Scholz-Babisch, *Quellen* I, nr. 298, p. 244-245, aldaar ook p. 245 noot 2. In een stuk uit december 1493 worden naast 'swarte schepen' ook 'gasthuysen' en 'wenthelschepen' genoemd. Wenthelschepen waren daarvan het grootst. De Kleefse onderhandelaars realiseerden zich overigens dat hun collega's uit het aartsbisdom schepen zwaarder konden belasten, '*want de koepman en hed dair so veel uytwege aver lant nyet*'.

[676] Schwarz, *Typenentwicklung*, 37-47. Marseille onderscheidt in het IJsselverkeer in de jaren 1560 en 1570 diverse types aken, waaronder de samoureus die in de zeventiende eeuw beeldbepalend zou worden in het rivierverkeer; Marseille, *Wat tolboeken vertolken*, 21 e.v. In het archief van de heren van Culemborg zijn voor de jaren tussen 1558 en 1572 in de akten van kentenisse 31 verkopen van samoureuzen opgetekend. Daarmee was dit type in deze periode het meest voorkomende schip in de Culemborgse akten; Marseille, *Varen op de grote rivieren*, 185.

Midden-Rijn.[677] Op de Waal domineerden drie specifieke soorten schepen de vaart in het midden van de zestiende eeuw: het gasthuis, het vlotschip en de swelis. Deze drie typen werden tussen 1550 en 1557 in zo'n 80 % van het totale aantal tolrekeningposten genoemd. Daarnaast komen in de rekeningen ook nog andere schepen voor, zoals de beyer, het beitelschip, de aak, de bock, de pleite en de drieboort. Van de meeste van deze scheepstypen is buiten hun naam vrijwel niets bekend. Marseille stelde vast dat de swelis waarschijnlijk identiek is aan een beitelaak.[678] Het vlotschip heeft zich in de late vijftiende en zestiende eeuw ontwikkeld van een veredeld vlot tot een steviger schip, want het komt rond 1550 ook in de stroomopwaartse vaart voor. Een gasthuis was waarschijnlijk ook een langwerpig vaartuig. Meer in het algemeen lijken aken vooral de schepen van de 'bovenlandse' schippers en kooplieden te zijn geweest. Dichterbij de kust (in Tiel, Amsterdam en Kampen) zette men schepen in die als 'schuiten' werden geboekstaafd.[679] De pleite werd ook gebruikt in de kustvaart van de Nederlanden, waarschijnlijk in een grotere variant dan in het rivierverkeer.[680]

Een precieze identificatie van de genoemde scheepstypen is niet eenvoudig. Waar het onderzoek naar zeeschepen in de Middeleeuwen en Vroegmoderne Tijd nog in zekere mate kan terugvallen op archeologische vondsten, ontbreekt een dergelijk houvast voor de riviervaart vrijwel geheel. De verklaring daarvoor ligt in de aard van de riviervaart: door de stroming van de rivier zonken rivierschepen maar heel zelden in hun geheel naar de bodem. Wrakstukken spoelden aan de boorden van de rivier aan en werden vervolgens als brand- of bouwhout gebruikt. In het stroomgebied van de Rijn zijn dan ook maar een paar schepen opgegraven en in die gevallen betrof het kleine schepen uit de dertiende eeuw of eerder.[681] Voor zover mij bekend zijn er geen vijftiende- of zestiende-eeuwse schepen opgegraven.

---

677 Zie Schwarz, *Typenentwicklung*, 27.
678 Marseille, *Wat tolboeken vertolken*, 24-25.
679 Ibidem, 23. Marseille noemt ook nog enkele andere scheepstypen die sporadisch voorkomen in het IJsselverkeer.
680 De Boer, 'De stad als pleitbezorger'; Maritieme Geschiedenis der Nederlanden I,
681 De enige scheepsfragmenten die in het Nederlandse rivierengebied zijn gevonden, in Meinerswijk bij Arnhem, bleken moeilijk te dateren. Waarschijnlijk stammen ze uit de twaalfde of dertiende eeuw; H.R. Reinders (ed.), *Drie Middeleeuwse rivierschepen*, 24-25. Bij Krefeld werd in 1973 een klein schip met platte bodem geborgen dat vermoedelijk uit de dertiende of hooguit het begin van de veertiende eeuw stamt; Van Eickels, 'Niederrhein als Schiffahrtweg', 52-53.

Het is wel mogelijk om aan de hand van de Nijmeegse rekeningen het minimale laadvermogen van de vermelde schepen te benaderen. De meest geschikte meeteenheid voor een dergelijke exercitie is de omvang van de ladingen wijn die de tol passeerden. Tabel 9.1 geeft weer welke type schepen werd gebruikt voor de grootste wijnladingen die in de jaren 1550-1557 Nijmegen passeerden. De ladingen werden genoteerd in voeders van ca. 875 liter. In zes van de acht beschouwde jaren werd de grootste lading vervoerd op een gasthuis; in liters uitgedrukt varieerde het minimale laadvermogen van de gasthuizen van iets meer dan 40.000 in 1555 tot bijna 81.000 in 1558. Ook het vlotschip kon blijkbaar een lading van meer dan 40.000 liter bergen. De allergrootste lading lag echter in het ruim van een maasschip, een scheepstype dat in deze jaren maar één keer voorkomt in de rekeningen. Schipper Jan van Vierssen uit Roermond passeerde op 27 november 1553 de Nijmeegse tol en betaalde 58 gouden guldens voor een lading van 58 voeder (50.750 liter), die hij in opdracht van een Luikse koopman vervoerde. Daarnaast voerde hij op eigen rekening nog eens 50 voeder (43.750 liter) mee, zonder daarvoor tolgeld te hoeven afdragen.[682] Niet alleen het maasschip is a-typisch voor de vaart op de Waal, ook Roermondse schippers en kooplieden komen überhaupt maar heel zelden voor in de Nijmeegse rekeningen. In slechts vier andere posten worden inwoners van de stad aan de Maas genoemd en dan als eigenaar van een stroomopwaarts gevoerde lading vis, zout of niet nader geduid 'burgergoed'.[683]

[682] GAA, Archief Rekenkamer, inv.nr. 2426, fo. 64r.-64v.
[683] RAG, Rek., inv.nr. 2424, fo. 51v. (22 november 1551 - 10 last haring van Thoenis Vorserman); 2425, fo.51v.-52r. (1 december 1551 – 10 last haring van Jan Vorserman); 2427, fo. 15r.-15v. (26 en 28 maart 1554 - twee niet nader gespecificeerde Roermondse ladingen) en 44v. (26 juni 1554 - 50 hoed zout van Peter Born); 2428, fo. 102v. (3 december 1555 - niet nader gespecificeerd Roermonds burgergoed); en 2430, fo. 95r. (9 december 1557 – idem).

Tabel 9.1 *Grootste vertolde wijnladingen per jaar en de daarvoor gebruikte schepen te Nijmegen in voeders, 1550-1557*

Jaar	voeders	type schip
1550	55,0	Gasthuis
1551	63,0	Gasthuis
1552	48,0	Vlotschip
1553	108,0	Maasschip
1554	54,0	Gasthuis
1555	46,0	Gasthuis
1556	62,0	Gasthuis
1557	92,5	Gasthuis

GAA, Archief Rekenkamer, inv.nrs. 2423-2430.

De grootste schepen in het zestiende-eeuwse rivierverkeer hadden dus een draagvermogen van ten minste tussen de 50 en 100 ton. Deze observatie bevestigt deels de visie van Van Eickels dat in de middeleeuwen en de vroegmoderne tijd weliswaar het grootste deel van het rivierverkeer werd afgewikkeld in schepen met een draagvermogen tot 50 ton, maar dat daarnaast ook grotere schepen werden gebruikt.[684]

9.2 *Schippers en kooplieden: specialisatie*

De geleidelijke invoering van de beurtvaart op de rivieren was niet de enige verandering in de organisatie van het handelsverkeer op de grote rivieren. Ook het verschil tussen professionele schippers enerzijds en pure kooplieden anderzijds was halverwege de zestiende eeuw groter dan in de late veertiende eeuw. In de veertiende eeuw waren de sectoren handel en transport in het rivierverkeer nog sterk met elkaar versmolten, maar ruim honderdvijftig jaar later lijkt de transportsector zich tot op zekere hoogte te hebben verzelfstandigd. Voorzichtigheid is echter geboden bij deze observatie, want zij berust voor een deel op een aanzienlijk verschil in informatieve waarde tussen de veertiende-eeuwse en de mid-zestiende-eeuwse rekeningen. In eerstgenoemde is de status van de tolbetaler lang niet altijd even duidelijk, zoals blijkt uit § 4.1: schreef men de naam van

[684] Van Eickels, 'Niederrhein als Schiffahrtsweg', 58-59. Van Eickels' vermoeden dat er in het rivierverkeer van de late middeleeuwen nog veel grotere schepen met een draagvermogen van 180 tot 200 ton in gebruik waren, wordt door de Nijmeegse bronnen echter in het geheel niet bevestigd. Schepen van een dergelijke omvang werden pas in de zeventiende eeuw met zekerheid ingezet op de Rijn, met name de Keulse samoureuse, een vrachtvaarder van het aaktype, die maximaal zo'n 35 meter lang was en vijf meter breed en daarbij een diepgang van ongeveer twee meter bereikte.

een schipper op of die van de eigenaar van de lading? Mogelijk schuilt achter de relatief beknopte veertiende-eeuwse rekeningposten meer functionele differentiatie dan op het eerste gezicht lijkt. Aan de andere kant blijkt uit de Brugse registers op de belasting van bier en Rijnwijn uit de jaren 1360 tot 1390 dat de belangrijkste Keulse wijnhandelaren zeer geregeld persoonlijk in Brugge, de grootste afzetmarkt voor hun product, aanwezig waren. De tolrekeningen uit Dordrecht en Gelderland uit de late veertiende eeuw wijzen ook in die richting.[685]

De schipper-koopman verdween niet uit het handelsverkeer, integendeel, ook in het zestiende-eeuwse handelsverkeer was dit type ondernemer nog sterk vertegenwoordigd. Daarnaast valt er toch zoals gezegd een steeds duidelijker functionele scheiding tussen professionele schippers enerzijds en kooplieden anderzijds waar te nemen. Donald Harreld onderscheidt onder de diverse groepen Duitse kooplieden in de zestiende-eeuwse handel van en naar Antwerpen de categorie van 'small-scale merchants' uit het stroomgebied van de Rijn en het westen en noorden van het huidige Duitsland. Zij verbleven in het algemeen niet permanent in Antwerpen, beschikten over een beperkt kapitaal en reisden waarschijnlijk vaak met hun goederen mee, al gingen zij ook wel commerciële partnerschappen aan met Antwerpenaren die dan als hun agent optraden. Ondanks de kleine schaal van hun handelsactiviteit namen zij een groot deel van de in- en uitvoer van Antwerpen voor hun rekening. Het onderscheid tussen deze groep en die van de 'mid-level German merchants' was niet fundamenteel maar gradueel: "the small scale merchants from northern Germany were wholesale merchants in every sense of the word". [686]

De Gelderse riviertolrekeningen laten zien dat de '*small-scale*' en '*mid-level merchants*' uit Harrelds classificatie ook op de grote rivieren is terug te vinden en zij ondersteunen bovendien de voorzichtig geformuleerde opvatting van Lesger, die op basis van de Gorinchemse cohieren van de honderdste penning uit 1543-1545 vermoedde dat de lieden die het verkeer tussen Holland en het Rijnland verzorgden, dit in ieder geval

---

[685] Paravicini en Wernicke (eds.), *Hansekaufleute in Brügge*, deel 3: Dierck, Dünnebeil en Rößner (eds.), *Prosopographischer Katalog*, passim.; Weststrate, 'Gelderse riviertolrekeningen', 235-237. Keulen kende rond 1400 wel sedentaire kooplieden, maar die waren niet of nauwelijks actief in de Rijnhandel richting westen; Herborn en Militzer, *Der Kölner Weinhandel*, 25-29.

[686] Harreld, *High Germans*, 78-80, citaat op p. 80.

voor een deel als lasthebber van derden deden.[687] De actoren in het rivierverkeer kunnen halverwege de zestiende eeuw dus in drie categorieën worden ondergebracht:

I. Professionele schippers, voor wie het transport de voornaamste bron van inkomsten was;
II. Schippers-kooplieden, die hun inkomen zowel uit het vervoer van goederen van derden als uit de verkoop van eigen handelswaar verwierven;
III. Sedentaire kooplieden, die hun handelsactiviteiten ontplooiden vanuit een vaste residentie, nauwe banden onderhielden met vertegenwoordigers of zaakwaarnemers in de belangrijkste steden van Noord-West-Europa, en het transport van hun goederen aan professionele vervoerders uitbesteedden.

De scheidslijnen tussen deze categorieën zijn echter niet scherp te trekken. Vooral het verschil tussen schippers en schippers-kooplieden is in de praktijk moeilijk aan te geven. De rekeningen geven namelijk diverse voorbeelden van lieden die voornamelijk als schippers actief waren, maar desondanks ook eigen goederen door andere schippers lieten vervoeren. Voor de schippers was dit een manier om hun betrekkelijk geringe eigen kapitaal en daarmee het risico op verliezen te spreiden. Het inkomen van schippers zal bescheiden zijn geweest. Uit de tolverordening van aartsbisschop Diederik van Moers uit 1436 bleek al dat op sommige trajecten schippers ladingen moesten aannemen tegen dumpprijzen.[688] Door zelf kleine partijen goederen te verhandelen, vulden de schippers hun bescheiden inkomsten aan. Een vergelijkbare tendens is te ontwaren in het zee- en riviertransport van Antwerpen in de vijftiende eeuw. Wilfrid Brulez suggereert dat het gedurende de Middeleeuwen voor schippers bittere noodzaak was om zelf enige handelswaar te verkopen, en in Hanzeatisch Noord-Europa zelfs gedurende de gehele pre-industriële tijd. Zonder deze extra inkomsten zou hun transportbedrijf niet overleven.[689]

---

[687] Lesger, *Handel in Amsterdam*, 56.
[688] Zie hierboven Hs. 2.1.
[689] Asaert, *De Antwerpse scheepvaart*, 33-44; Brulez, 'De scheepvaart-winst', 10-11 en 19.

Om de organisatie van het transport op de Rijn en Waal nader te analyseren moeten de gegevens uit 1553 verder uitgediept worden. De keuze voor een enkel peiljaar brengt het risico met zich mee dat juist dat jaar een uitzondering vormt binnen het corpus vanwege oorlog, weersomstandigheden of andere verstorende factoren, maar in 1553 lijken al te extreme omstandigheden geen rol te hebben gespeeld. Het voordeel is bovendien, dat over dit jaar vrij complete gegevens over zowel Nijmegen als Arnhem bekend zijn.[690] Daarnaast zullen ter aanvulling of voor het contrast de overige boekjaren in de analyse worden betrokken. In Nijmegen werd 637 keer tol betaald in 1553, en in Arnhem 358 keer, vrij gemiddelde cijfers in vergelijking met de overige boekjaren (tabel 9.2). De groep van tolbetalers bestond vrijwel zonder uitzondering uit burgers van de 'bovenlandse steden'. Hollanders zaten er maar weinig tussen. Net als in de veertiende eeuw lijken zij zich niet te ver stroomopwaarts te hebben gewaagd. Ze worden in de Nijmeegse rekeningen vrijwel uitsluitend als bevrachter genoemd en niet als tolbetalend schipper of als schipper/koopman. Ook de tolrekeningen van Zaltbommel over de periode van 1543 tot en met 1545 vermelden vrijwel geen tolbetalende kooplieden of schippers uit Holland.[691] Deze bevindingen sluiten nauw aan bij de opsommingen in de kohieren van de honderdste penning die van februari tot en met juli 1545 in Gorinchem werd geheven. In de kohieren worden wel enkele Hollanders genoemd, maar schippers en kooplieden uit de bovenlandse steden voeren overduidelijk de boventoon, met name die uit Wesel en Nijmegen.[692] Laatstgenoemde twee steden domineerden duidelijk de vaart op de Waal, terwijl ook Emmerik, Orsoy en Duisburg met zijn voorhaven Ruhrort een substantieel aandeel hadden in het transport op die rivier. De schippers en kooplieden uit andere plaatsen, die zijn samengebracht in de categorie 'overig', waren bij elkaar verantwoordelijk voor rond de dertig procent van het totaal aantal passages. Zij waren afkomstig uit diverse kleinere plaatsen aan de Rijn en Waal, zoals Arnhem, Tiel, Rees, Kaiserswerth, Büderich of Uerdingen.

Hoewel Nijmegen en Wesel het grootste aandeel hadden in de vaart op de Waal in 1553, verschilden de werkwijzes van hun burgers nogal van elkaar. De inwoners van

---

690 GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 2426 (Nijmegen) and 2292 (Arnhem).
691 GAA, Archief Rekenkamer, 2547-2549.
692 Algemeen Rijksarchief Brussel, inv. nr. 23403; Lesger, *Handel in Amsterdam*, 54 en Weststrate, 'Trade and transport', 62-63.

Wesel behoorden voornamelijk tot het type schipper-koopman. In Nijmegen namen ze jaarlijks rond de 25 à 30 % van het aantal tolafdrachten voor hun rekening (tabel 9.2); in 1553 zorgden 55 schippers-kooplieden er voor 156 tolbetalingen. Daarnaast waren ze ook actief op de Rijn en de Lek: de Arnhemse rekening van 1553 vermeldt de namen 32 Weselse burgers die samen goed waren voor 56 tolbetalingen, oftewel 15,6 % van het totaal.[693] Als gecombineerd schipper-koopman waren ze vaak zelf eigenaar van de lading die ze vervoerden, of op zijn minst van een deel ervan. De Nijmeegse cijfers geven aan dat in 55% van de gevallen Weselaars tol betaalden over goederen die hun eigendom waren. In 35% van de gevallen bleken de Weselse tolbetalers te werken als schippers voor bevrachters die voornamelijk uit Dordrecht, Keulen en Wesel kwamen, al laadden ze hun schepen ook wel met Antwerpse en Straatsburgse handelswaar.

Tabel 9.2 *Tolbetalers te Nijmegen, 1550-1557, in absolute getallen en percentages*

	1550	**%**	**1551**	**%**	**1552**	**%**	**1553**	**%**
Wesel	132	28,0	126	30,3	146	30,1	156	24,5
Nijmegen	81	17,2	57	13,7	81	16,7	154	24,2
Emmerik	55	11,7	40	9,6	43	8,9	66	10,4
Ruhrort/Duisburg	34	7,2	27	6,5	34	7,0	39	6,1
Orsoy	22	4,7	25	6,0	32	6,6	50	7,8
Overig	148	31,4	141	33,9	149	30,7	172	27,0
Totaal	472	100,0	416	100,0	485	100,0	637	100,0

	1554	**%**	**1555**	**%**	**1556**	**%**	**1557**	**%**
Wesel	234	28,7	182	28,2	150	23,1	203	31,0
Nijmegen	157	19,2	179	27,8	139	21,4	156	23,9
Emmerik	89	10,9	52	8,1	67	10,3	39	6,0
Ruhrort/Duisburg	53	6,5	52	8,1	51	7,9	48	7,3
Orsoy	50	6,1	39	6,0	29	4,5	22	3,4
Other	233	28,6	141	21,8	213	32,8	186	28,4
Totaal	816	100,0	645	100,0	649	100,0	654	100,0

Bron: GAA, Rekenkamer, inv. nrs. 2423-2430

[693] De registratie in Arnhem was niet zo nauwkeurig als in Nijmegen. Bij sommige posten vermeldde men de herkomst van de tolbetaler helemaal niet. Deze was enkele keren vast te stellen door de Arnhemse rekening van 1553 te vergelijken met die van 1550, of met de Nijmeegse uit deze periode. Op deze manier zijn echter lang niet alle kooplieden en schippers thuis te brengen. Het aantal Weselse burgers dat Arnhem passeerde in 1553 kan in werkelijkheid dus hoger hebben gelegen dan 32.

Nijmegenaren waren vrijwel alleen op hun 'eigen' Waal actief. De route over de Nederrijn en Lek namen ze slechts zeer zelden: in 1550 passeerde slechts twee Nijmegenaren de Arnhemse tol, drie jaar later waren dat er drie. De geografische ligging van de steden lijkt sowieso een belangrijke factor te zijn geweest in de verdeling van het verkeer over de verschillende vertakkingen van de Rijn. Zoals burgers van Nijmegen en Zaltbommel nauwelijks op de Nederrijn waren te vinden, zo meden Arnhemmers en Culemborgers op hun beurt de Waal. Schippers en kooplieden uit steden die verder stroomopwaarts lagen, voorbij de splitsing van Rijn en Waal, verdeelden hun werkzaamheden gelijkmatiger over beide takken. Dit gold voor de schippers-kooplieden van Wesel, maar evengoed voor de inwoners van plaatsen als Emmerik, Rees, Xanten, Orsoy en Uerdingen.[694]

In tegenstelling tot hun Weselse collega's legden Nijmegenaren zich in hoofdzaak toe op de transportsector. Deze sector had zich in de loop van de vijftiende eeuw een belangrijke zelfstandige plaats verworven in de stedelijke economie van Nijmegen. Schippers bezaten er dan ook een hoge sociale status, die concreet vorm kreeg in het schippersgilde van St.-Olof, dat tot de rijkste en politiek meest invloedrijke gildes van de stad behoorde.[695] Ongeveer de helft van de Nijmeegse burgers die in 1553 tol afdroegen in Nijmegen, deed dat als gespecialiseerde schipper, die alleen goederen van anderen vervoerde. Nog eens 42 % van de passages betrof gemengde ladingen, oftewel ladingen die bestonden uit enerzijds vrachtgoed en anderzijds eigen handelswaar. Slechts vier keer voer een Nijmegenaar langs zijn moederstad met een lading goederen die geheel in zijn eigen bezit was.[696] Ter vergelijking: in 1556 lagen de verhoudingen nog wat scherper. In dat jaar telde men 139 Nijmeegse tolbetalers. Twaalf keer betrof het een Nijmegenaar die puur op eigen rekening voer, 34 keer ging het om een gemengde lading en de overige 93 passages voeren de Nijmegenaren als gespecialiseerde schippers.

---

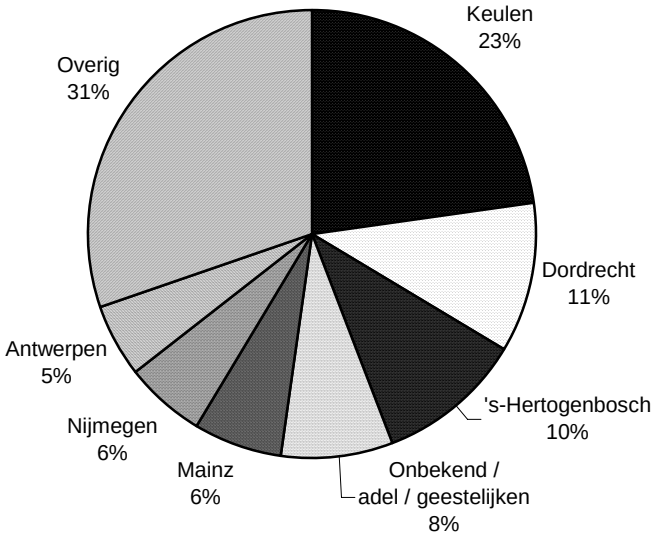
[694] Zie de herkomstgegevens in de tolrekeningen van Arnhem in 1550 en 1553; GAA, Archief Rekenkamer, inv. nrs. 2287 (1550) en 2292 (1553)

[695] Offermans, *Arbeid en levensstandaard*, 77-79.

[696] Het is goed mogelijk dat een deel van het Nijmeegse verkeer slecht geregistreerd werd, omdat Nijmegenaren geen tol hoefden af te dragen bij de passage van hun eigen stad. Volgens de tolordonnantie moesten echter ook die passages worden genoteerd. Het verkeer op Nijmegen zelf, dat de stad dus niet passeerde, is niet opgenomen in deze tolregisters. Mogelijk werkten in die handel meer Nijmegenaren als schippers-kooplieden of als zelfstandige kooplieden.

Wie maakte er gebruik van de diensten van de schippers uit Nijmegen? De bevrachters van Nijmeegse schepen kwamen uit een vrij uitgestrekt gebied, van Antwerpen in het westen tot Mainz en Straatsburg in het zuiden. Onder hen waren Keulse kooplieden het best vertegenwoordigd, zo blijkt uit grafiek 9.1. Bijna 25 % van het aantal ladingen vrachtgoed dat Nijmegenaren in 1553 langs hun eigen stad voerden, was Keuls bezit. Ook kooplieden uit Dordrecht en ’s-Hertogenbosch blijken belangrijke opdrachtgevers voor de Nijmegenaren te zijn geweest, met respectievelijk 11% en 10% van de bevrachtingen, terwijl hun collega’s uit Mainz, Nijmegen[697] en Antwerpen weer ongeveer de helft daarvan voor hun rekening namen. Binnen de categorie ‘overig’, die met 31 % behoorlijk groot is, zijn opdrachtgevers uit de eerdergenoemde ‘bovenlandse’ steden en een enkele Hollandse stad te vinden.

Grafiek 9.1 *Bevrachters van Nijmeegse schepen in de tolrekening van Nijmegen, 1553*



N.B. Alleen de goederen van bevrachters zijn meegerekend. De handelswaar van de schippers zelf is buiten beschouwing gelaten.

[697] De tabel geeft een vertekend beeld van de omvang van de Nijmeegse handel, omdat de eigen goederen van de schippers niet zijn meegerekend. In werkelijkheid voerden de schippers uiteraard meer Nijmeegs goed over de Waal.

Bij nadere beschouwing blijkt dat achter deze percentages een grote diversiteit aan samenwerkingsverbanden schuilt. Er bestonden duidelijke verschillen in de omvang van de vervoerde partijen, in het soort goederen dat werd vervoerd en in de samenwerking tussen schippers en bevrachters. De meeste kleine transporten waren het resultaat van een eenmalige overeenkomst tussen schipper en bevrachter. De grotere transporten daarentegen waren vaak eigendom van kooplieden met een groter bedrijf en een uitgebreider handelsnetwerk. Deze transporten waren niet *ad hoc*, maar onderdeel van een geregelde uitwisseling van goederen. Voor het vervoer van hun handelswaar deden de grotere kooplieden vaak een beroep op vaste schippers, met wie zij soms jaren, zelfs tientallen jaren, achtereen werkten.

Vooral de banden tussen enkele Keulse kooplieden en Nijmeegse schippers waren sterk halverwege de zestiende eeuw. Het beste voorbeeld daarvan is het bedrijf van Gerhard Pilgrim, een van Keulens belangrijkste wijnkooplieden uit de tweede helft van de zestiende eeuw. Pilgrims werkzaamheden concentreerden zich rond zijn hoofdkwartier in Keulen, van waaruit hij Rijnwijn exporteerde naar Dordrecht en Antwerpen en van daaruit ook naar Engeland. In het grote handelscentrum Antwerpen had hij een factor in dienst, al verbleef hij daar zelf ook geregeld.[698] Het transport besteedde Gerard grotendeels uit aan twee telgen van de Nijmeegse schippersfamilie Biell, Jan en diens zoon Jan de Jongere. Vader en zoon Biell figureren al een paar keer in de eerste rekeningen van de Nijmeegse tol van na de Habsburgse machtsovername, maar voor 1546 worden hun opdrachtgevers geen enkele keer bij naam genoemd.[699] In 1546 wordt de samenwerking tussen Pilgrim en de familie Biel voor het eerst zichtbaar: Jan en zijn zoon vervoeren in dat jaar zes keer een partij wijn voor de Keulse handelaar, variërend in omvang van een bescheiden 3 'stuks' tot 60 voeder.[700] Vanaf dat moment komt de

[698] Schnurmann, *Kommerz und Klüngel*, 100-101; Harreld, *High Germans*, 166. In een brief van Keulen aan Dordrecht uit 1566, waarin eerstgenoemde stad zich beklaagt over de verhoging van de toltarieven in Dordt, wordt Pilgrim opgevoerd als een van de '*furnemsten Herrn von der weynkaufmannschafft*'.

[699] Ook in de jaren 1543-1545 hebben de Biells zeker voor niet-Nijmeegse bevrachters gewerkt, aangezien zij diverse keren tol afdroegen in Nijmegen, terwijl ze als Nijmeegse burgers daar vrijstelling genoten.

[700] GAA,Archief Rekenkamer, inv.nr. 2418, f. 12r., 13v., 19v., 22r., 26r en 36v. Wat met een 'stuk' wijn wordt bedoeld wordt in de bronnen niet vermeld, maar de maat lijkt inwisselbaar met de voeder. Voor drie 'stuks' wijn in Keuls eigendom betaalde Jan Biell de Jongere twee gouden guldens en 3,5 stuivers Brabants en dat was ongeveer gelijk aan het bedrag dat voor drie voeder moest worden afgedragen.

combinatie Pelgrim-Biell in vrijwel ieder boekjaar terug. In 1553 stuurde Pelgrim maar liefst 11 ladingen wijn via de Waal richting Dordrecht, allemaal in een schip van vader of zoon Biell. Zes jaar daarna was de samenwerking nog steeds niet ten einde.[701]

Uit de rekeningen vallen nog enkele details over de bedrijfsvoering van de schippersfamilie Biell te halen. Zo waren er naast Jan en Jan de Jongere nog meer familieleden actief als transporteur op de Waal, bijvoorbeeld Gerit Biell. Aangezien Gerhard Pilgrim af en toe gebruik maakte van de diensten van Gerit, was hij waarschijnlijk een directe verwant van beide andere Biells, al zwijgen de bronnen hierover. In tegenstelling tot vader en zoon Jan was Gerit Biell minder gebonden aan de bevrachtingsopdrachten van Pilgrim en spitste hij zich in het algemeen minder toe op alleen het wijntransport. Jan en zijn zoon vervoerden weliswaar soms ook wel een partij zout, haring of steen[702], maar die transporten waren van secundair belang. Wijnvervoer was hun *core business*. Gerit ging opportunistischer en vooral ook minder geregeld te werk. In sommige jaren was hij in het geheel niet te vinden op de Waal, maar in andere boekjaren dook hij op als schipper die vis en wijn voor Keulse bevrachters verscheepte, maar ook als schipper-koopman die zijn eigen goederen langs de Nijmeegse tol voerde. Hij komt ook als bevrachter voor, maar dan in een ingewikkelde constructie. Op 7 april 1554 passeerde Jan Biell de tol van Nijmegen met 36 voeder wijn. De helft daarvan was eigendom van Gerit Biell, die niets hoefde te betalen, vanwege zijn Nijmeegse burgerschap. De andere helft behoorde toe aan Jan zelf, maar hij moest daarover als inwoner van Berg, bij Emmerik, 18 gouden guldens betalen. Blijkbaar bediende ook de familie Biell zich in van de strategie om de telgen van de familie over verschillende vorstendommen langs de Rijn en Waal te verdelen, zoals de Duisburgse familie Tybus dat anderhalve eeuw eerder ook al had gedaan.[703] Welke van beide Jannen van residentie is veranderd, is onduidelijk. De Nijmeegse rekening van 1553 onderscheidt tot en met

---

[701] Zie bijvoorbeeld GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. ..., f. 11r.: '*Van Jan Byl van Nymegen mit syn loerden 30 voeder wijns tobehoerende Pelgrom to Collen – 30 gulden*'

[702] In 1541 levert '*Johan Byel*' aan de stad Nijmegen 27 rijst leien voor het dak van de Hezelpoort, *Rekeningen der stad Nijmegen,1541-1543*, 30.

[703] Zie hierboven, § 4.1. Dergelijke handelsbevorderende wisselingen van burgerschap waren in de late Middeleeuwen en vroegmoderne tijd normaal, ook in de overzeese handel. Zo verwierven Duitse handelaren tijdelijk het burgerschap van Stockholm en deden Amsterdammers in de zestiende eeuw hetzelfde in het Noorse Bergen; Wubs-Mrzocewicz, 'Interplay of identities' en 'The Bergenfahrer and the Bergenvaarders', 227.

begin mei expliciet Jan de Oudere en Jan de Jongere, maar beiden zijn dan nog burger van Nijmegen. De rest van dat jaar is er sprake van een Jan Biell, zonder nadere toevoeging, uit Nijmegen, die het jaar erop wordt afgelost door een Jan Biell uit Emmerik of Berg.[704] Tot en met 1556 bevaart deze Jan als niet-Nijmegenaar de grote rivieren, maar vanaf 1557 is de enige Jan Biell in de rekeningen een burger van Nijmegen. Het verdwijnen van de aanduidingen 'de oudere' en 'de jongere' na mei 1553 kan betekenen, dat Jan senior niet meer zelf als schipper optrad, of misschien zelfs wel was overleden. Het zou dan Jan junior zijn die zich, wellicht tijdelijk, in het Kleefse Berg vestigde, zodat de familie via hem van tolvoordelen in Kleef zoals onder meer bij de tol van Lobith profiteerde en via Gerit van de tolreducties in Gelre. In ieder geval keerde Jan Biell, net als Jan Tybus aan het eind van de veertiende eeuw, weer terug in zijn moederstad. Hij manifesteerde zich daar niet alleen als schipper, maar ook als wijnkoper, blijkt uit een lijst uit 1571/1572 van Nijmeegse wijnhandelaren die schadeloosstelling eisten van Dordrecht vanwege de in hun ogen onrechtmatige inbeslagname van hun goederen op de stapelmarkt van die stad.[705]

De familie Biell beschikte over verschillende schepen. Voor de twintig Waaltransporten van Jan junior en senior die de Nijmeegse rekening van 1553 vermeldt, gebruikten zij vier verschillende scheepstypen, namelijk een beyer, een bock, een gasthuis en een loerdenne. In andere jaren voeren zij ook wel met een vlotschip. Met het gasthuis, het vlotschip en de beyer maakten ze ook stroomopwaartse reizen. Deze schepen waren een langer leven beschoren en mogen dus tot het meer permanente scheepsbezit van de familie worden gerekend. Het arsenaal aan schepen lijkt vrij precies te zijn toegesneden op de werkzaamheden van de Biells. Omdat het Rijnwijntransport hun kernactiviteit was, maakten ze beduidend meer dal- dan bergvaarten. Het gebruik van de loerdenne past goed in dat patroon. Daarnaast bezaten ze ook duurzamer schepen waarmee ze af en toe een retourlading richting Keulen konden voeren. Meer dan drie of vier keer per jaar voer men echter niet stroomopwaarts, terwijl het aantal stroomafwaartse transporten in sommige jaren tot ruim boven de tien opliep. De keuze voor een bepaald type schip lijkt overigens niet zeer sterk te zijn bepaald door het laadvermogen ervan. De

[704] De rekeningen noemen een Jan Biell uit Emmerik en een uit Berg. We mogen er wel van uit gaan dat dit dezelfde persoon is.
[705] Offermans, *Arbeid en levensstandaard*, 62-64. Op de lijst staat ook een Arndt Biell, mogelijk familie.

beyer werd vooral ingezet voor kleinere vrachten, maar de overige typen volstonden allemaal voor het transport van vele tientallen voeders wijn.

De casus van de families Biell en Pelgrim illustreert hoe hecht en langdurig de samenwerking tussen schippers en handelaren in de tweede helft van de zestiende eeuw kon zijn. De rekeningen bieden meer voorbeelden van dergelijke jarenlange cöoperatie. Zo maakte de Bossche handelaar Jan Rub tussen 1550 en 1555 telkens gebruik van de diensten van de Nijmeegse schippers Jan en Derk Lossert. Een ander interessant voorbeeld is Philips Scheel, een belangrijke Keulse loodhandelaar, die behalve lood ook wel zulke uiteenlopende producten als haring, zout, kaas, aluin, bresilienhout en Rijnwijn liet verschepen. Hij huurde daarvoor verschillende transporteurs in, uit verschillende woonplaatsen ook, maar tussen 1544 en 1557 duiken wel veel dezelfde schippersfamilienamen op. Scheel lijkt met name veel te hebben samengewerkt met Claas Ponten en Bernt Plecker uit Orsoy en de familie Crab uit Nijmegen.[706]

Of de samenwerkingsverbanden in het rivierverkeer in een specifieke contractuele vorm werden gegoten, is niet helemaal duidelijk. Het familiebedrijf was in ieder geval halverwege de zestiende eeuw nog toonaangevend. Veel Zuid-Duitse kooplieden die op Antwerp handelden, vormden handelsgezelschappen of partnerschappen, eventueel inclusief een Antwerpse partij. Die konden enorm uitdijen doordat zich steeds meer partijen bij het gezelschap aansloten, zoals bij het grote *Ravensburger Handelsgesellschaft*, maar vaak waren ze beperkt van omvang en werden ze gesloten voor de duur van een of enkele reizen. Dergelijke partnerschappen zullen ook de grote Keulse kooplieden zijn aangegaan. De minst kapitaalkrachtige handelaren zullen waarschijnlijk nog geregeld op basis van commissie hebben gehandeld, waarbij zij een schipper huurden om goederen naar de plaats van bestemming te brengen, als zij zelf niet meevoeren, die daar vervolgens door een plaatselijke koopman of herbergier, of een collega uit de eigen stad werden verkocht, tegen een commissie. Vice versa wikkelde de koopman dan ook weer transacties op commissie af voor de collega's in kwestie.[707]

---

[706] Rekeningen Nijmegen, passim. De familie Krab bestond uit Jan Krab de Oudere en de Jongere, Willem Krab (zie bijv. GAA, Archief Rekenkamer, inv. nr. 2418, f. 17v. en 24v.), Reyn Krab (o.m. inv. nr. 2430, f. 9r.) en ook een 'vrouwe Crab' die zelfstandig lijkt te hebben gevaren (bijv. inv. nr. 2424, f. 36r.-36v. en 57r.).

[707] Harreld, *High Germans*, 82-83.

DEEL V: CONCLUSIES

Goederen, instituties, netwerken

In de periode die dit proefschrift beslaat, waren de Nederlanden waren in politiek en economisch opzicht aan nogal wat veranderingen onderhevig. Politiek waren het de eeuwen van de Bourgondische en Habsburgse dynastie. Vanaf 1385 werkten de Bourgondiërs aan een geleidelijke uitbreiding van hun Nederlandse bezittingen, die pas in 1543 werd afgesloten met de verovering van Gelre. In economisch opzicht lag het zwaartepunt gedurende de gehele periode in het zuiden van de Nederlanden. Eerst zwaaide Brugge de commerciële scepter, maar vanaf de late vijftiende eeuw nam Antwerpen de hegemonie over. Een tweede economisch zwaartepunt vormde zich nadrukkelijk in de graafschappen Holland en Zeeland, die zich tijdens de veertiende en vijftiende eeuw ontwikkelden tot hecht geïntegreerde, moderne economieën, die zowel in nijverheidsproductie als op commercieel vlak steeds beter de internationale concurrentieslag konden aangaan.

In vergelijking met de opkomst van Holland was de economische ontwikkeling van de steden in de directe buurterritoria Gelre en Oversticht vanaf de vijftiende eeuw minder spectaculair. De belangrijkste stedelijke expansie had zich in het oosten van Nederland eerder voltrokken dan in het westen. Diverse nederzettingen langs de rivieren, waarvan sommigen al vanaf de vroege middeleeuwen duidelijk aanwijsbare commerciële functies hadden, groeiden vanaf de twaalfde eeuw uit tot stedelijke kernen. Gaandeweg de dertiende eeuw bevestigden de diverse landsheren deze status door het toekennen van stadsrechten, voor zover de plaatsen daar niet al over beschikten. Anders dan in het Holland van de veertiende en vijftiende eeuw ontstond in het oosten weinig grootschalige exportgerichte nijverheid, noch op het platteland noch in de steden.[708] De basis van de stedelijke economie van Gelre en Oversticht lag, naast in de verzorging van een regionaal marktgebied, vooral in het rivierverkeer. In zekere zin kan dat verkeer worden beschouwd als een *spin-off*-effect van de Hollandse groei én van de centrumfunctie van de Keulse (stapel)markt gedurende de late middeleeuwen.

Franz Petri's vaak geciteerde stelling dat '*der deutsche Niederrhein und die ostniederländische IJssel wirtschaftlich [...] unlöslich zusammen*' hoorden, behoeft enige

[708] Van Bavel, 'Proto-industrie'; Slicher van Bath, 'Welvaart op wankele basis', 104.

nuancering en uitbreiding. Uiteraard waren de steden aan de IJssel, en hun tegenhangers aan de Rijn en Waal, sterk georiënteerd op het Nederrijngebied. De impuls daarvoor kwam echter voor het grootste gedeelte uit het westen – in zekere zin kan men stellen dat Vlaanderen, Brabant en ook Holland in commercieel opzicht zeker zo sterk met Kleef, Gulik en het Rijnland verbonden waren als Gelre en het Oversticht. De regio van Waal, Rijn en IJssel kan in zijn geheel worden gekarakteriseerd als een transitregio, die Vlaanderen, Brabant, Holland en ook Engeland verbond met Westfalen en de gebieden langs de Rijn, met Keulen als belangrijkste eindpunt. Via de IJsselsteden, en dan met name Kampen, had het Oost-Nederlandse rivierengebied al relatief vroeg in de dertiende eeuw ook goede verbindingen met het Oostzeegebied en Noorwegen. De grens van deze transitregio lag overigens niet bij de oostgrens van Gelre. Het stedelijk patroon in Kleef, Gulik, Berg en het Rijnland werd evenzeer voor een groot deel bepaald door de rivierhandel, met het verschil dat deze gebieden zelf meer exportproducten inbrachten in de goederenuitwisseling, zoals wijn, hout, natuursteen en tarwe.

De Oost-Nederlandse transitregio is onder te verdelen in twee regio's: het IJsselgebied dat zich sterk oriënteerde op de Zuiderzee als poort naar noordelijk Europa, en het stroomgebied van de Waal en Nederrijn dat zich via Dordrecht voornamelijk op de Hollandse, Vlaamse en Brabantse markten richtte. Langs de IJssel was vanaf de dertiende eeuw een systeem van roulerende jaarmarkten in verschillende steden gegroeid, waardoor kooplieden en andere kopers in de praktijk de mogelijkheid hadden om van april tot november ergens in de IJsselregio een jaarmarkt te bezoeken.[709] De spil in dit systeem was Deventer, waar aanvankelijk vier keer per jaar, en vanaf 1386 zelfs vijf keer een jaarmarkt werd gehouden. Zwolle, Kampen en Zutphen pasten daar hun jaarmarktdata op aan. Het tijdschema van de jaarmarkten in de grotere Overstichtse steden werkte weer door op een lager niveau, dat van kleine stedelijke en semi-stedelijke marktplaatsen in het noorden van het Oversticht, die deel uitmaakten van een 'sterk geïntegreerd Overijssels marktsysteem'.[710] De jaarmarkten waren de institutionele oplossing van de Overstichtse steden voor het probleem van de coördinatie van het goederenverkeer in de regio en die

[709] Henn, 'Der niederrheinisch-ostniederländische Raum', 11-32, aldaar 31, noot 170. Henn haalt overigens in zijn opsomming de Deventer Egidiusmarkt, die rond 1 september werd gehouden, en de Lebuïnusmarkt, rond 12 november, door elkaar.

[710] Benders, 'Uit de schaduw van het kasteel', 33-34 en de tabel met jaarmarktdata voor Hasselt, Genemuiden, Steenwijk, Meppel, Oldemarkt en Vollenhove, aldaar 41-42.

oplossing was efficiënt. Hoe moeilijk het was om een dergelijk ingesleten systeem te veranderen, werd duidelijk uit de pogingen van Filips de Goede om Deventer in de jaren 1460 uit zijn positie als leidende jaarmarkt van het oosten te stoten, zoals in hoofdstuk 6 beschreven. Het geheel aan faciliteiten, infrastructuur en formele en informele handelsbetrekkingen dat de stad in de loop van de eeuwen had opgebouwd, liet zich niet zomaar ontmantelen. Geleidelijk zouden de Deventer markten hun bovenregionale betekenis verliezen. De verzanding van de IJsselmonding maakte Deventer, en de overige IJsselsteden, in toenemende mate onbereikbaar voor de steeds groter wordende zeeschepen. Nog halverwege de zestiende eeuw was de stad echter onbetwistbaar een van de belangrijkste marktcentra van het oosten.

Het conflict tussen Filips en Deventer bracht ook aan het licht dat de steden die Filips aanzocht als alternatieve jaarmarktlocatie, zoals Zwolle, Kampen en Zutphen, Deventer niet konden vervangen. Deze steden bezaten niet in voldoende mate de faciliteiten en infrastructuur waarover Deventer beschikte, maar belangrijker is dat zij deel uitmaakten van een marktsysteem waarin iedere plaats eigen functies vervulde. Zo was Kampen niet zozeer een grote marktplaats, maar een centrum van vrachtvaart, visserij en vooral ook van de overzeese handel in het gehele Noordzee- en Oostzeegebied. De stad functioneerde zo als *gateway* voor de overige IJsselsteden, en tevens voor verder landinwaarts gelegen plaatsen, tot aan Keulen toe. Zwolle vond een eigen plaats in het systeem doordat de stad zich voornamelijk richtte op de handel met Bentheim, Westfalen en Noord-Duitsland. Bentheimer zandsteen en slachtvee waren daarbij de belangrijkste goederen. Het Gelderse Zutphen onderscheidde zich minder duidelijk van Deventer, maar verloor de strijd om de markthegemonie in het IJsselgebied. Politieke grenzen en de beschermende maatregelen van de hertog van Gelre ten bate van Zutphen sorteerden te weinig effect: de hiërarchie langs de IJssel werd door marktwerking bepaald. De markten van Zutphen hadden daardoor een meer regionaal-verzorgend karakter. Om toch ook internationale kooplieden te trekken liet de stad haar jaarmarktdata naadloos aansluiten op die van Deventer.

De tweede regio was het stroomgebied van Rijn, Waal en Maas, dat ook al van oudsher economisch zwaar op de transitohandel leunde. De steden die aan de rivier lagen, lijken minder dan de IJsselsteden één geïntegreerd marktgebied te hebben gevormd, maar

ieder voor zich aan het handelsverkeer te hebben deelgenomen. De belangrijkste begin- en eindstations voor dat verkeer waren de stapelplaatsen Dordrecht en Keulen en de belangrijkste verbinding tussen die plaatsen was de Waal, hoewel schepen ook de route over de Nederrijn en de Lek konden kiezen. De vaart op beide trajecten kwam vrijwel geheel voor rekening van schippers en kooplieden uit Gelre, Kleef, Gulik en het Rijnland. De meesten van hen kwamen uit grotere plaatsen als Keulen, Wesel, Duisburg en Nijmegen, maar ook kleinere stadjes hadden hun aandeel. In Gelre nam Nijmegen, qua inwonertal duidelijk de grootste stad van het hertogdom, de eerste plaats in het rivierverkeer in. Het belang van verkeer en transport in die stad kwam onmiskenbaar naar voren in de samenstelling van de Nijmeegse stedelijke elite, waarin wijnkooplieden en schippers de boventoon voerden. Een zelfde vervlechting van een in het rivierverkeer actieve commerciële elite en lokale politieke macht bestond eveneens in plaatsen als Wesel, Duisburg en Keulen.

De goederenstroom

Welke veranderingen hebben zich nu voltrokken in het commerciële netwerk van de oostelijke Nederlanden tussen het einde van de veertiende eeuw en het midden van de zestiende eeuw? Op welke wijze hebben de verschuivingen van het economisch zwaartepunt van Brugge naar Antwerpen en de opkomst van de Hollandse markten het verkeer op de Rijn, Waal en IJssel beïnvloed? In dit proefschrift is op de eerste plaats geprobeerd deze vraag te beantwoorden door middel van een kwantitatieve analyse van het rivierverkeer, op basis van een selectie van Gelderse tolrekeningen. Waar in het verleden analyses van het rivierverkeer op gegevens uit enkele losse jaren waren gebaseerd, maakte de kwantitatieve aanpak het mogelijk om in deze studie de samenstelling en de minimale omvang van het goederentransport stroomopwaarts en stroomafwaarts in kaart te brengen voor enkele langere aaneengesloten periodes. Die periodes kunnen tegen elkaar af worden gezet om op die manier zowel de elementen van continuïteit als processen van verandering op het spoor te komen. Dit dient met de nodige voorzichtigheid te gebeuren, want het de bestudeerde bronnen beschrijven nooit het rivierverkeer in zijn geheel. Allerlei soorten tolvrijstellingen en mogelijke fraude bij het innen van de tol zorgen ervoor dat de moderne historicus slechts een deel van het

goederenverkeer in zijn blikveld krijgt: de cijfers die hij uit zijn bronnen destilleert zijn dus altijd minima.

De vergelijking tussen de late veertiende eeuw en het midden van de zestiende eeuw laat zien dat het rivierverkeer in veel opzichten een constant karakter had, op de eerste plaats wat betreft het soort goederen dat werd verscheept. Het palet aan producten was beperkt, zeker ten opzichte van de variëteit aan goederen die van en naar zeehavens als Brugge en Antwerpen, maar ook naar het kleinere Dordrecht werd verscheept.[711] Op de rivieren werden Rijnwijn, hout, ijzer, staal, natuursteen, molenstenen, steenkolen en aardewerk vanuit het Midden-Rijngebied, Keulen, Kleef en Gulik stroomafwaarts vervoerd. Stroomopwaarts waren zout, vis (vooral haring) en boter en kaas de meest voorkomende ladingen. Een derde groep bestond uit producten die zowel stroomop- als stroomafwaarts de tolhuizen passeerden, zoals tarwe en rogge en fruit. Opvallend afwezig was laken en overig textiel, dat in Vlaanderen, Brabant en Holland toch in grote hoeveelheden werd geproduceerd. Het is mogelijk dat enkele partijen textiel onder de noemer 'marktgoed' in de Gelderse tolrekeningen zijn geboekt, maar het lijkt erop dat lakenhandelaren de voorkeur te hebben gegeven aan de landweg tussen Brugge respectievelijk Antwerpen en Keulen.

Van alle goederen was Rijnwijn veruit het meest aanwezig op de Rijn, Waal en IJssel. Het wijntransport was niet alleen dominant omdat Rijnwijn het meest waardevolle product in het rivierverkeer was, maar het aandeel van de wijn in de totale goederenstroom blijkt in de bestudeerde periode ook nog eens opvallend constant, met name op de Waal. Op ieder van de drie chronologische 'meetpunten' van dit proefschrift – het einde van de veertiende eeuw, de jaren 1438-1440 en het midden van de zestiende eeuw – bestond vrijwel ieder jaar minstens 25 % van het totaal aantal vertolde partijen op die rivier uit Rijn- of Moezelwijn. Op de Nederrijn en IJssel nam wijn een iets minder groot, maar nog steeds substantieel deel van de totale goederenstroom voor haar rekening. Wanneer niet het aantal partijen, maar de opbrengst van tol die op de wijn werd geheven als uitgangspunt wordt genomen, komt de dominantie nog veel sterker naar voren: in de late veertiende eeuw kon het aandeel van wijn in de totale tolopbrengst te

[711] Voor de goederen die door hanzeatische kooplieden van en naar Brugge en Antwerpen werden vervoerd, zie bijlage 2.

Lobith oplopen tot meer dan 80 %. De Nijmeegse tolopbrengsten van anderhalve eeuw later geven een zelfde beeld.

Ook in absolute aantallen gezien kende het wijnvervoer gedurende de gehele periode eigenlijk een vrij constant karakter: in totaal bedroeg het transport over de Waal jaarlijks meestal tussen de 2000 en 3000 voeder. Uitschieters naar boven en beneden kwamen uiteraard voor. Deze fluctuaties op de korte termijn werden in hoofdzaak door drie factoren veroorzaakt. Een daarvan was het weer, dat tijdens de gehele pre-industriële periode sowieso zeer bepalend was in het slagen of mislukken van oogsten van allerlei landbouwgewassen. Gunstige weersomstandigheden zorgden voor goede druivenoogsten en in doorsnee voor een hogere kwaliteit van de wijn, en slecht weer leverde het tegendeel op. De meteorologische factor was uiteraard niet alleen van invloed op de teelt van druiven, maar op de gehele agrarische productie: de diverse graancrisisjaren van de vijftiende en zestiende eeuw spreken in dat opzicht boekdelen. In het rivierverkeer werden de gevolgen van een slecht wijnjaar echter het sterkst gevoeld, want een aanzienlijk deel van het stroomopwaartse transport in vis en zout was retourvracht van schippers en kooplieden die in de eerste plaats wijn verhandelden. Daarnaast werd het transport op de rivieren af en toe belemmerd door hoogwater of ijsgang, wat vooral tijdens het midden van de zestiende eeuw relatief vaak lijkt te zijn voorgekomen.

Naast de zuiver exogene meteorologische factor werd de omvang en richting van de handelsstroom op de korte termijn ook door menselijk handelen beïnvloed. Grotere of kleinere conflicten bijvoorbeeld, of zij nu een politieke of commerciële achtergrond hadden, konden een grote impact hebben op het handelsverkeer, vanwege boycots en het sluiten van rivier- en landwegen door de strijdende partijen. Dit soort conflicten was aan de orde van de dag. In de voorgaande hoofdstukken zijn onder meer de Keulse partijstrijd van 1391-1396, de strijd tussen Gelre en Kleef in de late veertiende eeuw, de handelsoorlog van Dordrecht met de bovenlandse steden, de boterstrijd tussen Deventer en Holland en de oorlogen die de Bourgondiërs en Habsburgers in verschillende noordelijke gewesten van de Nederlanden hebben uitgevochten, de revue gepasseerd. Elk van deze conflicten heeft zijn uitwerking gehad op de rivierhandel. Soms zorgden zij voor een tijdelijke terugval van het rivierverkeer, soms veranderden zij de verhoudingen tussen de deelnemers aan dat verkeer, zoals in de jaren 1391-1396, toen kooplieden en

schippers uit Nijmegen hun positie in het handelsnetwerk wisten uit te bouwen en te bestendigen gedurende de tijdelijke afwezigheid van hun Keulse collega's.

Op de langere termijn drukte dit soort conflicten echter minder zijn stempel op de gang van zaken dan het de tijdgenoten voorkwam. Voor de concurrentiepositie van Rijnwijn op de Westerse markten lijken geleidelijke veranderingen in het consumptiepatroon van met name de middenklasse gedurende de veertiende tot de zestiende eeuw van doorslaggevend belang te zijn geweest. Cruciaal was daarbij de opkomst van het hopbier, dat vanwege zijn goede kwaliteit en relatief lage prijs een deel van de drankenmarkt voor zich op kon eisen. De bierexport vanuit Gouda, Haarlem en Delft naar de grote stedelijke markten van Vlaanderen en Brabant nam in de vijftiende eeuw een grote vlucht en de verhouding tussen de wijn- en bieraccijnzen voor Brugge laten zien dat die opkomst van het bier ten koste ging van de wijnconsumptie. Hoewel ook in de territoria aan de Rijn de bierconsumptie in deze periode hand over hand toenam, wisten de Hollanders de biermarkten daar niet te veroveren, ondanks enkele pogingen daartoe in de jaren 1430. Steden als Keulen en Nijmegen ontwikkelden een eigen brouwnijverheid, die importen vanuit Holland overbodig maakte.

Van Uytven heeft de tweede helft van de vijftiende en zestiende eeuw bestempeld als de periode waarin de Rijnwijnmarkt instortte. Inderdaad kwam de positie van Rijnwijn onder druk te staan. In Brabant, Vlaanderen en Holland stegen de prijzen gestaag vanaf 1450 en de jaarlijkse import van wijn op de Keulse stapelmarkt nam geleidelijk af van bijna 14.000 voeder jaarlijks aan het eind van de veertiende eeuw tot slechts 7.000 voeder aan het begin van de zestiende eeuw. Deze halvering van de Keulse importen, die op hun beurt voor een groot deel voor heruitvoer waren bestemd, wordt niet weerspiegeld in de Gelderse tolrekeningen. Integendeel, de Gelderse cijfers laten zien dat het wijntransport van eenzelfde orde van grootte was als in de voorgaande eeuwen. In piekjaren was de wijnexport zelfs groter dan ooit tevoren. Daarbij moet wel worden bedacht dat de stedelijke markten waren gegroeid. De diverse steden in Brabant, Zeeland en Holland maakten in de vijftiende eeuw en ook daarna nog een flinke groeispurt door en de levensstandaard lijkt in deze eeuw zich in het algemeen gunstig te hebben ontwikkeld. De *per capita* consumptie van Rijnwijn nam dus waarschijnlijk af, deels ten faveure van hopbier. In absolute cijfers gezien lijkt er echter geen sprake van een

instortende markt, maar eerder van een consolidatie van de marktpositie. Rijn- en Moezelwijn werd immers nog steeds om zijn kwaliteit gewaardeerd en had daardoor een eigen plaats in het drankaanbod. De scherpste kantjes moeten dus van Van Uytvens oordeel worden gevijld. Hij baseerde zich voor een deel op gegevens over de import op de Keulse stapelmarkt, maar die geven een enigszins vertekend beeld. Keulen kon namelijk in de zestiende eeuw de stapelplicht veel minder strak opleggen dan 150 jaar eerder. Illustratief daarvoor is dat schippers en kooplieden uit Mainz en Straatsburg veel frequenter op de Gelderse rivieren te vinden waren in de zestiende eeuw – een teken dat zij zich aan de strengste Keulse stapeldwang hebben kunnen ontworstelen.

In een andere sector, die van de houthandel, is wel duidelijk groei waar te nemen in de onderzochte periode. Rond 1550 noteerde men alleen al in Nijmegen twee tot drie keer zoveel vlotten van onbewerkt hout als in Lobith rond 1400. Daar moeten dan nog de tientallen grote partijen hout bij worden gerekend die de tollen van Arnhem en IJsseloord passeerden. Voor het onbewerkte hout gold namelijk minder sterk dan voor Rijnwijn dat de Waal de belangrijkste handelsroute vormde. Naast de stapel van Dordrecht, bleef de houtmarkt in Deventer tot ver in de zestiende eeuw een gewilde bestemming voor de houthandelaren. De Oost-Nederlandse steden zelf vormden een belangrijke markt voor bouwhout; bovendien was langs deze weg het noorden van Holland goed te bereiken. De handel in onbewerkt hout werd gemonopoliseerd door ‘vloteners’ uit Wesel, die voornamelijk eikenhout uit het stroomgebied van de Lippe aanvoerden. De Weselaars bezetten deze niche ook al in de veertiende eeuw en wisten in de zestiende eeuw mee te groeien met de toenemende vraag, die onder meer voortkwam uit de ontwikkeling van de Hollandse en Vlaamse scheepvaartindustrie. Het Weselse monopolie zou na de Nederlandse Opstand worden gebroken: in de zeventiende en achttiende eeuw zouden Hollanders de houthandel op de Rijn beheersen.

Andere bouwmaterialen in het rivierverkeer waren natuursteen en steenkalk. Het laatstgenoemde product werd in de veertiende eeuw met enige regelmaat vanuit de kalkgroeven van het Midden-Rijngebied naar de Nederlanden gebracht. De IJsselregio lijkt het grootste afzetgebied te zijn geweest in het noorden van de Nederlanden; in de kustprovincies gebruikte men veelal schelpkalk. In de zestiende eeuw liep het toch al bescheiden kalktransport vanuit Duitsland terug. Baumberger (kalk)steen en de hardere

Gadenscheider en Drakenvelder steen werden gedurende de gehele periode continu aangevoerd, zij het in bescheiden hoeveelheden. Het transport van leisteen daarentegen nam duidelijk in omvang toe. De geregistreerde hoeveelheden daarvan lagen rond 1550 veel hoger dan anderhalve eeuw eerder. Verder diende de Waal als aanvoerroute voor molenstenen uit Andernach, die op de Dordtse markt werden verkocht. De omvang van die aanvoer fluctueerde sterk per jaar in de late veertiende eeuw, en in de latere eeuwen zijn ze in de Gelderse rekeningen niet altijd meer te onderscheiden van andere steensoorten.

Het stroomopwaartse transport van zout werd voor het overgrote deel via de Waal afgewikkeld en was vrij stabiel in de onderzochte periode. Zout was een van de belangrijkste stapelgoederen in Dordrecht, maar uit de bronnen wordt niet duidelijk welk type zout zijn weg over de rivieren vond: het Hollands-Zeeuwse zelzout, Baaizout of zout van het Iberisch schiereiland. Het fijne onderscheid daartussen werd door Gelderse tollenaars niet gemaakt. Zout was voornamelijk een bulkretourvracht voor schippers en kooplieden die wijn naar de Dordtse markten voerden. Zij konden stroomopwaarts op een stabiele afzetmarkt rekenen, aangezien zout onmisbaar was voor het conserveren van diverse soorten voedsel. De Gelderse rekeningen laten niet altijd even nauwkeurige observaties toe, vooral omdat niet precies is te achterhalen welke maten werden gebruikt voor de notering van zouttransporten. De beschikbare gegevens lijken erop te wijzen dat er zich maar weinig groei voordeed zich in deze sector. Het aantal partijen dat in de periode 1388-1399 langs Lobith werd gevoerd schommelde rond de honderd. Vergelijkbare aantallen werden in 1438-1440 in Lobith geboekt. Rond 1550 voeren er iets meer schepen met zout langs Nijmegen en de aldaar geregistreerde hoeveelheid zout nam ook licht toe ten opzichte van de Lobithse gegevens uit de late veertiende eeuw.

Voor de vissers en vishandelaren uit de Hollandse kuststreek vormde het ‘Duitse’ binnenland een weliswaar vrij kleine, maar stabiele afzetmarkt voor zeevis, vooral voor gezouten haring. Halverwege de zestiende eeuw werd zo’n 7 à 8 % van de totale Zuidhollandse haringvangst naar Kleef, Gulik en het Rijnland vervoerd. Daarbij moet wel worden opmerkt dat de vishandel waarschijnlijk is toegenomen tussen de veertiende en zestiende eeuw. In het decennium vóór 1400 werden er normaal gesproken hooguit 60 partijen haring per jaar langs Lobith gevoerd, maar halverwege de zestiende eeuw werden

langs Nijmegen en Arnhem in totaal jaarlijks ruim boven de honderd partijen verscheept, soms zelfs bijna tweehonderd. In lasten uitgedrukt lijkt de haringexport duidelijk te zijn gegroeid, maar het gebrek aan gegevens over de gebruikte maatvoering in de veertiende eeuw noopt ook in dit geval tot voorzichtigheid. Opvallend genoeg laten de crisisjaren 1438-1440 een vrij grote haringexport langs Lobith zien: mogelijk compenseerde deze uitvoer de extra graanimporten die in deze jaren werden aangevoerd vanuit Kleef en Gulik.

Andere soorten vis werden in minder grote hoeveelheden verscheept. Het ging daarbij meestal om vissoorten die werden gevangen in de Noord- en Zuiderzee, maar het is moeilijk om in deze overige visexport vanuit Holland, Gelre en Oversticht een nadere differentiatie aan te brengen, omdat tolpersoneel vaak de algemene noemer 'vis' of 'tonvis' gebruikten. Sommige specifieke soorten of bepaalde types gerookte vis werden wel eens apart aangeduid, zoals schol, tarbot, spiering (een typische Zuiderzeevis, die alleen via de IJssel werd aangevoerd), bokking of stokvis. Het vervoer ervan bleef beperkt tot enkele tientallen partijen per jaar.

Granen werden zowel stroomopwaarts als stroomafwaarts verscheept. Meestal ging het om stroomafwaartse aanvoer van broodgranen, maar een enkele keer werd een partij (oosterse?) rogge vanuit het westen naar het oosten gebracht. In het algemeen gesproken was de graanexport vanuit Kleef en Gulik naar de Nederlanden bescheiden. In jaren van crisis en duurte, waarvan 1438-1440 en 1544-1546 de beste voorbeelden zijn, zoals beschreven in hoofdstuk 5.4 en 8.3., vonden echter grote transporten van tarwe plaats vanuit die regio, naar de stapelmarkt van Dordrecht die halverwege de zestiende eeuw voor graan nog steeds goed functioneerde. Graanhandelaren uit het stadje Neuss speelden daarin een sleutelrol. Van Tielhof stelde dat Dordrecht rond 1550 een zeer belangrijke graanmarkt was, maar haar oordeel kwam tot stand op basis van bronnen uit een duurteperiode. De Gelderse rekeningen laten zien dat in niet-crisisjaren de graanaanvoer veel bescheidener was.

Organisatie van de handel

Kleine maar significante veranderingen tekenden zich af in de organisatie van de rivierhandel tussen de veertiende en zestiende eeuw. Van de organisatievormen op het

microniveau van de individuele schippers en kooplieden is weinig bekend, aangezien er vrijwel geen contracten of vergelijkbare overeenkomsten zijn overgeleverd. De voorbeelden uit hoofdstuk 4 laten zien dat aan het eind van de veertiende eeuw de meeste kooplieden in het rivierverkeer actief waren in relatief eenvoudige handelsgezelschappen die in de eerste plaats waren gebaseerd op het familieverband. In de veertiende eeuw was het heel gebruikelijk dat kooplieden zelf hun lading naar de markten van bestemming voeren. Ook een aantal van de rijkste Keulse wijnhandelaren in Brugge is terug te vinden in de Gelderse tolrekeningen als vervoerder van hun eigen handelswaar. De koopliedenfamilies, zoals de van oorsprong Keulse familie Vanden Langenhuys of de Duisburgse familie Tybus, ontwikkelden daarbij een eenvoudige kostenreducerende strategie die eruit bestond dat verschillende telgen zich in steden in de diverse territoria langs de Rijn en Waal vestigden. Op deze manier konden zij optimaal profiteren van de tolvoordelen die de burgers van de betreffende steden in hun eigen graafschap of hertogdom werden geboden. Dergelijke strategieën werden ook in de zestiende eeuw nog volop toegepast.

Daarnaast werden ook in de veertiende eeuw al wel schippers ingehuurd. De zakelijke overeenkomst tussen schipper en koopman was waarschijnlijk eenvoudig van vorm en in principe alleen voor de duur van een heen- en terugreis, vergelijkbaar met de gangbare praktijk in de overzeese handel elders in het Hanzegebied. Het ging in de rivierenhandel immers maar zelden om de bevrachting van meer dan één enkel schip. Bovendien wordt uit de Gelderse rekeningen van de gehele periode duidelijk dat normaal gesproken een schip hooguit door drie bevrachters werd beladen. Het waren dus relatief kleine ondernemingen, waarvoor geen uitgebreide juridische constructies in het leven werden geroepen. Uiteraard kon de samenwerking tussen handelaar en schipper worden herhaald bij gebleken succes en in sommige gevallen leidde dat tot een jarenlange coöperatie. De scheidslijn tussen transporteurs en kooplieden was echter nog vaag aan het einde van de veertiende eeuw, zodat mannen die op het ene moment grote partijen voor een bepaalde bevrachter vervoerden, andere keren als schipper-koopman verschijnen en voor eigen rekening varen.

Daar kwam in de vijftiende en zestiende eeuw geleidelijk verandering in. Hoewel de scheidslijn tussen koopman en schipper nog steeds verre van absoluut was, valt

halverwege de zestiende eeuw een uitbreiding en verzelfstandiging van de transportsector waar te nemen. De geografische ligging van de moederstad bepaalde daarbij voor een groot gedeelte op welke rivier men actief was: Arnhemmers en Culemborgers hadden de Nederrijn en Lek als hun werkterrein, op de Waal waren inwoners van Gorinchem, Tiel en vooral Nijmegen actief. De laatstgenoemden hadden halverwege de zestiende eeuw de actieve wijnhandel deels vaarwel gezegd en zich tot op zekere hoogte gespecialiseerd in de vrachtvaart, zoals paragraaf 9.2 laat zien.. Zij werkten vooral nauw samen met kooplieden uit Keulen, maar werkten ook in opdracht van bevrachters uit Dordrecht, Den Bosch, Antwerpen, Mainz en de kleinere 'bovenlandse steden'. Ook verscheepten ze geregeld ladingen voor hun stadsgenoten. Deze functionele specialisatie van Nijmegen wijst op een geleidelijke schaalvergroting en modernisering van de rivierenhandel, die in gang werd gezet door de expansie van de afzetmarkten in het westen – de introductie van geregelde beurtvaart-achtige transportdiensten op sommige trajecten van de grote rivieren in de tweede helft van de zestiende eeuw wijst ook in die richting. Hierbij moet overigens worden bedacht dat de Nijmeegse schippers naast de grote partijen goederen die zij als lasthebber van derden vervoerden zeer geregeld ook kleinere partijen voor eigen rekening meenamen; de scheiding tussen handel en transport was dus zeker niet volledig uitgekristalliseerd. Helemaal aan de andere kant van het spectrum stonden de burgers van Wesel, die zich hoofdzakelijk als 'ouderwetse' schippers-kooplieden manifesteerden en dus voornamelijk hun eigen goederen vervoerden.

Op het macro-niveau bezien was de rivierhandel aanvankelijk georganiseerd rond de stapels van Dordrecht en Keulen, die een cruciale rol vervulden als (her)distributiecentra. Keulen was zelf een markt van betekenis en bovendien de *gateway* voor het Midden-Rijngebied, terwijl Dordrecht het knooppunt was van waaruit de goederen uit het rivierverkeer Holland, Brabant, Vlaanderen en ook Engeland bereikten. De IJsselregio onttrok zich aan de greep van de Dordtse stapelmarkt en vervulde zelf een *gateway*-functie, onder meer voor Keulse kooplieden die wijn naar het Oostzeegebied exporteerden. Elders op de grote rivieren werd de stapeldwang van Dordrecht en Keulen veel sterker gevoeld, maar steden ondernamen allerlei initiatieven om de eigen concurrentiepositie niet te veel te laten verzwakken ten opzichte van de stapelsteden. Door middel van het verwerven van privileges op de stapelmarkten en het bestrijden van

vermeende onterechte verhogingen van de verplichte afdrachten trachtten de betrokken steden de transactiekosten voor hun burgers zo laag mogelijk te houden. Overigens moet de stapel als instituut niet per se negatief worden beoordeeld. Mede dankzij hun stapelrechten groeiden Dordrecht en Keulen uit tot veilige, goed gereguleerde en relatief transparante markten, waar kooplieden het gehele jaar door klandizie konden vinden en informatie konden vergaren over de prijzen en marktsituatie op de Brabantse en Vlaamse markten. In de IJsselregio vervulden de jaarmarkten van Deventer een vergelijkbare centrale rol.

De 'bovenlandse' steden probeerden ten opzichte van deze centrale stapelmarkten wel hun eigen zelfstandigheid te bewaren en uit te bouwen. Nijmegen is daarvan een goed voorbeeld: die stad fungeerde in de late veertiende eeuw als een soort tussenstapel, vooral voor de handel in zout en vis. Hollanders voeren met die producten de Waal op tot Nijmegen, maar komen vervolgens verder stroomopwaarts niet meer voor in de Lobithse lijsten, wat suggereert dat hun zout en vis in de Gelderse stad werden omgeslagen. In de tegenovergestelde richting werd de meeste aangevoerde Rijnwijn wel doorgevoerd naar Dordrecht, maar een deel ervan kwam ook in Nijmeegse wijnkelders terecht. Van daaruit werd de wijn aan de lokale bevolking verkocht, maar ook over land doorgevoerd naar het noorden van Brabant.

De macht en reikwijdte van de stapelplaatsen was dus groot in de veertiende eeuw, maar niet alomvattend. Vanaf de tweede helft van de vijftiende eeuw nam zoals gezien de dominantie van Dordrecht en Keulen als verplichte markten verder af. Dordrecht kwam onder vuur te liggen van de bovenlandse steden in de jaren 1440 en raakte vervolgens ook herhaaldelijk in conflict met de Hollandse steden die zich wilden ontworstelen aan de dwang van de Dordtse stapel. Halverwege de zestiende eeuw waren de oorspronkelijke stapelrechten van de Merwedestad flink afgekalfd. Een vergelijkbaar lot trof de Keulse stapelmarkt. Vanaf de late zestiende eeuw was de stad niet meer in staat een verplichting tot verstapeling op te leggen. De Zuid-Duitsers die met Antwerpen handelden, gaven de voorkeur aan vervoer over land en ook veel Keulse kooplieden gingen mee in deze trend. Daarmee ondergroeven ze hun eigen stapelmarkt, als gevolg van de verschuivende markthiërarchie in de Nederlanden. Deze institutionele verandering bracht verandering in het rivierverkeer. Aan de ene kant nam het relatieve belang van de

Rijn als handelsroute naar het Duitse achterland enigszins af, maar tegelijkertijd kregen burgers van de bovenlandse steden meer speelruimte ten opzichte van hun dominantie Keulse collega's. Enkelen profiteerden daar ten volle van in de zestiende eeuw. Zo wisten Weselse burgers hun aandeel in bijvoorbeeld de wijn- en staalhandel te vergroten, ten koste van hun Keulse collega's.[712]

Netwerken

Om hun commerciële en handelsdiplomatieke ambities meer kracht bij te kunnen zetten, zochten en vonden de steden in Oost-Nederland, Westfalen en het stroomgebied van de Rijn aansluiting bij de Duitse Hanze. De IJsselsteden werkten als eerste samen met de Noord-Duitse steden aan de Noordzee- en Oostzeekust. De belangrijkste drijfveer daarvoor was aanvankelijk de gezamenlijke behartiging van de handelsbelangen van kooplieden uit het Duitse Rijk in het buitenland, in eerste instantie voornamelijk de Scandinavische koninkrijken. Deventer, Zutphen en Zwolle, maar vooral Kampen vonden in de veertiende eeuw in de Hanze een netwerk dat in staat was ook hun handelsbelangen in het noorden van Europa effectief te beschermen. De aantrekkingskracht van de Hanze als belangengemeenschap was zelfs zo groot dat tot diep in de veertiende eeuw ook Hollandse en Zeeuwse steden als Amsterdam, Dordrecht, Middelburg en Zierikzee vanzelfsprekend geregeld deelnamen aan allerlei handelsdiplomatieke en militaire initiatieven van de Hanze. Daarmee zijn deze steden tot ongeveer 1400 *de facto* ook als Hanzesteden te beschouwen, in weerwil van de door latere nationalistische geschiedschrijving opgeworpen eeuwige tegenstelling tussen Holland en de Hanze.

Rond het begin van de vijftiende eeuw veranderde deze situatie geleidelijk. Hollandse en Zeeuwse steden distantieerden zich langzamerhand van de Hanze als belangenorganisatie, stelden zich in de Oostzee steeds assertiever en onafhankelijker op en ontwikkelden zich tot grote concurrenten van Lübeck en de Wendische steden. Deze Hollandse expansie bracht overigens zeker geen fundamentele breuk tussen Holland en de gehele Hanze tot stand. Daarvoor was de Hanze te losjes georganiseerd; lokale en regionale commerciële belangen stonden vaker wel dan niet een algemeen Hanzeatisch beleid in de weg. En dus onderhielden de Hollanders ook na 1400 goede contacten met

[712] Schnurrmann, '"Ghen Engellandt"'

andere Hanzeatische stedengroepen, zoals de Pruisische en Lijflandse steden. De Hollandse kooplieden ontwikkelden zich zelfs tot de belangrijkste afnemers van Pruisisch graan en waren in het algemeen graag geziene gasten in de belangrijkste graanhavens van het Oostzeegebied, Danzig voorop. De groep hanzeatische Zuiderzeesteden, dus de Gelderse en Overstichtse steden, probeerde als directe buren de betrekkingen met Holland warm te houden, ook tijdens de Hollands-Wendische oorlog van 1438-1441. De Hollandse markten waren voor de Oost-Nederlandse steden immers van fundamenteel belang en andersom maakten de Hollanders gebruik van de transito-capaciteit en de marktinstituties van de Oost-Nederlandse steden om hun handelswaar bij de afnemers uit het Duitse achterland te krijgen.

Anders dan hun Hollandse en Zeeuwse tegenhangers kozen de Oost-Nederlandse steden in de eerste helft van de vijftiende eeuw wel voor een plaats binnen het raamwerk van de Hanze, zonder daarbij hun eigen zelfstandigheid uit het oog te verliezen. De verschillende steden hadden zo hun eigen motieven voor het aansluiten bij het Noord-Duitse netwerk. Voor de IJsselsteden was aan de ene kant de bescherming van de hanzeatische privileges in het Oostzeegebied en op de stokvismarkt van Bergen reden om zich met de stedenbond te verbinden. Aan de andere kant wilden zij hun positie op de Brabantse en Vlaamse markten waarborgen, door middel van het gebruik van de privileges die de Hanze daar genoot. De steden die in de rivierenhandel actief waren, zoals Nijmegen, Arnhem, Wesel en Duisburg was het vooral om de geprivilegieerde positie in Vlaanderen en Brabant te doen.

De Oost-Nederlandse en West-Duitse steden maakten via het Hanzelidmaatschap deel uit van een groot internationaal handelsnetwerk dat hun meer diplomatieke mogelijkheden en transactiekosten besparende voorrechten bood dan zij afzonderlijk zouden kunnen verwerven. Men zou deze verbinding met de Hanze kunnen opvatten als het zoeken naar een commercieel-diplomatieke ondersteuning die de landsheren van de Oost-Nederlandse steden hun onderdanen niet konden bieden, zoals bijvoorbeeld de Bourgondische hertogen en de koning van Engeland dat wel konden. De Hollandse steden bijvoorbeeld wisten zich tijdens hun krachtige economische expansie in de rug gesteund door de opname in het sterke staatsverband van de Bourgondische hertogen. De Hanze hadden zij niet meer nodig voor de behartiging van hun belangen. Binnen de

Hanze bleven regionale en lokale belangen altijd de boventoon voeren. Naarmate de vijftiende eeuw vorderde, oriënteerde de Hanze zich zelf organisatorisch steeds sterker op de verschillende deelregio's: de Gelderse, Overstichtse, Westfaalse, Gulikse en Kleefse steden vormden samen vanaf het midden van de vijftiende eeuw het Keulse Kwartier. De agenda van deze steden kwam lang niet altijd overeen met die van Lübeck c.s. De voorwaarden voor de handel op Vlaanderen en Brabant, die van levensbelang was voor de steden aan de grote rivieren, was een belangrijk twistpunt voor de regionale stedengroepen binnen de Hanze.

De macht en invloed van de Hanze namen vanaf de tweede helft van de vijftiende eeuw snel af. De kooplieden van het Westfaalse Kwartier, inclusief de Zuiderzeesteden, reageerden daar op, zoals zij altijd gedaan hadden: ze lieten lokaal eigen belang prevaleren boven hanzeatische loyaliteit. Kooplieden en schippers uit het rivierengebied oriënteerden zich op de dominante economische structuren van Vlaanderen en, vanaf de tweede helft van de vijftiende eeuw, nadrukkelijk op die van Brabant en Holland. In de snel veranderende Europese commerciële verhoudingen van de zestiende eeuw zochten en vonden zij hun plaats in het kielzog van deze moderne markten.

Bijlage 1

De rekeningen van de Gelderse landsheerlijke riviertollen.

De analyse van handel en scheepvaart op de grote rivieren die deze studie presenteert, is voor het leeuwendeel gebaseerd op de rekeningen van de Gelderse landsheerlijke riviertollen. Er is gebruik gemaakt van rekeningen die zijn ontstaan in de loop van meer dan anderhalve eeuw, op verschillende tolplaatsen, onder het gezag van verschillende landsheren. De oudste rekening die hier wordt geanalyseerd, over het boekjaar 1388-1389, kwam tot stand onder het bewind van de Gelderse hertog Willem I. De jongste rekening beslaat het jaar 1557 en is het product van de Habsburgse administratie waarin Gelre na 1543 geleidelijk werd opgenomen. Het is onvermijdelijk dat niet al deze rekeningen op precies dezelfde manier tot stand zijn gekomen. Dat werpt de vraag op in hoeverre de rekeningen uit de verschillende tijdvakken, en daarmee ook de cijfers die uit die rekeningen zijn geëxtraheerd, met elkaar vergelijkbaar zijn. De hoofdstukken 2 en 7 behandelen uitgebreid de administratieve context waarbinnen het rekeningencorpus is ontstaan. Ook de beperkingen van de rekeningen als economisch-historische bron zijn aan de orde gekomen, zowel in algemene zin als meer toegespitst op de Gelderse rekeningen. Deze bijlage geeft ter verdere verduidelijking enkele voorbeelden die tonen wat het Gelderse tolpersoneel precies noteerde in zijn administratie en welke data dat oplevert voor dit onderzoek.

De tolrekeningen zijn in vorm en informatiewaarde niet bepaald uniform, maar ze zijn wel met hetzelfde doel opgesteld. Ze moesten een overzicht geven van de opbrengsten en uitgaven uit de riviertollen, zodat inzichtelijk werd hoe groot de bijdrage was van de tollen aan de algemene financiën van de Gelderse hertog. Tijdens de afhoring van de rekening werden de tollenaren daarvoor ter verantwoording geroepen en werd en passant hun werkwijze gecontroleerd. Daartoe dienden de tollenaar en zijn personeel altijd een mimum aan gegevens te noteren van iedere vertolling:

- datum van passage
- aard en bij voorkeur ook hoeveelheid van de vertolde goederen
- de naam van de tolbetaler
- het betaalde bedrag.

Deze gegevens ontbreken in geen enkele van de geanalyseerde rekeningen. Wel noteerde men aan het eind van de veertiende eeuw de gegevens minder volledig dan halverwege de zestiende eeuw. Een voorbeeld uit de Lobithse rekening van 1397-1398:

‘ Ny (in marge) – Item des gueydages [na sunte Margrietendach] Peter Collert van 16 voeder 7 sc. 4 gr.’

Deze post laat zien dat op woensdag 18 juli 1397 ene Peter Collert tol betaalt voor een partij van 16 voeder Rijnwijn – net als in deze post ontbreekt in de rekeningen meestal de opgave ‘wijns’, maar het gaat wel degelijk om Rijnwijn, aangezien in het rivierverkeer alleen dat product in (Keulse) voeders werd gemeten. Het verschuldigde bedrag is gelijk aan 7 oude schilden en 4 oude groten. Het oude schild is hier een rekenmunt en geen klinkende munt. In welke muntsoort Peter Collert heeft betaald, blijft onbekend. De marginale aantekening laat zien dat de wijn eigendom is van een Nijmeegs burger. Of Peter Collert zelf de eigenaar is van de lading, of dat hij de wijn op last van iemand anders verscheept, is uit de post niet af te lezen. Andere veertiende-eeuwse posten uit Lobith duiden echter bepaalde ladingen expliciet als vrachtgoed aan, of bestempelen de tolbetalers in kwestie duidelijk als ‘knecht’ of ‘knaap’ van de bevrachtende koopman (zie § 4.1). Hieruit volgt dat Collert wel degelijk kan worden beschouwd als eigenaar van de verscheepte lading.

Na de Habsburgse machtsovername halverwege de zestiende eeuw worden de rekeningposten steeds langer en rijker aan informatie (vgl. hoofdstuk 7). Hier een voorbeeld uit de rekeningen van Nijmegen:

‘Maius uuytverdich

[...]

den 3en dach

[...]

Van Willem Crab van Nymegen mit sijn gasthuijs 17 voeder wijns toebehoerende Arndt Schol the Collen --- 17 enckel guldens
Noch 10 voeder wijns zijn zelffs Nymeegs guets --- nyet'

Deze post verschaft dus meer gegevens dan alleen de datum, de aard en hoeveelheid van de vertolde goederen, het betaalde tolbedrag en de naam van de tolbetaler. Hier wordt duidelijk dat de Nijmeegse burger Willem Crab in zijn schip van het type 'gasthuis' 17 voeder Rijnwijn verscheept voor een Keulse koopman, Arndt Schol. Daarvoor draagt hij een tolbedrag van 17 enkele (of Karolus-) guldens af. Daarnaast vervoert hij nog 10 voeder wijn voor eigen rekening. Daar hoefde hij niets voor te betalen, want als Nijmeegs burger genoot hij tolvrijheid bij de passage van zijn moederstad.
Het zestiende-eeuwse materiaal laat toe een aantal aspecten van de handel en scheepvaart op de rivieren gemakkelijker te bestuderen. De verhouding tussen schippers en kooplieden, tussen transport op eigen rekening en in dienst van anderen, wordt heel concreet benoemd, terwijl die in de veertiende-eeuwse rekeningen minder gemakkelijk te achterhalen is. Daarnaast vermeldden de rekeningen van de jaren rond 1550 ook partijen waarvoor geen tol hoefde worden afgedragen, in tegenstelling tot die uit de veertiende en vijftiende eeuw. Daarbij moet wel worden opgemerkt, dat maar zeer weinig schippers en kooplieden in die periode waren vrijgesteld van de tol van Lobith, de belangrijkste tol in het Gelderse systeem. De onderregistratie was er in dat opzicht dus beperkt. Tot slot noemen de latere rekeningen wel de schepen die werden gebruikt door de schippers en kooplieden. Hierdoor is het mogelijk de rol van de verschillende scheepstypen in het rivierverkeer te duiden (§ 9.1).

Bijlage 2

Tarief voor de Hanzeatische kooplieden aan de Hollandse tollen, Brugge, 24 juli 1454.
(Archiv Hansestadt Lübeck, ASA-Externa-Batavica, volume I, fol. 149-166)

Dit toltarief is door Mike Burkhardt (Universiteit van Kopenhagen) gevonden in de bestanden uit de collectie Acta Batavica van het Alte Senatsarchiv Externa van de stad Lübeck. Deze collectie maakte deel uit van archieven die na de Tweede Wereldoorlog naar de DDR en de Sovjet-Unie zijn verplaatst. Twee jaar voor de val van de Berlijnse Muur is de collectie in het kader van een grootscheepse uitwisseling van archiefbestanden weer in het Lübeckse archief terechtgekomen, waar het tot de dag van vandaag op verdere catalogisering wacht.

Het hieronder uitgegeven tarief is een licht verbeterde versie van de editie die Mike Burkhardt en schrijver dezes verzorgden voor het *Zeitschrift für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde*. Aangezien dat tijdschrift in Nederland een beperkte verspreiding kent en het stuk relevant is voor de bestudering van het hanzeatische verkeer en transport in de Hollands-Zeeuwse delta, leek het zinvol dit als bijlage in dit proefschrift op te nemen. Het betreft een afschrift van een toltarief uit 1454 voor alle Hanzeatische kooplieden op de Hollandse en Zeeuwse tollen in het zoete, dus voor kooplieden en schippers die de route 'binnen dunen', over de Hollandse binnenwateren namen, en in het zoute, voor kooplieden die vanaf zee kwamen. Bij elkaar geeft de opsomming van handelsgoederen in het tarief een staalkaart van de Hanzeatische handel in Vlaanderen, Brabant en de Hollands-Zeeuwse delta rond het midden van de vijftiende eeuw. Overigens moet wel worden opgemerkt, dat het cluster van tollen rond Dordrecht niet is opgenomen in de tarievenlijst. Het volledige Hollandse tollensysteem hoeft hier niet te worden besproken, want dat heeft Hans Smit al zeer adequaat en uitgebreid gedaan. Een verwijzing naar zijn werk mag hier volstaan.[713]

Bijzonder aan dit toltarief is dat het een systematische bundeling is van tarieven van een grote groep Hollandse zee- en riviertollen waarmee de Hanzeatische koopman te maken kon krijgen. Dergelijke stukken waren al wel bekend uit de zestiende eeuw, maar

[713] Smit, *Beneden-Maasgebied* II, X-XV.

uit de vijftiende eeuw zijn tot nu toe vrijwel alleen aparte tarieven voor afzonderlijke tollen uitgegeven. Het tarief onderscheidt vier clusters van tollen:

I. 2r.-7r.: Geervliet, inclusief tolwachten ofwel kleine tolstations die aan de diverse zeearmen waren ingericht om te voorkomen dat kooplieden de tolbetaling ontdoken.
II. 7r.-9v.: Bergen op Zoom / Iersekeroord / Kats, inclusief tolwachten.
III. 11v.-13v.: Gouda / Spaarndam
IV. 13v.-15v.: Gouwesluis

Op folia 10r.-11v. zijn de tarieven voor kooplieden uit Kampen genoteerd. Zij maakten pas sinds 1441 weer formeel deel uit van de Hanze, maar werden in dit document voor het eerst opgenomen in een opsomming van Hanzeatische tarieven. Dit wijst erop dat de samenstellers van het document volledigheid nastreefden. Waarschijnlijk probeerden zij de rechten van de Hanzeaten in Holland zo goed mogelijk te documenteren in verband met de verplaatsing van het Brugse *kontor* die de Hanze in 1451 had doorgevoerd, eerst naar Deventer en vervolgens naar Utrecht.. Terwijl dit stuk werd opgesteld, onderhandelde men over terugkeer in Brugge. De afsluitende opmerking dat het stuk is '*gemaict to Brugge op Sanct Jacobsavent des hilegen apostels int jair ons heren dusent vyrhondert ende 54 doen die kopman van Uettrech op bracht ende to Brugge weder quam*' (tarief, 16v.) was wat voorbarig: de Hanzekooplieden zouden pas in 1457 terugkeren.[714]

Voor de Kampenaren gold een aparte tarifering, omdat ze die in voorgaande eeuwen op eigen kracht hadden verkregen. Dat was niet ongebruikelijk binnen de Hanze overigens, want wanneer '*yemant van der Hanse vurs. ennighe besonderlinge vrijheyt indie vurs. tollen hadde, die en sall by deser compositien ende overdracht niet*

[714] In 1454 waren er onderhandelingen gaande tussen de Hanzeaten en Vlaanderen. De Leden van Vlaanderen sturen in april van dat jaar vertegenwoordigers naar Lübeck '*omme zovele te doene dat de cooplieden van der Duutschen Hanse commen mochten in Vlaendren. Also zij tanderen tiden gedaen hadden*' , vooralsnog zonder veel resultaat; Blockmans, *Handelingen 1419-1467*, nrs. 1231, 1233, 1236, 1238, 1239 en 1243. De verplaatsing van het kantoor wordt in detail behandeld door Friccius, 'Wirtschaftskrieg', 52-121 en aanvullend Poeck, 'Kontorverlegung', 39-43.

vermyndert wesen, meer sall die gebruecken na inhout der breven ende rechten die sie dair aff hebben moghen' (tarief, f. 16r.).

1r)
Tollen van allen guede in Hollandt

1v)
<leeg>

2r)
Dit is dat genne dat die Oesterlinghe schuldich syn van tollen in die tollen van Gervliet ende in hoer wachten.

Item inden yrsten is Gervliet die sprincipaell tollen

Ten Bryell	-	tAmmersoen[715]
Andunen	-	Sanct Gertrudenberch
In Maeslandt	-	Optye meer
Toe Vlerdingen	-	Stelhaven
Op die Nuwe Haven	-	To Dromelen
Toe Rotterdam	-	In Scheyen
In Besoyen	-	To Putten
Toe Waspyck	-	tStermonde
Spykenesse		

<u>Gueden die uuth der zee komen</u>[716]

Dit syn alle wachten darr inne die tollen van Gervleet ontfenct van den onvryen kopman.

2v)
Trecht dat den Oesterlinck heft in die tollen van Gervliet mit horen wachten

<u>Vathen ende tonnen</u>

In een bereven vat off mande	-	12 d. gr.
Een bereven ton	-	6 d. gr.
Een onbereven vat	-	6 d. gr.
Een droghe vat	-	6 d. gr.
Een onbereven ton	-	3 d. gr.
Een ton ysers of coper draetz	-	6 d. gr.
Een droghe ton	-	3 d. gr.

[715] Waarschijnlijk het kasteel Ammersoyen, dat aan de noordzijde van de Maas lag en in de vijftiende eeuw nog in Arkelse handen was.
[716] De onderlijnde passages zijn in het origineel ook onderstreept.

Iser, staell, coperoedt

Een last osemonts	-	12 d. gr.
Een groet staelvat	-	9 d. gr.
Een cleyn off halff staelvaet	-	4½ d. gr.
Een hondert roden Spaens ysers	-	18 d. gr.

3r)

Een last coperroets	-	9 d. gr.
Een schoeff ysers	-	6 d. gr.
Een ball yseren pannen	-	6 d. gr.
Een onbereven mande	-	3 d. gr.

Thyn ende loeth

Een ton tynss gewracht offt ongewracht	-	6 d. gr.
Een vlyst tyns	-	3 d. gr.
Een stuck off zwege loets	-	3 d. gr.
Een rolle loets	-	1½ d. gr.

Wullen laken

Een pack laken	-	21 d. gr.
Een terlinck laken	-	12 d. gr.
Een pack sloeflakens	-	12 d. gr.
Een onbeslagen laken	-	1½ d. gr.
Een pack couschen	-	9 d. gr.
Een teerlinck carseyen	-	9 d. gr.

Lynnen laken, canefas

3v)

Een pack off rolle lynnenwaets	-	12 d. gr.
Een vat sayen	-	9 d. gr.
Een pack bollecaens[717]	-	12 d. gr.
Een pack bijersys[718]	-	12 d. gr.
Een roll canefas	-	6 d. gr.
Een baell fystens	-	9 d. gr.

Wass

[717] Waarschijnlijk '*bocraen*', blauw geverfd linnen.
[718] Het is onduidelijk welke textielsoort is bedoeld. De alternatieve lezing 'vijersijs' zou een stof kunnen aanduiden die uit vier verschillende soorten textiel is vervaardigd (suggestie prof. dr. Peter Stabel, Universiteit Antwerpen).

Een pype off stroe was	-	9 d. gr.
Een berefen stuck was boven 200 wegende	-	3 d. gr.

Copper ende messinck

Een meese copers	-	9 d. gr.
Een burgonsche ton copers	-	6 d. gr.
Een ton copers	-	6 d. gr.
Een baell beckenen off pannen	-	6 d. gr.

Vlaess ende messing[719]

Een last vlas, 120 stuck voir een last gerekent	-	12 d. gr
Een vat vlass off kenneps	-	6 d. gr.
Een pack vlass off kenneps	-	6 d. gr.
Een tonne vlass	-	3 d. gr.

4r)
Gaern ende kabelgaern

Een corff garns	-	6 d. gr.
Een tonne pesgaerns	-	3 d. gr.
Een schippont	-	14 d. gr.

Hueden ende vellen

Een last ossen off koyen huden	-	3 s. gr.
Een schymese	-	12 d. gr.
Een decker ossen off koyen huden	-	3 d. gr.
Twyntich deker calff velle	-	9 d. gr.
Een decker seghenbuckevelle	-	3 d. gr.
Een vat cordewaens of buxvelle	-	12 d. gr.

Wolle, vachten ende noppen

Een sack Schotser vachten off wolle	-	18 d. gr.
Een sack Oestersche wulle	-	9 d. gr.
Een sack vlocken off noppen	-	9 d. gr.
Een C leeser vachten	-	3 d. gr.

Weeth, mee ende lycmoes

[719] De toevoeging van ‘messing’ is waarschijnlijk een vergissing, zie het kopje ‘Copper ende messinck’ hierboven.

Een vat weets	-	6 d. gr.
Een baell meen	-	1½ d. gr.
Een sack off ton lyckmoes	-	6 d. gr.

4v)
Een sack hoppen off hoppensaet

Een sack hoppen off hoppensaet	-	9 d. gr.

Glaess

Een kiste glass	-	3 d. gr.
Een waghe glass	-	4½ d. gr.

Oly

Een pype olyen	-	9 d. gr.
Een ton olyen	-	4 ½ d. gr.

Speck, tallich, smeer

Een last specks off 12 scippont	-	4 d. gr.
Een last zellspex	-	13½ d. gr.
Een sype off scyppont specs	-	6 d. gr.
Twe syden off vlecken specs	-	1½ d. gr.
Een last tallichs off smeers	-	9 d. gr.

Alderhande koern

Een last terwen off rogge
3 Dortsche hoet voert last - 9 d. gr.

Een last raep off mosterzaet off meell in tonnen
- 9 d. gr.

5r)

Een last garsten off haver	-	6 d. gr.
Een last wicken off arwitten	-	6 d. gr.
Een last kennep[720] off lynsaet	-	5 d. gr.

Salpeter, sulphur, sem, seelbramen

Een last seelbramen[721] - 7½ d. gr.

[720] Hennep.

Een last zeems	-	12 d. gr.
Een last talges of smeers	-	9 d. gr.
Een last sulphurs of zwevell	-	5 s. gr.
Een last salpeter	-	6 s. gr.

Seep, vleysch, assche, ter, peck, oly, botter

Een last zeepen	-	14 d. gr.
Een last vleyscs	-	12 d. gr.
Een last aschen	-	9 d. gr.
Een last peck off teer	-	9 d. gr.
Een last oly off botter	-	12 d. gr.
Een last haselnoten	-	7½ d. gr.

Coperroets

Een pype coperroets	-	6 d. gr.
Een last coperroets	-	9 d. gr.

5v)
Calmy, salpeter, sulfer

Een last calmyen[722]	-	4½ d. gr.
Een ton salpeters	-	6 d. gr.
Een ton sulfers of zuevels	-	5 d. gr.

Nota bene

Soe wat guede dat sie breven des ghenen laste en is dat sullen sie vertollen na belope van der laste.

Asyn

Een pype asyns	-	3 d. gr.
Een tonne azijns	-	1 ½ d. gr.

Takell, kabergern

Een takell ton enen groten scepe	-	18 d. gr.
Twe stucke cabellgaerns voir een schippont gerekent	-	2 d. gr.

[721] Het is niet duidelijk wat 'seelbramen' zijn. Mogelijk is het een product dat na verwerking van zeehonden ('seel' is zeehond) wordt verkregen. Zie ook de tarieven HUB 8, nr. 372, p. 248: 'Item van elker laste zelbermen 5 groten' en ibidem, nr. 382: 'Item van elcken last zelbermen 6 groten.'
[722] Zwavelvrije zinkerts, grondstof voor de productie van messing.

Marcerye

Een pack marceryen off specere - 12 d. gr.

Van allerhande hout

Een hondert knarhout - 9 d. gr.
Een 12 last geschaefder tonnen - 12 d. gr.
Een hondert wagenschots - 6 d. gr.
Een hondert rye houts - 6 d. gr.

6r)
Een hondert sparren - 3 d. gr.
Een hondert voethouts - 3 d. gr.
Een groet hondert claphouts 2400 voirt hondert
- 7½ d. gr.
Een C riem - 4½ d. gr.
Een C delen - 18 d. gr.
Een C keperhouts - 4½ d. gr.
Een last bachouts 80 voet voeret last - 9 d. gr.
Een groet hondert nagelhouts - 6 d. gr.

Westersche wyne

Een boet off pype corts wyns als malevysie, romanije, bastert off anders wyn van westen komende, gescowet off ongescowet - speldegeld

Een van pyp of boete to speldegeld

Rys, amandelen, allun

Een bael rys, amandelen of alluyns - 4½ d. gr.

Kisten mit komanschappen

Een oestersche kiste mit comanschup - 4½ d. gr.

Aniisen

Een pype anijs - 4½ d. gr.

6v)
Sout

Een hondert souts - 18 d. gr.
Een mudde souts - 2½ d. gr.

Vyghen, rosynen

Een last fyghen in herincktonnen geslaghen
- 2 s. gr.
Een pype fygen - ½ d. gr.
Een korff Sepke vyghen - ½ d. gr.
Een stroei vyghen van twe veet - 2 d. gr.
Een vat rosynen - 4 ½ d. gr.
Een coppell vyghen off rosynen - 1½ d. gr.

Dadelen

Een vat dadelen - 4½ d. gr.

Packmande

Eene packmande wat dair inne is uuthgeseyt sulver off gout, jewele off gestente
- 12 d. gr.

Harse

Een ton off stander harsen - 3 d. gr.

Clock

Een gegaten clock - 18 d. gr.

Alrehande smout

Een last trans leversmout - 12 d. gr.
Een last smouts, smeers off tallich - 9 d. gr.

7r)
Harinck

Een last herincx off sielspecx - 12 d. gr.

Pack off merskorff

Een paxken off marskorff dat een man draghen mach, uuthgesundert sulver off gout, juwelen oft gestente - 3 d. gr.

Nota bene

Ende soe wat gueden die men in dit verdinck niet en vint, dair salmen afnemen nae advenant vandie anderen voirsc. guden dat redelick ende betamelick is.

Hyr eyndet dat verdinck van den Oesterlinck ende die vryheit vanden koepman van der Duytscher Hanzen van die tollen ten Garvliet ende hoeren wachten.

Trecht dat den Oesterlinck heft in die tollen van Bergen ende van Yersekeroert ende te Cats.

Een bodem was	-	3 d. gr.
Een pype was	-	4 d. gr.
Een vat waeres ii trawel tonnen voir een vat	-	9 d. gr.

<u>Coper, staell, ammeren, yser, tijn, woll</u>

Een mese kopers	-	2 d. gr.
Een ton kopers	-	3 d. gr.
Een vat staels	-	2 d. gr.
Een vat ammren off barnsteen	-	2 d. gr.

7v)

Een dusent ysers 2 quintaell voir 1 M	-	2 d. gr.
Een dusent tynss	-	3 d. gr.
Een sack wullen	-	6 d. gr.
Een vat of schymese cordewaenss, een ghestweet off ongestweet	-	6 d. gr.
Een voeder loets, 12 waghe voir een voeder	-	3 d. gr.

<u>Scaepsvellen</u>

Een hondert schapevelle mitten wullen 100 ende 20 voir een hondert	-	1½ d. gr.

<u>Reewant, wilt</u>

Een schymese rewantz dair in beslagen syn hertevellen, reevellen, conynsvelle, eeulenhuyde[723] off van wat wilden besten dat die vellen synt	-	4 d. gr.
Een deker ossen off koyenhuede	-	1 d. gr.
Een lagell off tonne stoers	-	1 d. gr.
Een hondert gesponnen zijde	-	2 d. gr.

[723] Elandshuiden.

Een bale off tonne marceryen, syndale, keespen, hoestledere off lynnen tappyten ende alle andere dynghe behoerende totter marceryen
- 6 d. gr.

Garen

Een pack coels mersgaerens off ander guet des gelyx denende totter marceryen
- 5 d. gr.

8r)
Fusteyn ende cruyt

Een bale fusteyens - 5 d. gr.
Een 100 lb. sefferaens, gengebaer, canell, galiga, ende alle andere specerien, cruyt, gheconfyt off ongeconfyt - 4 d. gr.
Een baele allunss - 1½ d. gr.
Een bale amandelen - 2 d. gr.
Een bale rijss - 2 d. gr.
Een bale comynss - 2 d. gr.
Een bale beckenen - 5 d. gr.
Een pack off merer quicsulvers - 2 d. gr.
Een lagell off tonne zeelsmouts - ½ d. gr.
Een lagell off tonne herincsmouts - ½ d. gr.
Een lagell tonne smouts - 1 d. gr.
Een lagell off ton olij off botter - 1 d. gr.
Een lagell off ton herinxsmouts off zems[724]
- 1 d. gr.

Nota bene

Toe wetten quame in vaten van sanct Jans off in pypen dat soude geven na advenant van pypen off van amen tonnen.

Een lagell off ton wets - 1 ½ d. gr.
Een rolle off pack lyndewaets - 4 d. gr.
Een dusent ellen canefes - 6 d. gr.

8v)
Een pack graw laken uuth Oestland - 9 d. gr.
Een pack lakens - 18 d. gr.
Een terlinck laken - 9 d. gr.
Een laken allene - 1 d. gr.
Een waghen kesen - 1 d. gr.

[724] De betekenis van 'zems' is niet helemaal duidelijk. Mogelijk is de vissoort barbeel ('seme') bedoeld, waarschijnlijker is dat het hier om 'same' oftewel zaad gaat, hom van de haring dus; Verdam, *Middelnederlandsch handwoordenboek*.

Een dusent stockvisch	-	6 d. gr.
Twee syde specx	-	½ d. gr.

Van koerne alreleye

Van terwe, rogge, gierste, havere, wycken, boenen, arweyten[725], ende alle andere coerenen ende van mele, gagele, hoppencruet van elck lb. groit
- 1 d. gr.

Een last herinx	-	3 d. gr.
Een vat flas off canifas twee halve vate voir een	-	2 d. gr.
Een 4 kup vlas off canifas	-	1 d. gr.
Elcke kopel fyghen	-	½ d. gr.
Een last pex, terre off asche	-	4 d. gr.
Een C wagenschoets	-	2 d. gr.
Een C knaerehouts	-	3 d. gr.
Een C sparren	-	1½ d. gr.
Een C delen	-	4 d. gr.

9r)

Een mudde souts	-	6 d. gr.
Een steen beerken	-	6 d. gr.

Wyn off byr

Een last byrs van oesten tsy wat byr drin sy
- 4 d. gr.

Een aem wyns	-	1½ d. gr.

Van den wyn

To wetten dat die koepman synen wyn na der ouden custumen woude vertollen.

Onbesc. guedere

Item alle andere guden hyr voere niet genoempt dat sal men vertollen by den tolner ende den coepman na der groten ende weerde des gudes na advenant van den anderen gueden vurs.

Goudt, sylver, juwelen

In gout, sulver, verderspel comansscip met droghe tonnen dair gheen komanschip in en is, harns ende wapenen tot hoeren lyve, cousen nijwe off out, hair draghen stucken lakens die beneden 10 ellen houden, tonnen mit packlynen off ander beslach cledenen, lynnen

[725] Erwten.

lakens van 20 ellen to hairs selven draghen, 5 off 6 lb. spisereiren tot hoirs selves vitalien. Van dessen vurs. percelen en sullen sie gheen tollen gheven.

9v)
Aldehande gueden

Soe wat guede die vurs. koepman to Berghen ter mart brenckt en vertolt dat selve mach hie weder over lant vervoeren sonder to Berghen dair ennigen tollen meer aff to gheven oft tot Yersekeroert.

Dat men die guede niet ontpacken en zall.

Soe wat gueden die voregenoemde coiplude mit hoeren lude vertollen willen des sullen sie geloeft syn sonder ennige opslach op penninge van hoeren gude te doen.

Hyr endet dat verdinck vanden Oesterlinck dat hierop dat pas heft to Yersekeroert ende to Bergen opten Zoem ende to Cats ende in hoire wachten.

10r)
Trecht dat die burgere van Campen heft in die tollen van Gervliet ende in wachten.

Een hoet terwen of roggen	-	3 d. hollantz
Een hoet gersten of haver	-	2 d. hollantz
Een hoet arwitten off bonen	-	1 d. engelsch
Een scharlaken	-	16 d. hollantz
Een hoet wicken	-	1 d. hollantz
Een geverwet laken	-	8 d. hollantz
Een wyth say off gestrypt	-	4 d. hollantz
Een pack dat een man heffen off draghen mach	-	3 d. hollantz
Een mud souts	-	4½ d. engelsch
Dat is to verstane van elck hondert souts an Vlams gelt 22½ Vlaems		
Een last herinx	-	2 d. engelsch
Een last byrs	-	1 d. engelsch

Speldegelt van herinck

Van elcken last herinx ten speldegelt	-	1 d. vlaems
Een sack wullen	-	1 d. engelsch
Een boet off pype corts wynss als bastert, malavesij, romenij off ander westers wyn	-	15 d. Vlaems

Dat 100 penninck ende dair genen toll aff en gheven

10v)

Van alle anderen gueden sullen sie gheven den hondersten penninck behoudelick dat sie van gesneden werck dat sie tot hoirs selves lyff off tor hoer huesgesynts cledinge gecoft hebben ende voirt van allen crude off specerie tot hoirs selves vitalie bynnen oeren huse to besiegen dair en sullen sie ghenen toll off geven.

Kisten, matten, schepestowen

Noch van matten, noch van kisten, noch van schepsgetouwen, van hoerre vitalien bynnen hoer schepe behovende daer en sullen sie genen toll af geven.

Dat Engelsche payment

Den Engelschen scellinck gerekent voir 15 g. Vlaems, den Engelschen penninck gerekent voer enen halven braspenninck.

Den Hollantsche payment

Den Hollantschen penninck gerekent voer 9 miten Vlaemss.
Den Hollantschen schillinck gerekent voer 4½ groet Vlaems.

Dat men in Hollant noch in Zeelant meer eens vertollen zullen. Ende mit dese vurs. penningen sullen sie vertollen van den yrsten toll daer sie in Hollant off in Zelant van comen. Ende voret so sullen sie voer elcken toll daer sie dan comen elcken reyst
11r)
enen rodertoll gheven twitten - 2 d. Vlaems

Die toll van der Gousluse

Hyr is uuthgesundert den toll van der Gousluese die den borchgreven van Leyden tobehoert want dat is een toll op hem selven.

Hyr endet dat recht dat die van Campen dat sie in Hollant ende in Zeelant voir myns gnadigen heren tol hebben.

Item dat recht dat die van Campen in die toll van Bergen opten Zoem ende ten Yersekeroert ende voir hoir wachten hebben ende ten Cats.

Een last harincx	-	2 d. gr.
Een hoet roggen of terwen	-	4 d. gr.
Een hoet gersten of haveren	-	2 d. gr.
Een hoet boenen of arwitten	-	1 d. gr.
Een scharlaken	-	16 d. gr.
Een graw laken	-	8 d. gr.
Een gestrijpet laken	-	4 d. gr.
Een ongeverwet laken	-	4 d. gr.
Een saij	-	4 d. gr.

Een pack pelterien off marcerijen dat twee mannen heffen moghen
- 4 s. Hollantz
Een last byrs - 1 d. Engels
Een mudde souts - 1 d. Engels

11v)
Voirt van allen anderen guede den 100 penninck

Ende voirt van allen anderen gueden sullen sie gheven den hondersten penninck nae datts gecostet heft.

Payment

Ende alle paymente sall wesen 6 penninghe gerekent voir enen ouden groten.

Hyr eyndet dat recht vanden borgheren van Campen die sie hebben in den toll van Bergen opten Zoem ende ten Yersekeroert ende ten Cats.

Item die toll ter Goude ende ten Sperendam elx even veell.

Een pack lakens - 17 gr.
Een teerlinck lakens - 12 gr.
Een fardel[726] laken - 6 gr.
Een laken onbeslagen - 1½ gr.
Een bereven vat - 12 gr.
Een droech vat onbereven - 6 gr.
Een last harinx - 12 gr.
Een hondert souts -
Een Rynsche wyns - 4½ gr.
Elcken drye capellen froyts - 3 gr.
Een boete off pype wyns gescuwet off ongescuwet
- 10½ gr.
Elck dusent stockvisches - 21 gr.

12r)
Een bale vestheijs - 7½ gr.
Een bale off tonne aluns - 3 gr.
Een bale rysts of amandelen, rys, comijn, anijs
- 6 gr.
Een vat catons - 4½ gr.
Een last sepen - 15 gr.
Een roll canifas - 6 gr.
Een pype olyen - 6 gr.
Een vyftich roden Spaens ysers - 9 gr.
Een pype asyns - 4½ gr.

[726] Een pak, vgl. Jenks, *England, die Hanse und Preußen*, 45 FN 8.

Een ton asijns	-	1½ gr.
Een kiste mit komanschoppen	-	3 gr.
Een tonne zwevels off zulfurs	-	1½ gr.
Een pack lacrijssien	-	6 gr.
Een takell tonne enen groten scepe	-	15 gr.
Een takell ton een cleyn scepe	-	9 gr.
Een bereven ton	-	6 gr.
Een bereven stroewas	-	1½ gr.
Een onbereven ton	-	6 gr.
Een stuck was boven hondert lb. weghende	-	4½ gr.

12v)

Een schymmese boexvelle, canijnsvelle, reevellen off ander vellen van bestien	-	12 gr.
Een groet hondert claphouwt 2400 cleyn voir dat hondert gerekent	-	9 groet
Een vat boxvellen	-	10½ gr.
Een tonne copers	-	4½ gr.
Een last oesmonts	-	12 gr.
Een mese copers	-	2 gr.
Een groet staellvat	-	4½ gr.
Een clyn staelvaet	-	3 gr.
Een ton tyns	-	4½ gr.
Een stucke loets	-	1½ gr.
Een sack oestersche wolle	-	7½ gr.
Een sack schotzer wullen of vachten	-	18 gr.
Een C engelscher of schotzer loser vachten	-	4½ gr.
Een deker ossen off koen huden	-	3 gr.
Een last tagels[727]	-	10½ gr.
Een last gesouten hueden	-	9 gr.
Een last smeers	-	9 gr.
Een last boters	-	10½ gr.
Een last zeelsmouts off transs	-	10½ gr.
Een last zelbramen	-	7½ gr.
Een last vlass	-	9 gr.

13r)

Een last asschen	-	7½ gr.
Een last pex off terre	-	7½ gr.
Een last zelspeck	-	10½ gr.
Een last oesters byrs	-	6 gr.
Een last bonen of arwyten	-	6 gr.
Een hondert knarrehouts	-	9 gr.
Een hondert wagenschouts	-	7½ gr.

[727] Dierlijke staarten.

Een hondert rijshouts - 6 gr.
Een groet hondert claphouts cleyn 24 voir een C
- 9 gr.
12 cleyn last geschoefder tonnen mitten boden mackt een last
- 7½ gr.
Elck vat vlas off kenneps - 4½ gr.
Een pack pruijss vlass een c ende xx stuck voert last
- 6 gr.
Een scippont specks off vleys - 3 gr.
Een last mels in tonnen beslagen - 7½ gr.
Een bale beckene - 3 gr.
Een kiste glasen - 7½ gr.
Een last haselnoten - 7½ gr.
Een C speren - 3 gr.
Een pack off rolle oesters lyndewaets
- 12 gr.

13v)
Een vat stoers - 2 gr.
Een last salmes - 9 gr.
Een ton kopers off yserdraetz - 4½ gr.
Een schippont kabelgarens - 3 gr.
Een last kopers - 9 gr.
Een last mostersaetz - 9 gr.
Een sack hoppen - 9 g.
Een C remen - 4 gr.
Een last tonnevisses - 9 gr.
Een wynvat weets - 6 gr.
Een last terwen off rogge - 7½ gr.

Van gesteente off gout gewrocht off ongewrocht off sulver dat een man an hem dragen mach dair en sullen sie genen toll off gheven.

Hyr eyndet die toll van der Gouwe ende van Sperendam.

Die toll van der Gowsluese

Een pack laken - 12 gr.
Een teerlinck laken - 6 gr.
Een fyrdell laken - 3 gr.
Een onbeslagen lakens - 1 gr.
Een bereven ton - 4½ gr.

14r)
Een droghe onbereven vat - 4½ gr.
Een droghe onbereven ton - 1½ gr.

Een bereven vat van westen	-	9 gr.
Een bereven stroe was	-	6 gr.
Een pack was 100 lb. wegende	-	3 gr.
Een last herinx	-	7½ gr.
Een last bottere	-	7½ gr.
Een last zepen	-	9 gr.
Een last smeers off tallichs	-	1½ gr.
Een last trans	-	7½ gr.
Een last seelbramen	-	9 gr.
Een last ffis off sels	-	6 gr.
Een last aschen	-	7½ gr.
Een last blauer aschen	-	6 gr.
Een last zeelspeck	-	7 gr.
Een last pex off teers	-	9 gr.
Een last hasenoten	-	6 gr.
Een ton mels	-	6 gr.
Een last souts	-	6 gr.
Een last mostersaet	-	7½ gr.
Een last oesters byrs	-	7½ gr.
Een last gesouten hude	-	6 gr.
12 last gescoefde tonnen mitten bodem	-	7½ gr.

14v)

Een last pruys vlas 100 ende 20 stuck voir dat last	-	9 gr.
Een last copers	-	7½ gr.
Een schymmese box off segenvell	-	7½ gr.
Een aem Rynss wyns	-	6 gr.
Een boet romenie, malveseye off een pijpe basters, gescouwet off ongescowet	-	9 gr.
Een bale fysteijns	-	9 gr.
Een last aluyns	-	
Een ball rysts, amandelen, comyn off andere specerien buten faten	-	4½ gr.
Een pype olyen	-	4½ gr.
Een pype asyns	-	9 gr.
Een last osemonts	-	7½ gr.
Een beslagen mande	-	6 gr.
Een halve mande	-	3 gr.
Een tonne asyns	-	1½ gr.
Een tonne sulfurs off zwevell	-	1½ gr.
Een ton copers	-	3 gr.
Een mese kopers	-	1½ gr.
Een groet staelfat	-	3 gr.
Een cleyn stalfat	-	1½ gr.

Een vlese tyns	-	1½ gr.
Een stuck loets	-	1 gr.

15r)

Een ton tyns	-	3 gr.
Een pack lackeryssen houts	-	4½ gr.
Een pack pruijs vlas	-	4½ gr.
Een vat vlaes off kennips	-	4½ gr.
Een baell beckens	-	3 gr.
Een C roden Spaens ysers	-	7½ gr.
Dree coppell froytz	-	2½ gr.
Een C souts	-	18 gr.
Een M stockvisches	-	15 gr.
Een rolle caniphas	-	4½ gr.
Een pack off rolle oesters lynwaetz	-	10½ gr.
Een pack grawe oesters lakens	-	6 gr.
Een sack Schotzer wullen off vachten	-	9 gr.
Een sack ostersche wullen	-	4½ gr.
Een hondert loser vachten	-	3 gr.
Een deker koen off ossen huden	-	1½ gr.
Een hondert knaerhoutz, 1 holt	-	1 gr.
Een hondert wagenschotz, 1 holt	-	1 gr.
Een Rychs houts, 1 holt	-	1 gr.
Een C sparren, 1 sparre	-	1 gr.
Item 2400 claphouts	-	7½ gr.
Een hondert boechouts	-	1½ gr.
Een hondert ryemen	-	3 gr.

15v)

Een 100 fem houts	-	3 gr.
Een kiste mit komanscappen	-	3 gr.
Een schippont specks	-	1½ gr.
Een vat stoers	-	1½ gr.
Een tonne copers off yserdraetz	-	3 gr.
7 stucke cabergaerns off een scippont	-	1½ gr.
Een sack veren	-	3 gr.
Een sack hoppen	-	6 gr.
Een vat weets	-	4½ gr.
Een last terwen off rogge	-	4½ gr.
Een takell ton een groet scypen	-	12 gr.
Een takel ton een cleijn scyppen	-	6 gr.
Een corff Coels garens	-	3 gr.

Privilegien vanden Oesterlinck.

Ende voirt van allen anderen guede die hyr niet gescreven en staen dair salmen den tolner van Gervliet ende vanden Gowde ende van der Goudesluese off gheven na advenant een redelicheit hyr baven genoempt staet res.

16r)
Item weret sake dat yemant van der Hanse vurs. ennighe besonderlinge vrijheyt in die vurs. tollen hadde, die en sall by deser compositien ende overdracht niet vermyndert wesen, meer sall die gebruecken na inhout der breven ende rechten die sie dair aff hebben moghen.

Item soe ist averdraghen oft gebuerde dat ennich schypper die guden in hadde vanden vurs. coepluyden van der Hanzen ende die selven scipperen off schippers die toll dair aff ontfoerde off anders syns sich ontgengen tegens den heren off dat sie niet en betaelden dat gheen dat sie van dat guet van rechts wegen schuldich weren to betalen, des niet tegenstaende soe en soude die vurs. coepluden van der Hanze vurs. noch hoeren guede om der saken willen niet gecoft noch belast worden, maer dat solden die vurs. tolners dan anden scipperen diet gesaede mogen verhalen, an syn lyff ende an syn guet ende an nement anders. Van welcker compositie ende averdracht hyr boven vurs. syn twe gelycke cedulen off chyrografen mitten Ave Maria uuth een gesneden,

16v)
dair myn gnadige here hertouge Philips van Bourgoengen die een off heft ende die ander die meennis to Brugge van den natien van den Oesterlinck off van den Hansen die andere off hebben.

Dese compositie was gemaict to Brugge op Sanct Jacobsavent des hilegen apostels int jair ons heren dusent vyrhondert ende 54 doen die kopman van Uettrech op bracht ende to Brugge weder quam

A b c d e f g res.

Bronnen en literatuur

A. Onuitgegeven bronnen

GELDERS ARCHIEF TE ARNHEM

I. Hertogelijk Archief

a. Tolrekeningen Lobith

inv.nrs.	boekjaren
216	1388/1389
221	1390
223-227	1393/1394 (incompleet) t/m 1396/1397
229-231	1397/1398 t/m 1398-1399
722	1404/1405
723	1408/1409
724	1409/1410
726	1413/1414
727	1414/1415
728	1417/1418
729-733	1426/1427 t/m 1430
733-734	1438/1439 t/m1439/1440
736	1443/1444 en 1444/1445 (1 band)
737	1451 en 1451/1452 (1 band)
738	1451/1452
739	1453/1454
740	1458/1459
741	1459

b. Tolrekeningen Nijmegen

221	1390
223-227	1393/1394 (incompleet) t/m 1396/1397
229-231	1397/1398 t/m 1398-1399
1061	1491-1492

c. Tolrekeningen IJsseloord

223-227	1393/1394 (incompleet) t/m 1396/1397
229-231	1397/1398 t/m 1398-1399

d. Tolrekeningen Zutphen

223-227	1393/1394 (incompleet) t/m 1396/1397
229-231	1397/1398 t/m 1398-1399

e. Tolrekeningen Zaltbommel

759-762	1436/37 t/m 1439-1440
763	1441-1442

f. overig

Aanwinsten 1948 A, III, 1808	Register van diverse stukken, waaronder een katern met een afschrift van een tarief voor de tol bij Lobith in 1380 (f. 31v.-36r.)

II. Archief Rekenkamer

a. Tolrekeningen Nijmegen

inv. nrs.	boekjaren
1054	1516 t/m 1520 (1 band)
2416-2419	1543/1544 t/m 1546/1547
2421-2430	1548 t/m 1557

b. Tolrekeningen IJsseloord

2326-2330	1543/1544 t/m 1547/1548

c. Tolrekeningen Arnhem

2281-2287	1543/1544 t/m 1550
2292	1553

d. Tolrekeningen Zaltbommel

2547-2549	1543 t/m 1545

e. overig

300	*'Register vanden placcaten'*
768	Toltarief en tolvrijheden van de tol te Lobith, ca. 1550
808	Register van tolvrijheden en privileges betreffende de Grote Gelderse Tol,1257-1572.
809	Vier boekjes met toltarieven voor de vaart tussen Ehrenfels en Brabant/Vlaanderen, 1450-1550

STADSARCHIEF DEVENTER

I. Middeleeuws Archief

Inv.nr.	
135a	
150	Kameraarsrekeningen (of stadsrekeningen) 1441-1600
208	'*Der Vreezen Cathentoll*'
210	'*Opschrijvinge van den ghemienen tol*'

II. Rechterlijk Archief

19	Register van vrijgeleides

NATIONAAL ARCHIEF, DEN HAAG

Grafelijkheidsrekenkamer, Rekeningen, inv. nr. 164.
Archief Hof van Holland, inv. nrs. 19, 20, 24 en 466.

WESTFRIES ARCHIEF HOORN

Bergnummer 2843

STADSARCHIEF DORDRECHT

Archief Gemene Maashandelaars, inv. nr. 201.

REGIONAAL ARCHIEF NIJMEGEN

Oud-archief, inv. nr. 2740b.

ALGEMEEN RIJKSARCHIEF BRUSSEL

Inv. nr. 23403 Register van de 100^{e}-penning bij Gorinchem geheven, feb.-jul. 1545

B. Uitgegeven bronnen en literatuur

Aerts, E., 'Het hoofdelijk bierverbruik in de Zuidelijke Nederlanden (ca. 1400-1800). Enkele kanttekeningen', in: *"Proeve 't al, 't is prysselyck". Verbruik in Europese steden (13de-18de eeuw). Consumption in European Towns (13th-18th Century). Liber amicorum Raymond van Uytven*, Bijdragen tot de Geschiedenis 81 (Antwerpen 1998) 43-60.

Alberts, W.J. (ed.), *De cameraarsrekeningen van Deventer betreffende het jaar 1447*, Fontes minores medii aevi 9 (Groningen 1959).

Alberts, W. J., 'Overijssel und die benachbarten Territorien in ihrer wirtschaftlichen Verflechtungen im 14. und 15. Jahrhundert', in: *Rheinische Vierteljahrsblätter* 24 (1959) 40-57.

Alberts, W.J., 'De tolrekeningen van Lobith over de jaren 1404/1405 en 1408/1409', *Bijdragen en Mededelingen van het Historisch Genootschap* 81 (Utrecht 1967) 58-177.

Alberts, W.J. (ed.), *De stadsrekeningen van Arnhem*, deel II (1378-1402) (Groningen 1969).

Alberts, W.J., *De Nederlandse Hanzesteden* (Bussum 1969).

Alberts, W.J. en H.P.H. Jansen, *Welvaart in wording. Sociaal-economische geschiedenis van Nederland van de vroegste tijden tot het einde van de middeleeuwen* (2e, vermeerderde druk, Den Haag 1977).

Alberts, W. J., *De geschiedenis van Gelderland van de vroegste tijden tot het einde der middeleeuwen* (2e druk, Den Haag 1978).

Alberts, W.J., *Der Rheinzoll Lobith im späten Mittelalter*, Rheinisches Archiv 112 (1981).

Alberts, W.J., *Het Rijnverkeer bij Lobith anno 1306: de tolrekening van Lobith over het jaar 1306-1307 betreffende invoer en uitvoer van handelsgoederen* (Zutphen 1986).

Alberts, W. J., 'Gelders-Keulse betrekkingen in de jaren 1460-1465. Een vergeten hoofdstuk uit de Gelderse geschiedenis', in: F.H.J. Dieperink, D. Th. Enklaar en W.J. Alberts, *Studiën betreffende de geschiedenis van Oost-Nederland van de dertiende tot vijftiende eeuw* (Groningen en Jakarta 1953).

Allen, R.C. en R.W. Unger, *Allen-Unger Database. European Commodity Prices 1260-1914* [http://www2.history.ubc.ca/unger/htm_files/new_grain.htm].

Ammann, 'Untersuchungen zur Wirtschaftsgeschichte des Oberrheinraumes I: Konrad von Weinbergs Geschäfte mit Elsässer Wein nach Lübeck im Jahre 1426', in: *Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins* 108 (Neue Folge 69) (1960) 466-498.

Andernach, Norbert (ed.), *Die Regesten der Erzbischöfe von Köln im Mittelalter. Band 9: 1381-1390 (Friedrich von Saarwerden)* (Bonn 1983).

Angermann, N., 'Novgorod – das Kontor im Osten', in: J. Bracker (ed.), *Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos* (Catalogus bij de tentoonstelling in het Museum für Hamburgische Geschichte) deel 1 (Hamburg 1989) 172-176.

Asaert, G., *De Antwerpse scheepvaart in de XVe eeuw (1394-1480). Bijdrage tot de ekonomische geschiedenis van de stad Antwerpen* (Brussel 1973).

Bakker, F.J., 'Het beleg van Deventer in de verscheidenheid der rekeningen', in: D.E.H. de Boer , J.W. Marsilje en J.G. Smit (eds.), *Vander rekeninghe. Bijdragen aan het symposium over onderzoek en editieproblematiek van middeleeuws rekeningenmateriaal gehouden in Utrecht op 27 en 28 februari 1997* (Den Haag 1998) 87-97.

Ballaux, B., *Transport en economische ontwikkeling in het hertogdom Brabant gedurende de lange zestiende eeuw* (dissertatie Antwerpen 2006)

Bavel, B.J.P., *Transitie en continuïteit. De bezitsverhoudingen en de plattelandseconomie in het westelijke gedeelte van het Gelderse rivierengebied, ca.1300-ca.1570* (Hilversum 2001)

Bavel, B.J.P. van en J.L. van Zanden, 'The jump-start of the Holland economy during the late-medieval crisis, c.1350-c.1500', *Economic History Review* 57-3 (2004) 503-532.

Bavel, B.J.P. van, 'Proto-industrie tussen de Gelderse rivieren? Een eerste verkenning naar de niet-agrarische, marktgerichte activiteiten op het platteland van het Gelderse rivierengebied, 1300-1600', *BMG* 93 (2002) 55-78.

Bavel, van, B.J.P,. 'Landbouw, bosbouw en visserij in het hertogdom Gelre in de late Middeleeuwen (tot ca. 1600), in: Johannes Stinner, Karl-Heinz Tekath e.a. (red.). *Het hertogdom Gelre. Geschiedenis, kunst en cultuur tussen Maas, Rijn en IJssel* (Utrecht 2003) 282-287.

Behrmann, Thomas, 'Verhaltensformen zwischen Herrschern und Hansestädten. Beobachtungen zu den anglo-hansischen und dänisch-hansischen Beziehungen', in: Rolf Hammel-Kiesow (ed.), *Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung*, Hansische Studien 13 (Trier 2002) 77-96.

Benders, Jeroen, 'De demografische ontwikkeling van Overijssel 1369-ca.1600: een kritische reactie', *OHB* 110 (1995), 31-43.

Benders, J.F., 'Van Danzig naar Zutphen. Albert op de Korenmarkt, koopman (†1458)', *Zutphen. Tijdschrift voor de historie van Zutphen en omstreken* 16-3 (1997) 49-60.

Benders, J.F., 'Over ossen en keurslagers: de stad-Groningse, Overijsselse en Gelderse veehandel tussen ca. 1350 en 1550', in: D.E.H. de Boer, R.I.A. Nip en R.W.M van Schaïk (eds.), *Het Noorden in het Midden. Opstellen over de geschiedenis van de Noord-Nederlandse gewesten in de Middeleeuwen en de Nieuwe Tijd* (Groningen 1998) 61-86.

Benders, J.F., 'Die Verschriftlichung der Stadtverwaltung in Deventer und Zutphen im Spiegel ihrer Beziehungen zur Hanse', in: N. Jörn, R.-G. Werlich en H. Wernicke (eds.), *Der Stralsunder Frieden von 1370. Prosopographische Studien*, QDhG 46 (Keulen, Wenen, Weimar 1998) 363-377.

Benders, J.F., '"Item instituimus ibidem singulis annis nundinas." Fairs in the principality of Guelders, 1294-1543', in: S. Cavaciocchi (ed.), *Fiere e mercati nella integrazione delle economie europee, secc. XIII-XVIII*, Istituto internazionale di storia economica "F. Datini" Prato. Serie II – Atti delle 'Settimane di studi' e altri Convegno (Prato 2001) 645-667.

Benders, J. F., *Bestuursstructuur en schriftcultuur. Een analyse van de bestuurlijke verschriftelijking in Deventer tot het eind van de 15de eeuw* (diss. Groningen, Kampen 2003).
Benders, J.F.,'Uit de schaduw van het kasteel: Vollenhove van de 12de eeuw tot omstreeks 1400', in: *Vollenhove, stad en vermaarde zonen. Negen opstellen bij de viering van 650 jaar stadsrecht* (Kampen 2005) 17-42.
Berkenvelder, F.C., *Zwolle als Hanzestad* (Zwolle 1983).
Bieleman, J., *Boeren op het Drentse zand 1600-1910. Een nieuwe visie op de 'oude' landbouw*, A.A.G. Bijdragen 29 (Wageningen 1987).
Bieleman, J., 'De Gelderse landbouw vóór 1850', in: Jan Bieleman e.a. (ed.), *Anderhalve eeuw Gelderse landbouw. De geschiedenis van de Geldersche maatschappij van landbouw en het Gelderse platteland* (Groningen 1995) 34-64
Blink, H., 'Economisch-geographische ontwikkeling van den Gelderschen IJsel en zijn stroomgebied. (Deventer, Kampen, Zutfen en Doesburg)', in: *Tijdschrift voor economische geographie* 1 (1910) 253-269.
Blockmans, W.P. (ed.), *Handelingen van de leden en van de Staten van Vlaanderen. Excerpten uit de rekeningen van de Vlaamse steden en kasselrijen en van de vorstelijke ambtenaren. Deel 2: Vanaf de onderwerping van Brugge (4 maart 1438)* (Brussel 1995).
Blockmans, W.P. 'Der holländische Durchbruch in der Ostsee', in: S. Jenks en M. North (eds.), *Der hansische Sonderweg?*, QDhG 39 (Keulen, Weimar, Wenen 1993) 49-58.
Blockmans, W.P., 'The economic expansion of Holland and Zeeland in the fourteenth-sixteenth centuries', in: E. Aerts e.a. (eds.), *Studia historica oeconomica. II. Liber Amicorum Herman van der Wee* (Leuven 1993) 41-58.
Blockmans W.P. en W. Prevenier, *De Bourgondiërs. De Nederlanden op weg naar eenheid, 1384-1530* (Amsterdam 1997).
Bochove, C. van., *Database Hollandse haringvisserij 1500-1795* – online database [http://www.iisg.nl/research/haringvisserij.php]
Bochove, C. van, 'De Hollandse haringvisserij tijdens de vroegmoderne tijd', *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* 1-1 (2004) 3-27.
Boekel, P.N., *De zuivelexport van Nederland tot 1813* (Diss. Utrecht 1929).
Boelmans-Kranenburg, H.A.H, 'Visserij van de Noordnederlanders', in: G. Asaert e.a. (eds.) *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden . Deel 1: Prehistorie, Romeinse Tijd, Middeleeuwen, vijftiende en zestiende eeuw* (Bussum 1976).
Boer, D.E.H. de, '"Waermede sal men den cogge laden?' – Enkele aspecten van de laat-middeleeuwse handel in de Nederlanden, tot ca. 1470', in: *Rotterdam Papers VII A contribution to medieval archeology* (Rotterdam 1992) 51-61.
Boer, D.E.H. de, Faber, D.J., Jansen, H.P.H., Gent, M.J. van (eds.), *De rekeningen van de grafelijkheid van Holland uit de Beierse periode. Deel 1393-1396: de rekeningen van de tresorier en de dijkgraaf van de Grote Waard*, Rijks Geschiedkundige Publicatiën (RGP) Grote Serie 239 (Den Haag 1997).
Boer, D.E.H., '"Roerende van der visscheryen". Enkele aspecten van de visvangst in Holland en Zeeland tot de Sint Elizabethsvloed van 1421', in: D.E.H. de Boer, E.H.P. Cordfunke en H. Sarfatij (eds.), *Holland en het water in de Middeleeuwen.*

Strijd tegen het water en beheersing en gebruik van het water (Hilversum 1997) 115-140.
Boer, D.E.H. de, Marsilje, J.W. en Smit, J.G. (eds.), *Vander rekeninghe. Bijdragen aan het symposium over onderzoek en editieproblematiek van middeleeuws rekeningenmateriaal gehouden in Utrecht op 27 en 28 februari 1997* (Den Haag 1998).
Boer, D.E.H. de, 'Tolrekeningen, een verwaarloosde bron?', in: *Vander rekeninghe* (Den Haag 1998) 207-219.
Boer, D.E.H. de, 'De zaak Jorien Voet. Een Kamper piraterijconflict aan het eind van de 15de eeuw', *Kamper Almanak* (2003) 68-96.
Boer, D.E.H. de, 'De stad als "pleitbezorger"? De raadsels rondom een middeleeuwse vrachtbrief in het Kamper archief ontrafeld', *Kamper Almanak* (2005) 41-73.
Bos-Rops, J.A.M.Y., *Graven op zoek naar geld. De inkomsten van de graven van Holland en Zeeland, 1389-1433* (Hilversum 1993).
Bracker, J. (ed.), *Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos* (Catalogus bij de tentoonstelling in het Museum für Hamburgische Geschichte) 2 delen (Hamburg 1989).
Brand, H., 'Habsburg diplomacy during the Hollando-Wend trade conflict of 1510-1514', in: H. Brand (ed.), *Trade, diplomacy and cultural exchange. Continuity and change in the North Sea area and the Baltic c. 1350-1750* (Hilversum 2005) 113-135.
Brulez, W., 'De zoutinvoer in de Nederlanden in de 16e eeuw', *TvG* 68 (1955) 181-192.
Brulez, W., 'De handelsbalans der Nederlanden in het midden van de 16e eeuw', *BGN* 21 (1966-1967) 278-310.
Brulez, W., 'De economische kaart van de Nederlanden in de 16e eeuw volgens Guicciardini', *TvG* 83 (1970) 352-357.
Brünner, E.C.G., 'Een Hoornsch koopmansboek uit de tweede helft der vijftiende eeuw', *Economisch-Historisch Jaarboek* 10 (1924) 3-79.
Bruns F. en H. Weczerka, *Hansische Handelsstraßen* (Weimar 1962).
Buisman, J., *Duizend jaar weer, wind en water in de Lage Landen*. *Deel 2: 1300-1450* (Franeker 1996).
Buisman, J., *Duizend jaar weer, wind en water in de Lage Landen*. *Deel 3: 1450-1575* (Franeker 2000).
Burkhardt, M. en J.A. Weststrate, 'Ein holländisch-seeländischer Zolltarif für die Hanse aus dem Jahre 1454', *Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde* 84 (2004) 9-34.
Burkhardt, M., 'Die Ordnungen der vier Hansekontore Bergen, Brügge, London und Novgorod', in: A. Graßmann (ed.), *Das Hansische Kontor zu Bergen und die Lübecker Bergenfahrer. International workshop Lübeck 2003* (Lübeck 2005) 58-77.

Coenen, Adriaan, *Het Visboek* [KB-handschrift 78 E 54]. Digitale online editie: http://www.kb.nl/galerie/visboek/index.html.
Cordes, A., *Spätmittelalterlicher Gesellschaftshandel im Hanseraum* (Keulen 1998).

Dam, P.J.E.M. van, en J.M. van Winter, 'Theorie en praktijk van eetregimes in de Middeleeuwen', *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis* 29 (2003) 385-412.
Dam, P.J.E.M. ,'Middeleeuwse bedrijven in zout en zel. De moerneringsrekening van Puttermoer van 1386 in vergelijkend perspectief,' *Jaarboek voor Middeleeuwse Geschiedenis* 2006 (Hilversum 2006) 85-115.
Damen, M.J.M., *De gewestelijke ambtenaren van Holland en Zeeland in de Bourgondische periode (1425-1482)*. Hollandse studiën 36 (Hilversum 2000).
Dekker, C., *Een schamele landstede. Geschiedenis van Goes tot aan de Satisfactie in 1577* (Goes 2002)
Despy, G., *Les tarifs de tonlieux*, Typologie des sources du moyen age occidental (Turnhout 1976).
Devliegher, L., 'Het Oosterlingenhuis te Brugge', in: N. Jörn, W. Paravicini en H. Wernicke (ed.), *Hansekaufleute in Brügge. Teil 4: Beiträge der internationalen Tagung in Brügge April 1996* (Frankfurt am Main enz. 2000) 13-32.
Dirlmeyer, U., 'Mittelalterliche Zoll- und Stapelrechte als Handelshemmnisse?', in: H. Pohl (ed.), *Die Auswirkungen von Zöllen und anderen Handelshemmungen auf Wirtschaft und Gesellschaft vom Mittelalter bis zur Gegenwart*, Beiheft Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 80 (Stuttgart 1987) 18-39.
Ditt, K., 'Franz Petri und die Geschichte der Niederlande. Vom germanischen Kulturraum zur Nation Europas', *TvG* 118 (2005) 169-187.
Doehaerd, R., *Comptes du tonlieu d'Anvers 1365-1404* (Brussel 1947).
Doehaerd, R., 'Note sur le commerce du blé dans les Pays-Ba au XIVe siècle', in: *Miscellanae historica in honorem Leonis van der Essen* (Brussen en Parijs 1947) 507-513.
Dollinger, P., *Die Hanse* (vijfde druk, Stuttgart 1998).
Don, J., *De archieven der gemeente Kampen. Deel I: Het oud-archief* (Kampen 1963).
Doornick, J. van, 'Welke zou de hoofdoorzaak van het verval der bevaarbaarheid van den IJssel zijn?', *Overijsselsche Almanak voor Oudheid en Letteren* 3 (1839) 62-126.
Dösseler, E., 'Der Niederrhein und die Brabanter Messen zu Antwerpen und Bergen op Zoom vom Ende des 14. bis zum Ende des 16. Jahrhunderts', in: *Düsseldorfer Jahrbuch* 57/58 (1980) 47-97.
Dückers, R. en P. Roelofs (eds.), *De gebroeders Van Limburg. Nijmeegse meesters aan het Franse hof, 1400-1416* (Gent 2005)
Dumolyn, J., *De Brugse opstand van 1436-1438* (Kortrijk en Heule 1997)

Ebeling, D., '"Vloyten ende plancken". Der Holzhandel am Niederrhein vom 15. bis zum 18. Jahrhundert', in: W. Arand en J. Prieur (eds.), *"Zu allen theilen inß mittel gelegen" – Wesel und die Hanse an Rhein, IJssel und Lippe*, Katalog zur Weseler Hanseausstellung 1991 (Wesel 1991) 168-178.
Egmond, F., *Het Visboek. De wereld volgens Adriaen Coenen* (Zutphen 2005)
Eickels, K. von, 'Große Schiffe, kleine Fässer: Der Niederrhein als Schiffahrtsweg im Spätmittelater', in: D. Geunich (ed.) , *Der Kulturraum Niederrhein.* Band I: Von der Antike bis zum 18. Jahrhundert (2e druk, Essen 1998) 43-66.
Eickels, K. von, *Die Deutschordensballei Koblenz und ihre wirtschaftliche*

Entwicklung im Spätmittelalter, Quellen und Studien zur Geschichte des Deutschen Orden (Marburg 1995).
Epstein, S.R., *Freedom and Growth: the rise of states and markets in Europe, 1300-1750* (Londen en New York 2000).
Epstein, S.R., 'The late medieval crisis as an "integration crisis"', in: Prak, M. (ed.), *Early modern capitalism. Economic and social change in Europe, 1400-1800* (Londen en New York 2001) 25-50.

Fahlbusch, F.B. 'Das Hansische Unterquartier – Ein Irrweg der Forschung?', in: H. Wernicke en N. Jörn (eds.). *Beiträge zur hansischen Kultur-, Verfassungs- und Schifffahrtsgeschichte*, Hansische Studien X (Weimar 1998) 299-308.
Feenstra, R. 'Les foires aux Pays-Bas Septentrionaux', in: *La Foire,* Receuils de la Société Jean Bodin, tome V (Brussel 1953) 209-239
Frankewitz, S., 'De Gelderse landsheerlijke burchten van de dertiende tot het eind van de vijftiende eeuw', in: J. Stinner, K.-H. Tekath e.a. (red.). *Het hertogdom Gelre. Geschiedenis, kunst en cultuur tussen Maas, Rijn en IJssel* (Utrecht 2003) 187-206.
Friccius, W., 'Der Wirtschaftskrieg als Mittel hansischer Politik im 14. und 15. Jahrhundert', in: *HGBll.* 57 (1932) 38-77.
Fuge, 'Weinbehandlung und Weinfälschung im Mittelalter und früher Neuzeit: Technik, Verbreitung und regionale Rechtspraxis', in: D. Ebeling e.a. (eds.), *Landesgeschichte als multidisziplinäre Wissenschaft. Festgabe für Franz Irsigler zum 60. Geburtstag* (Trier 2001) 485-496.

Gent, M.J. van, *Pertijelijke saken: Hoeken en Kabeljauwen in het Bourgondisch-Oostenrijkse tijdperk* (Den Haag 1994).
Gönnenwein, O., *Das Stapel- und Niederlagsrecht* (Weimar 1939).
Gottschalk, M.K.E., *Stormvloeden en rivieroverstromingen in Nederland. I: de periode vóór 1400* (Assen 1971).
Gottschalk, M.K.E., *Stormvloeden en rivieroverstromingen in Nederland. II: de periode 1400-1600* (Assen 1975).
Groenewold, P., 'Die politische Dimension fehlt. Anmerkungen zum Beitrag von Karl Ditt', *Tijdschrift voor Geschiedenis* 118 (2005) 188-190.
Grooten, J., 'Kampen an der IJssel', in: J. Bracker (ed.), *Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos* (Catalogus bij de tentoonstelling in het Museum für Hamburgische Geschichte) deel 1 (Hamburg 1989) 217-219.
Groustra-Werdekker, A.H., 'Tollenaarsperikelen rond de Grote Gelderse tol bij Nijmegen', in: *Schipper, mag ik overvaren? Riviertollen in Gelderland* (Catalogus bij de expositie in Museum De Stratemakerstoren te Nijmegen) (Nijmegen 2005) 44-69.

Haak, S.P., 'Brielle als vrije en bloeiende handelsstad in de 15e eeuw', *BVGO* IV-6 (1907) 7-66.
Hammel-Kiesow, R., *Die Hanse* (München 2000).
Hansisches Urkundenbuch (=HUB), delen IV (1361-1392) en V (1392-1414), K. Kunze (ed.), (Leipzig en Weimar 1896 en 1899).

Häpke R., (ed.), *Niederländische Akten und Urkunden zur Geschichte der Hanse und zur deutschen Seegeschichte. Erster Band: 1531-1557* (München en Leipzig 1913) en *Zweiter Band: 1558-1669* (München en Leipzig 1923).
Harreld, D., *High Germans in the Low Countries. German merchants and commerce in Golden Age Antwerp* (Leiden en Boston 2004).
Harter, H., 'Flößerei', in: *Spätmittelalter am Oberrhein. Alltag, Handwerk und Handel, 1350-1525*, Aufsatzband zur Großen Landesausstellung Baden-Württemberg (Stuttgart 2001) 215-229.
Heeres, W.G., 'De heffing van het paalgeld door Kampen en Amsterdam', *Economisch- en sociaal-historisch jaarboek* 46 (1983) 128-141.
Henn, V., 'Der Lübecker Hansetag vom Sommer 1418', *Beiträge zur Deutschen Volks- und Altertumskunde* 26 (1988-1991) 25-41.
Henn, V., 'Der niederrheinisch-ostniederländische Raum und die Hanse', in: W. Arand en J. Prieur (eds.), *"Zu allen theilen inß mittel gelegen" – Wesel und die Hanse an Rhein, IJssel und Lippe, Katalog zur Weseler Hanseausstellung 1991* (Wesel 1991) 11-32.
Henn, V., 'Städtebünde und regionale Identitäten im hansischen Raum', in: Peter Moraw (ed.), *Regionale Identität und soziale Gruppen im deutschen Mittelalter* (Berlijn 1992) 41-64.
Henn, V., 'Innerhansische Kommunikations- und Raumstrukturen. Umrisse einer neuen Forschungsaufgabe?', in: S. Jenks en M. North (eds.), *Der hansische Sonderweg?*, QDhG 39 (Keulen, Wenen, Weimar 1993) 255-268.
Henn, V., '"…de alle tyd wedderwartigen Suederseeschen stedere". Zur Integration des niederrheinisch-ostniederländischen Raumes in der Hanse', HGBll. 112 (1994) 39-56.
Henn, V., 'Mißglückte Messegründungen des 14. und 15. Jahrhunderts', in: Peter Johanek en Heinz Stoob (eds.), *Europäische Messen und Märktesysteme im Mittelalter und Neuzeit* (Keulen, Wenen, Weimar 1996) 205-222.
Henn, V., 'Kommunikative Beziehungen und binnenhansisches Raumgefüge', in: Rolf Hammel-Kiesow (ed.), *Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung*, Hansische Studien 13 (Trier 2002) 33-42.
Henn, V., 'Die Bergenfahrer und die süderseeische Städte. Ein "Werkstattbericht"', in: A. Graßmann (ed.), *Das Hansische Kontor zu Bergen und die Lübecker Bergenfahrer. International workshop Lübeck 2003* (Lübeck 2005) 231-244.
Herborn, W. en Militzer, K., *Der Kölner Weinhandel. Seine sozialen und politischen Auswirkungen im ausgehenden 14. Jahrhundert* (Sigmaringen 1980).
Hermesdorf, B.H.D., *De herberg in de Nederlanden. Een blik in de beschavingsgeschiedenis* (Assen 1957).
Herwaarden, J. van, e.a. (eds.) *Geschiedenis van Dordrecht tot 1572* (Hilversum 1996).
Hill, T. en L. Ersgård, 'Der Schonenmarkt – die Messe im Norden', in: J. Bracker (ed.), *Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos* (Catalogus bij de tentoonstelling in het Museum für Hamburgische Geschichte) deel 1 (Hamburg 1989) 536-542.
Hirschfelder, G., *Die Kölner Handelsbeziehungen im Spätmittelalter* (Keulen 1994).
Holthuis, P., *Frontierstad bij het scheiden van de markt. Deventer: militair,*

demografisch, economisch; 1578-1648 (Diss. Groningen; Houten, Deventer 1993).
Hohenberg, P. en L.H. Lees, *The making of urban Europe, 1000-1994* (Cambridge Mass. 1995)
Hollweg, O., *De Nederlandsche Hanzesteden* (Soest 1942).
Hollestelle, J., *De steenbakkerij in de Nederlanden tot omstreeks 1560* (Diss. Utrecht, Assen 1961).
Hove, J. ten, *Geschiedenis van Zwolle* (Zwolle en Kampen 2005).

Irsigler, F., 'Getreidepreise, Getreidehandel und städtische Versorgungspolitik in Köln, vornehmlich im 15. und 16. Jahrhundert', in: W. Besch e.a. (eds.), *Die Stadt in der europäischen Geschichte. Festschrift Edith Ennen* (Bonn 1972) 571-610.
Irsigler, F., 'Kölner Wirtschaft im Spätmittelalter', in: H. Kellenbenz (ed.), *Zwei Jahrtausende Kölner Wirtschaft* (Keulen 1975) 216-319.
Irsigler, F., *Die wirtschaftliche Stellung der stadt Köln im 14. und 15. Jahrhundert. Strukturanalyse einer spätmittelalterlichen Exportgewerbe- und Fernhandelsstadt*, Beihefte VSWG 65 (Wiesbaden 1978)
Irsigler, F., 'Kaufmannstypen im Mittelalter', in: C. Meckseper (ed.), *Stadt im Wandel. Kunst und Kultur des Bürgertums in Norddeutschland 1150-1650* (Stuttgart en Bad Cannstatt 1985) 385-397.
Irsigler, F., 'Die Zollpolitik ausgewählter Handelszentren im Mittelalter', in: H. Pohl, (ed.), *Die Auswirkungen von Zöllen und anderen Handelshemmnissen auf Wirtschaft und Gesellschafft vom Mittelalter bis zur Gegenwart* (Stuttgart 1987) 40-58.
Irsigler, F., 'Desiderata einer hansischen Gewerbe- und Produktionsgeschichte', in: R. Hammel-Kiesow (ed.), *Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung*, Hansische Studien 13 (Trier 2002) 209-219.

Jahnke, C., *Das Silber des Meeres. Fang und Vertrieb von Ostseehering zwischen Norwegen und Italien (12.-16. Jahrhundert)*, QDhG Neue Folge 49 (Keulen, Weimar en Wenen 2000)
Janse, A., *Grenzen aan de macht. De Friese oorlogen van de graven van Holland omstreeks 1400* (Den Haag 1993).
Jansma, T.S., 'Elburgs economisch verleden', in: *Elburg afgesloten van open water. Onderzoekingen in verband met de betekenis van de Zuiderzee-inpoldering voor de Gemeente Elburg*, Publicaties van de stichting voor het bevolkingsonderzoek in de drooggelegde Zuiderzeepolders 22 (Amsterdam 1958) 1-23.
Jansma, T.S., 'De betekenis van Dordrecht en Rotterdam omstreeks het midden der zestiende eeuw', in: T.S. Jansma (ed.), *Tekst en uitleg* (Den Haag 1974) 146-177.
Janssen, H.L. en A.D. Verlinde, *Holten, het bisschoppelijk kasteel De Waardenborg*, Archeologische Monumenten in Nederland 6 (Bussum en Amersfoort 1977).
Jenks, S., 'War die Hanse kreditfeindlich?', in: *Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 69 (1982) 305-338.
Jenks, S., *England, die Hanse und Preussen. Handel und Diplomatie, 1377-1474* (Keulen en Wenen 1992)

Kaptein, H. *De Hollandse textielnijverheid 1350-1600. Conjunctuur en continuïteit*, Amsterdamse Historische Reeks, Kleine Serie 35 (Hilversum 1998)

Kaptein, H., 'Poort van Holland. De economische ontwikkeling, 1200-1578', in: M. Carasso-Kok (ed.), *Geschiedenis van Amsterdam tot 1578. Een stad uit het niets* (Amsterdam 2004) 109-174.

Ketner, F., *Handel en scheepvaart van Amsterdam in de vijftiende eeuw* (Leiden 1946).

Keverling Buisman, F. e.a. (eds.), *Verdrag en Tractaat van Venlo. Herdenkingsbundel, 1543-1993* (Hilversum 1993).

Keweloh, H.-W.,'Flößerei und Stapelrecht. Zur Holzversorgung in Mittelalter und Neuzeit', in: idem (eds.), *Auf den Spuren der Flößer. Wirtschafts- und Sozialgeschichte eines Gewerbes* (Stuttgart 1988) 40 – 53.

Kleijntjes, J. en L. Sormani (eds.), *Rekeningen der stad Nijmegen. Deel 8: 1541-1543* (Nijmegen 1919).

Klep, P.M.M. en B. Thissen, 'De economische en sociale ontwikkeling in de Middeleeuwen', in: J.A.E. Kuys en H. Bots (red.), *Nijmegen. Geschiedenis van de oudste stad van Nederland. Deel 2: Middeleeuwen en Nieuwe Tijd* (Wormer 2005) 48-153.

Klep, P.M.M. ' De economische en sociale ontwikkeling in de Nieuwe Tijd, in: J.A.E. Kuys en H. Bots (red.), *Nijmegen. Geschiedenis van de oudste stad van Nederland. Deel 2: Middeleeuwen en Nieuwe Tijd* (Wormer 2005) 324-403.

Könke, G., 'Das niederländische Raffinationsgewerbe in Mittelalter und früher Neuzeit', *Journal of salt history* 5 (1997) 53-81.

Kölzer, T., 'Der Koblenzer Zoll im 11. und 12. Jahrhundert –eine diplomatisch-paläographische Nachlese', *Rheinische Vierteljahresblätter* 66 (2002) 38-73.

Kranz, H., 'Energie für die niederen Lande. Kohlenhandel auf der Maas im 14. Jahrhundert', in: H. Kranz en Ludwig Falkenstein (eds.), *Inquirens subtilia diversa, Dietrich Lohrmann zum 65. Geburtstag* (Aken 2002) 359-373.

Kuppers, W.J., Een stad in stagnatie. De stedelijke financiën van Zutphen tot 1473 (Doctoraalscriptie Katholieke Universiteit Nijmegen 1979/1980).

Kuppers, W.J. en R.W.M. van Schaïk, 'Levensstandaard en stedelijke economie te Zutphen in de 15de en 16de eeuw', in: *Bijdragen en Mededelingen Gelre* 72 (1981) 1-45.

Kuske, B., 'Der Kölner Fischhandel vom 14.-17. Jahrhundert', *Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst* 24 (1905) 227-313.

Kuske, B., 'Die wirtschaftliche und soziale Verflechtung zwischen Deutschland und den Niederlanden bis zum 18. Jahrhundert', in: ibidem, *Köln, der Rhein und das Reich* (Keulen en Graz 1956) 200-256.

Kuys, J.A.E., 'De financiële instellingen van het hertogdom Gelre. Een inventariserend overzicht', in F. Keverling Buisman e.a. (eds.), *Van hertogdom Gelre tot provincie Gelderland. Hoofdstukken uit de geschiedenis van bestuur en bestuursinrichting van Gelderland 1339-1989* (Nijmegen 1990) 27-51.

Kuys, J.A.E., 'Centraal en regionaal bestuur van graafschap en hertogdom Gelre tot 1543', in: Johannes Stinner, Karl-Heinz Tekath e.a. (red.). *Het hertogdom Gelre. Geschiedenis, kunst en cultuur tussen Maas, Rijn en IJssel* (Utrecht 2003) 156-165.

Kuys, J.A.E. en H. Bots (red.), *Nijmegen. Geschiedenis van de oudste stad van Nederland. Deel 2: Middeleeuwen en Nieuwe Tijd* (Wormer 2005).

Leenders, K.A.H.W., 'Middeleeuws zout uit de Delta. Status quaestionis als basis voor nader onderzoek, <http://users.bart.nl/~leenders/txt/zout.zip>

Leenders, K.A.H.W., 'Het middeleeuwse zoutwinningsproces', in: A.M.J. de Kraker en G.J. Borger (ed.), *Veen - Vis - Zout. Landschappelijke dynamiek in de zuidwestelijke delta van de Lage Landen* (Amsterdam 2007) 113-129.

Lesger, Clé, 'Intraregional trade and the port system in Holland, 1400-1700', in: K. Davids en L. Noordegraaf (eds), *The Dutch economy in the Golden Age: nine studies* (Amsterdam 1993).

Lesger, Clé, *Handel in Amsterdam ten tijde van de Opstand. Kooplieden, commerciële expansie en verandering in de ruimtelijke economie van de Nederlanden, ca. 1550-ca.1630* (Amsterdam 2001)

Lloyd, T.H., *England and the German Hansa 1157-1611. A study of their trade and commercial diplomacy* (Cambridge enz. 1991).

Looper, B., 'Hansebewußtsein in den IJsselstädten', *HGBll.* 109 (1991) 65-81.

Looper, B. 'Holland, die IJssel und die Hanse. Jahrmärkte als Brücken und Barrieren', *HGBll. 121* (2003) 1-12.

Maris, A.J., *Het archief van het Hof van Gelre en Zutphen (1543-1795), het Hof van Justitie (1795-1802) en het Departementaal Gerechtshof (1802-1811). Eerste deel: inleiding/een geschiedkundig overzicht* (Arnhem 1978).

Marseille, T., *Wat tolboeken vertolken. Koophandel, schepen en scheepvaart op de IJssel rond 1570* (Leeuwarden 1993).

Marseille, T., *Varen op de grote rivieren rond 1580. De tolboeken van 1565, 1582 en 1603 over kooplieden, schippers, goederen en schepen. Culemborgse akten over scheepsbouw. Een verkennende documentatie* (Leeuwarden 2002).

Masschaele, J., 'Tolls and trade in medieval England', in: L. Armstrong , I. Elbl en M.M. Elbl (eds.), *Money, markets and trade in late medieval Europe. Essays in honour of John H.A. Munro* (Leiden en Boston 2007) 146-183.

Meihuizen, L.S., *De rekening betreffende het Graafschap Gelre 1294-1295* (Arnhem 1953).

Meji, P. J., 'Het beheer van de Gelderschen hertogelijken rentmeester Claes Liefger', *BMG* 49 (1949) 19-37.

Meij, P.J., *Gelderse charters uit München teruggekeerd* (Arnhem 1953).

Meilink, P.A., *De Nederlandsche Hanzesteden tot het laatste kwart der XIVe eeuw,* (Diss. Groningen, Den Haag 1912).

Mersiowsky, M., *Die Anfänge territorialer Rechnungslegung im Deutschen Nordwesten. Spätmittelalterliche Rechnungen, Verwaltungspraxis, Hof und Territorium*, Residenzenforschung 9 (Göttingen 2000).

Meyer, G.M de en W.F. van den Elzen, 'Wel en wee van Gelres geld. Munten en muntkoersen in de 14de en 15de eeuw', in: *Bijdragen en Mededelingen Gelre* 71 (1980) 19-49.

Meyer, G.M. de (ed.), *De stadsrekeningen van Deventer*, deel I: 1394-1400 (Groningen en Utrecht 1968).

Militzer, K., *Ursachen und Folgen der innerstädtischen Auseinandersetzungen in Köln in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts* (Keulen 1980).
Militzer, K., 'Wirtschaftsleben am Niederrhein im Spätmittelalter', in: *Rheinische Vierteljahrsblätter* 49 (1985) 62-91.
Militzer, K. 'Handel und Vertrieb rheinischer und elsässischer Weine über Köln im Spätmittelalter', in: A. Gerlich (ed.) *Weinbau, Weinhandel und Weinkultur. Sechstes Alzeyer Kolloquium* (Stuttgart 1993) 165-185.
Militzer, K. en R. Rößner, 'Rheinischer Wein in Brügge', in: N. Jörn, W. Paravicini en H. Wernicke (eds.), *Hansekaufleute in Brügge. Teil 4: Beiträge der internationalen Tagung in Brügge April 1996* (Frankfurt etc. 2000) 227-236. *Geschichtsforschung*, Hansische Studien 13 (Trier 2002) 53-76.
Müller-Boysen, C., 'Die "Deutsche Brücke" in Bergen und die Niederlassungen in Tönsberg und Oslo', in: in: J. Bracker (ed.), *Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos*, Catalogus bij de tentoonstelling in het Museum für Hamburgische Geschichte deel 1 (Hamburg 1989) 165-171.

Niermeyer, J.F., 'Over het handelsverkeer tussen het Rijnland, Gelre en Holland in het laatst der veertiende eeuw', *Tijdschrift voor Geschiedenis* 55 (1940) 25-41.
Niermeyer, J.F., 'Dordrecht als handelsstad in de tweede helft van de veertiende eeuw', *BVGO* VIII.3 (1942) 1-36 en 177-222.
Niermeyer, J.F., 'Een vijftiende-eeuwse handelsoorlog: Dordrecht contra de bovenlandse steden, 1442-1445', *Bijdragen en Mededelingen van het Historisch Genootschap* 66 (1948) 1-59.
Niermeyer, J.F. (ed.), *Bronnen voor de economische geschiedenis van het Beneden-Maasgebied, I (1104-1399)*, RGP Grote Serie 127 (Den Haag 1968).
Nijhoff, I.A., *Gedenkwaardigheden uit de geschiedenis van Gelderland door onuitgegevene oorkonden opgehelderd en gevestigd*, delen II en III (Arnhem 1833 en 1839).
Niessen, W., P. Roelofs, M. van Veen-Liefrink, 'De gebroeders Van Limburg tussen Nijmegen, Bourges en Parijs', in: R. Dückers en P. Roelofs (eds.), *De gebroeders Van Limburg. Nijmeegse meesters aan het Franse hof, 1400-1416* (Gent 2005) 13-27.
Nijsten, G., *Het Hof van Gelre. Cultuur ten tijde van de hertogen uit het Gulikse en Egmondse huis (1371-1473)* (Kampen 1992).
North, M., 'Die Hanse und das europäische Zahlungssystem: Kreditpraktiken im internationalen Vergleich', in: Rolf Hammel-Kiesow (ed.), *Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung*, Hansische Studien 13 (Trier 2002) 145-152.

Offermans, P.H.M.G., *Arbeid en levensstandaard in Nijmegen omstreeks de Reductie (1550-1600)* (Zutphen 1972).
Ommeren, H.R. van, *De koopmansgilderol van Deventer, 1249-1387* (Den Haag 1978).
Ovaa, I., 'De zoutwinning in het zuidwestelijk zeekleigebied en de invloed daarvan op het landschap', *Historisch Jaarboek voor Zuid- en Noord-Beveland* 3 (1977) 85-97.

Paravicini, W., *Die Preußenreisen des europäischen Adels* (Sigmaringen 1989 en 1995).

Paravicini, W. en Wernicke, H. (eds.) *Hansekaufleute in Brügge*. Deel I: K. Krüger (ed.), *Die Brügger Steuerlisten 1360-1390* ; Deel 3: *Prosopographischer Katalog zu den Brügger Steuerlisten (1360-1390)*, bewerkt door I. Dierck, S. Dünnebeil en R. Rößner (Frankfurt 1992 en 1999).

Pas, W. van de, 'Tussen centraal en lokaal gezag. De bestuurlijke organisatie van Gelre in transitie (1543-1581)', in: idem, *Tussen centraal en lokaal gezag. Bestuurlijke organisatie en financieel beheer in Gelre en Holland tijdens de Habsburgse periode* (Hilversum 2004) 27-56.

Pas, W. van de, 'De Gelderse Rekenkamer in Arnhem en het zestiende-eeuwse domeinbeheer vanaf de komst van de Habsburgers. Een institutioneel overzicht', in: idem, *Tussen centraal en lokaal gezag. Bestuurlijke organisatie en financieel beheer in Gelre en Holland tijdens de Habsburgse periode* (Hilversum 2004) 57-72

Pas, W. van de, 'Gelre en de crisis in de Opstand. De vredesoproep van Thomas Gramaye de Oude (1583)', in: idem, *Tussen centraal en lokaal gezag. Bestuurlijke organisatie en financieel beheer in Gelre en Holland tijdens de Habsburgse periode* (Hilversum 2004) 131-134.

Petri, F., 'Die Stellung der Südersee- und IJsselstädte im flandrisch-hansischen Raum', *Hansische Geschichtsblätter* 79 (1961) 34-57.

Pfeiffer, F., *Rheinische Transitzölle im Mittelalter* (Berlijn 1997)

Pfeiffer, F., 'Die Rheinzollordnung des Kölner Erzbischofes Dietrich II. von Moers (1414-1463). Edition und Kommentar', in: D. Ebeling e.a. (eds.), *Landesgeschichte als multidisziplinäre Wissenschaft. Festschrift für Franz Irsigler zum 60. Geburtstag* (Trier 2001) 293-306.

Pitz, M., 'Franz Petris Habilitationsschrift in inhaltlich-methodischer und forschungsgeschichtlicher Perspektive', in: B. Dietz e.a. (eds.), *Griff nach dem Westen. Die "Westforschung" der völkisch-nationalen Wissenschaften zum nordwesteuropäischen Raum (1919-1960)* (Münster 2003) 225-246.

Poeck, D.W., 'Kontorverlegung als Mittel hansischer Diplomatie', in: N. Jörn, W. Paravicini en H. Wernicke (eds.), *Hansekaufleute in Brügge. Teil 4. Beiträge der internationalen Tagung in Brügge April 1996* (Frankfurt am Main 2000) 33 - 53.

Poelhekke, J.J. e.a. (eds.), *Geschiedenis van Gelderland 1492-1795* (Zutphen 1975).

Posthumus, N.W., *De uitvoer van Amsterdam, 1543-1545* (Leiden 1971).

Prieur, J., 'Die Hansestadt Wesel und ihre klevische Beistädte', in: W. Arand en J. Prieur (eds.), *"Zu allen theilen inß mittel gelegen" – Wesel und die Hanse an Rhein, IJssel und Lippe*, Katalog zur Weseler Hanseausstellung 1991 (Wesel 1991) 48-63.

Prooije, L. van, 'De invoer van Rijns hout per vlot, 1650-1795', *Economisch- en sociaal-historisch jaarboek* 53 (1990) 30-79.

Puhle, M., *Die Vitalienbrüder. Klaus Störtebeker und die Seeräuber der Hansezeit* (Frankfurt 1994).

Raddatz, C. M., '"Zu Allen theilen Inß mittel gelegen". Wesels Stellung in der Organisation des Kölner Drittels und seine Bedeutung als Tagungsort', in: W. Arand en J. Prieur (eds.), *"Zu allen theilen inß mittel gelegen" – Wesel und die Hanse an Rhein, IJssel und Lippe*, Katalog zur Weseler Hanseausstellung 1991 (Wesel 1991) 33-47.

Raad, H. de, *De binnenvaart op de Maas, Merwede en Waal, 1349-1532. De handel aan de hand van de tolrekeningen van Tiel en Zaltbommel* (Onuitgegeven doctoraalscriptie Leiden 2001).

Reinders, H.R. (ed.), *Drie middeleeuwse rivierschepen gevonden bij Meinerswijk (Arnhem). Opgravingsverslagen 5, 6 en 7*, Flevobericht 221 (Lelystad 1983).

Register van charters en bescheiden in het oude archief van Kampen. Eerste deel. Van 1251 tot 1496 (Kampen 1862).

Rijpma, E., *De ontwikkelingsgang van Kampen tot omstreeks 1600, vooral in de laatste jaren der 16e eeuw* (Groningen en Den Haag) 1924.

Rößner, R., 'Zur Frage der Angehörigkeit Duisburgs zur Hanse', in: N. Jörn, W. Paravicini en H. Wernicke (ed.), *Hansekaufleute in Brügge. Teil 4: Beiträge der internationalen Tagung in Brügge April 1996* (Frankfurt am Main enz. 2000) 337-339.

Rößger, M., 'Holzhandel und Holzversorgung', in: *Spätmittelalter am Oberrhein. Alltag, Handwerk und Handel 1350-1525, Aufsatzband zur Großen Landesausstellung Baden-Württemberg* (Stuttgart 2001) 225-230.

Runde, I., 'Die Duisburger Stadtrechnungen von 1348/49 bis 1407', *Annalen des Historischen Vereins für den Niederrhein* 200 (1997) 39-74.

Rusinek, B.-A., '"Westforschungs"-Traditionen nach 1945. Ein Versuch über Kontinuität', in: B. Dietz e.a. (eds.), *Griff nach dem Westen. Die "Westforschung" der völkisch-nationalen Wissenschaften zum nordwesteuropäischen Raum (1919-1960)* (Münster 2003)

Schaïk, R.W.M. van, 'De bevolking van Nijmegen in de 15de eeuw. Een kritisch onderzoek naar de waarde van fiskale bronnen', *Bijdragen en Mededelingen Gelre* 69 (1976/1977) 7-32.

Schaïk, R.W.M. van, 'Prijs- en levensmiddelenpolitiek in de Noordelijke Nederlanden van de 14^{e} tot de 17^{e} eeuw: bronnen en problemen', *TvG* 91 (1978) 214-255.

Schaïk, R.W.M. van, *Belasting, bevolking en bezit in Gelre en Zutphen (1350-1550)* (Diss. Nijmegen 1987).

Schaïk, R.W.M. van, 'Zutphens geschiedenis: van de elfde tot het einde van de zestiende eeuw', in: W. Th. M. Frijhoff, e.a. (eds.), *Geschiedenis van Zutphen* (Zutphen 1989) 48-83.

Schevichaven, H.D.J. van, 'De Rijkstol te Nijmegen', *Bijdragen Mededelingen Gelre* 8 (1905) 1-64.

Schevichaven, H.D.J., 'Bijdrage tot de handel van Gelre vóór 1400 en zijn betrekking tot de Hanze', *BMG* 13 (1910) 1-148.

Schnurrmann, Claudia, *Kommerz und Klüngel. Der Englandhandel Kölner Kaufleute im 16. Jahrhundert* (Göttingen 1991).

Schnurrmann, Claudia, '*Ghen Engellandt.* Der Weseler Stahlhändler Franz Brecht

und seine Kölner Konkurrenz 1565-1594', in: W. Arand en J. Prieur (eds.), *"zu Allen theilen inß mittel gelegen". Wesel und die Hanse an Rhein, IJssel und Lippe* (Wesel 1991) 156-167.

Scholz-Babisch, M. (ed.), *Quellen zur Geschichte des klevischen Rheinzollwesens vom 11. bis 18. Jahrhundert*, 2 delen (Wiesbaden 1971).

Schöttler, P., 'Die historische "Westforschung" zwischen "Abwehrkampf" und territoriale Offensive', in idem (ed.), *Geschichtsschreibung als Legitimationswissenschaft: 1918-145* (Frankfurt a.M. 1997) 204-261.

Schwarz, K., *Die Typenentwicklung des Rheinschiffs bis zum 19. Jahrhundert* (Keulen 1920).

Seggern, H. von, 'Zur Kommunikation zwischen den wendischen Hansestädten und der Grafschaft Holland im 15. Jahrhundert', in: D. Ebeling e.a. (eds.), *Landesgeschichte als multidisziplinäre Wissenschaft. Festschrift für Franz Irsigler zum 60. Geburtstag* (Trier 2001) 325-346.

Seifert, D., 'Der Streit um den Dordrechter Stapel. Wesel, der Niederrhein und Holland in der Mitte des 15. Jahrhunderts', in: W. Arand und J. Prieur (eds.), *"Zu Allen theilen inß mittel gelegen". Wesel und die Hanse an Rhein, IJssel & Lippe* (Wesel 1991) 116-134.

Seifert, D., *Kompagnons und Konkurrenten. Holland und die Hanse im späten Mittelalter*, QDhG 43 (Köln, Weimar en Wenen 1997).

Selzer, S. en U. C. Ewert, 'Verhandeln und Verkaufen, Vernetzen und Vertrauen. Über die Netzwerkstruktur des hansischen Handels', HGBll. 119 (2001) 135-161.

Sicking, L.H.J., *Zeemacht en onmacht. Maritieme politiek in de Nederlanden 1488-1558* (Amsterdam 1998).

Sicking, L.H.J., '"Tot deffensie van de Zuyderzee. De Zuiderzee en de territoriale afronding van de Nederlanden onder Karel V', in: A.J. Geurts e.a. (ed.) *Tot deffensie van de Zuyderzee. Cultuur Historisch Jaarboek Flevoland* (1999) 47-58.

Sicking, L.H.J., 'New Light on the Flight of Archbishop Olav Engelbrektsson: AWatershed in Norwegian History', in: L.H.J. Sicking, H. de Bles en E. Desbouvrie (eds.), *Dutch light in the "Norwegian Night". Maritime relations and migration across the North Sea in Early Modern Times*, (Hilversum 2004) 13-41.

Sicking, L.H.J., '*Noordvaarders* captured: A Snapshot of Dutch Trade with Norway in the sixteenth century. Prize cases as a source for economic history', in: A. Graßmann (ed.), *Das Hansische Kontor zu Bergen und die Lübecker Bergenfahrer. International workshop Lübeck 2003* (Lübeck 2005) 245-256.

Sigmond, J.P., *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800* (Amsterdam 1989).

Sloet, J.J.S., 'Toestand der domeinen, landsheerlijke inkomsten en gerechtigheden in het land van Gelre in 1543', *BMG* 11 (1908) 395-431.

Slicher van Bath, B.H., 'Welvaart op wankele basis', in: B.H. Slicher van Bath e.a., (eds.), *Geschiedenis van Overijssel* (Deventer 1970).

Smit, H.J., 'Het Kamper pondtolregister van 1439-1441', *Economisch-Historisch Jaarboek* 5 (1919) 209-295.

Smit, J.G. (ed.), *Bronnen voor de economische geschiedenis van het Beneden-Maasgebied, II: Rekeningen van de Hollandse tollen, 1422-1534*, RGP Grote Serie 236 (Den Haag 1997).

Smit, J.G. (ed.), *Bronnen voor de geschiedenis der dagvaarten van de staten en steden van Holland vóór 1544. Deel 3, 1467-1477* (Den Haag 1998).
Smit, J.G., 'Editie en ontsluiting van rekeningen: een tussenbalans', in: *Vander rekeninghe* (Den Haag 1998) 15-25.
Sneller, Z.W., *Deventer, die Stadt der Jahrmärkte*, Pfingstblätter des hansischen Geschichtvereins 25 (Weimar 1936).
Sneller, Z.W., 'Handel en verkeer in het Beneden-Maasgebied tot het eind der zestiende eeuw', *Nederlandse historiebladen* II (1939) 341-372.
Spading, K., *Holland und die Hanse im 15. Jahrhundert. Zur Problematik des Übergangs von Feodalismus zum Kapitalismus* (Weimar 1973).
Speet, B.J.M., *Historische stedenatlas van Nederland. Aflevering 4: Kampen* (Delft 1986).
Spufford, P., 'The relative scale of medieval Hanseatic trade', in: R. Hammel-Kiesow (ed.), *Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung*, Hansische Studien 13 (Trier 2002) 153-162 - ook in Spufford, *The Merchant in Medieval Europe* (Londen 2001) hs. 8.
Stabel, P., *Dwarfs among giants. The Flemish urban network in the Late Middle Ages* (Leuven en Apeldoorn 1997).
Stabel, P., 'Schippers, wagenvoerders en kruiers: de organisatie van de stedelijke vervoersector in het laat-middeleeuwse Vlaanderen', *Bijdragen tot de geschiedenis* 82 (1999) 159-185.
Stein, R., 'Burgundian bureaucracy as a model for the Low Countries? The Chambres des Comptes and the creation of an administrative unity', in: R. Stein (ed.), *Powerbrokers in the late Middle Ages. The Burgundian Low Countries in a European context* (Turnhout 2001) 3-35.
Suttor, M., *La navigation sur la Meuse moyenne des origins à 1650* (Luik en Leuven 1986).
Suttor, M., 'Un grand exportateur de bois de marine vers les chantiers navals des Pays-Bas: la vallée mosane, du XIIIe au XVIIe siècle', *Le Moyen Age. Revue d'histoire et de philologie* 106 (2000) 309-322.

Thissen, B., 'Landsheerlijke rekeningen als bron voor historisch onderzoek. Het voorbeeld van de laatmiddeleeuwse Gelderse rekeningen, gerelateerd aan Kleefs bronnenmateriaal', in: *Vander rekeninghe* (Den Haag 1998) 133-152.
Thissen, B., 'Dagelijks leven in laatmiddeleeuws Nijmegen – de ambtelijke bezigheden en het huishouden van waldgraaf Henrick van Boutershem († 1414)', in: J.Stinner, K.-H. Tekath e.a. (red.). *Het hertogdom Gelre. Geschiedenis, kunst en cultuur tussen Maas, Rijn en IJssel* (Utrecht 2003) 246-263.
Thurlings, Th.L.M., *De Maashandel van Venlo en Roermond in de 16e eeuw (1472-1572)* (Amsterdam 1945).
Tielhof, M. van, Tussen Holland en Hanze. De internationale handel van Overijssel in de eerste helft van de zestiende eeuw (doctoraalscriptie Rijksuniversiteit Leiden 1989).
Tielhof, M. van, *De Hollandse graanhandel, 1470-1570. Koren op de Amsterdamse molen* (Hilversum 1995).
Tijdschrift voor Geschiedenis 118-2 (2005) (Themanummer 'Westforschung en

Nederland').
Tracy, J.D., *Holland under Habsburg Rule, 1506-1566: the formation of a body politic* (Berkeley 1990).

Unger, R.W., 'Integration of Baltic and Low Countries grain markets, 1400-1800', in: J.M. van Winter e.a. (ed.), *The interaction of Amsterdam and Antwerp with the Baltic region* (Leiden 1983) 1-10.
Unger, R.W., *A history of brewing in Holland, 900-1900. Economy, technology and the state* (Leiden 2001)
Unger, R.W., 'Prices, consumption patterns and consumer welfare in the Low Countries at the end of the Middle Ages', *Jaarboek voor Middeleeuwse Geschiedenis* 8 (2005) 252-282.
Unger, R.W., 'Tresholds for market integration in the Low Countries and England in the fifteenth century', in: L. Armstrong, I. Elbl en M.M. Elbl (eds.), *Money, markets and trade in late medieval Europe. Essays in honour of John H.A. Munro* (Leiden 2006) 349-380.
Uytven, R. van, 'Die Bedeutung des Kölner Weinhandels im 15. Jahrhundert. Ein Beitrag zu dem Problem der Erzeugung und des Konsums von Rhein- und Moselwein in Nordwesteuropa', *Rheinische Vierteljahrsblätter* 30 (1965) 234-252.
Uytven, R. van, *De zinnelijke Middeleeuwen* (Leuven 1998).

Venner, G., 'Geschiedbeoefening betreffende het hertogdom Gelder, een grensoverschrijdend onderwerp', in: J. Stinner, K.-H. Tekath e.a. (red.). *Het hertogdom Gelre. Geschiedenis, kunst en cultuur tussen Maas, Rijn en IJssel* (Utrecht 2003) 505-511.
Verhoeff, J.M., *De oude Nederlandse maten en gewichten* (Amsterdam 1983).
Verkerk, C.L., 'Tollen en waterwegen in Holland en Zeeland tot in de vijftiende eeuw', in: D.E.H. de Boer, E.H.P. Cordfunke en H. Sarfatij (eds.), *Holland en het water in de Middeleeuwen. Strijd tegen het water en beheersing en gebruik van het water* (Hilversum 1997) 97-114.
Verwijs, E., *De oorlogen van hertog Albrecht met de Friezen in de laatste jaren der XIVe eeuw*, WHG Nieuwe reeks 8 (Utrecht 1869).
Volk, Otto, 'Weinbau und Weinabsatz im späten Mittelalter. Forschungsstand und Forschungsprobleme', in: A. Gerlich (ed.), *Weinbau, Weinhandel und Weinkultur. Sechstes Alzeyer Kolloquium* (Stuttgart 1993) 49-164.
Vries, de, D.J., *Bouwen in de late Middeleeuwen. Stedelijke architectuur in het voormalige Over- en Nedersticht* (Utrecht 1994).

Waale, M., *De Arkelse oorlog, 1401-1412* (Hilversum 1995).
Warnsinck, J.C.M., *De zeeoorlog van Holland en Zeeland tegen de Wendische steden der Duitsche Hanze, 1438-1441* (Den Haag 1939)
Wartena, R. *De stadsrekeningen van Zutphen 1364-1445/46*, deel I (Zutphen 1977).
Wee, H. van der, *The growth of the Antwerp market and the European economy (fourteenth-sixteenth centuries)* (Leuven 1963).
Wee, H. van der, 'Handelsbetrekkingen tussen Antwerpen en de Noordelijke

Nederlanden tijdens de 14e, 15e en 16e eeuw', *Bijdragen tot de Geschiedenis der Nederlanden* 20 (1965-1966) 267-285.
Wernicke, H., *Die Städtehanse, 1280-1418: Genesis – Strukturen – Funktionen*, Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte 22 (Weimar 1983).
Westermann, J.C., *De rekeningen van de landsheerlijke riviertollen in Gelderland 1394/1395* (Arnhem 1939) (Werken Gelre 21).
Weststrate, J.A., 'Laat-veertiende-eeuwse Gelderse riviertolrekeningen als bron voor economisch-historisch onderzoek', *Jaarboek voor Middeleeuwse Geschiedenis* 4 (2001) 222-258.
Weststrate, J.A., 'Jan Tybus en Wouter Koevoet. Twee wijnhandelaren op Rijn en Waal rond 1400', *Madoc* 17-1 (2003) 2-13.
Weststrate, J.A. 'Abgrenzung durch Aufnahme. Zur Eingliederung der süderseeischen Städte in die Hanse, ca. 1360-1450', *Hansische Geschichtsblätter* 121 (2003) 13-40.
Weststrate, J.A., 'Trade and transport on the Lower Rhine and Waal riviers around 1550', in: H. Brand (ed.), *Trade, diplomacy and cultural exchange. Continuity and change in the North Sea area and the Baltic c. 1350-1750* (Hilversum 2006) 95-112.
Wientjen, A.J., De Katentol, 1463-1473. Een tolregaal als twistpunt (onuitgegeven doctoraalscriptie Nijmegen 1994).
Wientjen, A.J., 'Tolheffing te Deventer', *Overijsselse Historische Bijdragen* 110 (1995) 15-30.
Witthöft, H, 'Maß- und Gewichtsnormen im hansischen Salzhandel', *HGBll.* 95 (1977) 38-65.
Witthöft, H. 'Friesensalz und Lüneburger Salz, Baiesalz und Salz vom Salz – vom Wandel der Märkte zwischen Rhein und Weichsel in Mittelalter und Neuzeit', *Journal of salt history* 8-9 (2000) (= C. D. Litchfield, R. Palme en P. Piasecki (eds.), *Le monde du sel. Mélanges offerts à Jean-Claude Hoquet*) 85-99.
Wubs-Mrozewicz, J., 'Interplay of identities: German settlers in late medieval Stockholm', *Scandinavian Journal of History* 29-1 (2004) 53-68.
Wubs-Mrozewicz, J., 'Hopped beer as an innovation in the Bergen market in the Late Middle Ages', in: H. Brand (ed.), *Trade, diplomacy and cultural exchange. Continuity and change in the North Sea area and the Baltic c. 1350-1750* (Hilversum 2005) 206-230.
Wubs-Mrozewicz, J., 'The Bergenfahrer and the Bergenvaarders: Lübeck und Amsterdam in a study of rivalry c. 1440-1560', in: A. Graßmann (ed.), *Das Hansische Kontor zu Bergen und die Lübecker Bergenfahrer. International workshop Lübeck 2003* (Lübeck 2005) 206-230.

Zanden, J.L. van, 'Taking the measure of the early modern economy: Historical national accounts for Holland in 1510/14', *European Review of Economic history* 6 (2002) 131-163.
Zeiler, F.D., 'Kampen en de Sont', *Kamper Almanak* (1997) 131-140.
Zeiler, F. D., "Soe die stadt Campen meest op zeevarende neringe gefundeerd is…", in: J. Kummer e.a. (red.), *Geschiedenis van Kampen. Deel 2 'Zij zijn Kampers...'* (Kampen 2001) 13-93.

Lijst van tabellen

1.1 Militaire inzet tegen Waldemar IV van Denemarken, vastgelegd in de Keulse Confederatie, november 1367 ... 31
2.1. Aandeel van tolinkomsten in de totale Gelderse hertogelijke inkomsten, 1394-1399, in procenten ... 56
3.1. Hoeveelheden wijn in Lobith vertold, gerangschikt naar herkomst van de eigenaren, in voeders, 1388-1399 ... 72
3.2 Hoeveelheden wijn in Nijmegen vertold, in voeders, 1394-1399 ... 72
3.3 Hoeveelheden wijn in Lobith vertold, gerangschikt naar herkomst van de eigenaren, in procenten, 1388-1399 ... 78
3.4 Houtvervoer langs Lobith, 1388-1409 ... 82
3.5 Ladingen hout te Nijmegen, IJsseloord en Zutphen ... 84
3.6 Vervoer van kalk langs Lobith en IJsseloord, 1388-1399 ... 88
3.7 Vervoer van molenstenen op Rijn, Waal en IJssel, 1388-1409 ... 89
3.8 Vervoer van vis langs Lobith, 1388-1399, in aantallen partijen ... 97
3.9 Hoeveelheden vertolde haring te Sluis, 1374-1383 ... 98
3.10 Zout te Lobith, 1388-1399, in vierdelen ... 101
3.11 Zoutververvoer langs Nijmegen, IJsseloord en Zutphen, 1390-1399, in aantal ladingen en in procenten van het totaal aan vertolde partijen ... 102
3.12 Zoutvervoer te Lobith 1388-1399, gerangschikt naar herkomst van de eigenaren, in vierdelen en percentages ... 105
3.13 Aantal vertolde partijen kaas en boter te Lobith, Nijmegen, IJsseloord en Zutphen, 1388-1399 ... 106
3.14 Graanvervoer te Lobith, in aantallen partijen ... 111
4.1 Vervoer van Rijnwijn in opdracht van de Hollandse graven, juni 1397 ... 126
5.1 Rijnwijnvervoer langs Lobith 1438-1440, in partijen en voeders ... 141
5.2 Vervoer van ruw hout langs Lobith, 1438-1439, in partijen ... 147
5.3 Haring in Lobith vertold, 1438-1440 ... 149
5.4 Hollandse haringexport naar het IJsselgebied, oktober 1439 – 24 augustus 1441 ... 150
5.5 Vervoer van zout langs Lobith 1438-1440, in partijen zout ... 152
5.6 Koren, in Lobith vertold, 1438-1440 ... 154
8.1 Opbrengst van de tollen te Nijmegen, Arnhem en IJsseloord, 1543-1557, in Karolusguldens van 20 Brabantse stuivers, afgerond op gehele guldens ... 197
8.2 Totaal aantal vertollingen te Nijmegen, Arnhem en IJsseloord, 1543-1557 ... 198
8.3 Aantal partijen wijn langs de Grote Gelderse Tol, 1543-1557 ... 205
8.4 Onbewerkt hout langs Nijmegen, Arnhem en IJsseloord, 1543-1557 ... 220
8.5 Vervoer van natuursteen langs Nijmegen, 1543-1557 ... 224
8.6 Vervoer van leien op Waal, Rijn en IJssel, 1543-1557 ... 227
8.7 Vervoer van haring langs Nijmegen en Arnhem, in partijen en lasten, 1543-1557 ... 233
8.8 Vervoer van tarbot, in partijen en lasten ... 240
8.9 Vervoer van ‘vis’ en ‘tonvis’, in partijen en lasten ... 242
8.10 Vervoer van zout op de Waal, Nederrijn en IJssel, 1543-1547 ... 246
8.11 Transport van kaas over de grote rivieren, 1543-1557, in partijen ... 248
8.12 Graanvervoer langs Nijmegen en Arnhem, 1543-1557 ... 254
8.13 Ladingen ‘koren’ in Nijmegen 1545-1546, naar plaats van herkomst van de eigenaar ... 256
9.1 Grootste vertolde wijnladingen per jaar en de daarvoor gebruikte schepen te Nijmegen in voeders, 1550-1557 ... 271
9.2 Tolbetalers te Nijmegen, 1550-1557, in absolute getallen en percentages ... 275

Lijst van kaarten en grafieken

Kaart

1 Gelderse tolstations aan Rijn, Waal en IJssel, ca. 1400 55

Grafieken

3.1 Geïndexeerd verloop van hoeveelheden vertolde wijn in Nijmegen en Lobith, 1394-1399 74
3.2 Indexcijfers van aantal vertollingen van wijn resp. zout te Lobith, 1388-1399 103
5.1 Tolinkomsten Lobith, 1404-1459, in oude groten 134
5.2 Wijnaccijns te Brugge, in £ parisis 143
6.1 Opbrengst Katentol, 1460-1479 175
8.1 Wijnvervoer langs Nijmegen, 1543-1557, in voeders 203
8.2 Geïndexeerde prijzen van Rijnwijn te Utrecht en Leiden, 1390-1570 209
8.3 Verhouding in de opbrengsten van de bier- en wijnaccijnzen te Brugge, 1350-1509 210
8.4 Verhouding in de opbrengsten van de bier- en wijnaccijnzen te Zutphen, 1378-1473 213
8.5 Verhouding van de opbrengsten van de pacht van de wijnaccijns en de bieraccijnzen in Deventer, 1448-1569 214
8.6 Tarweprijzen te Amsterdam, Brugge, Keulen, Leiden, Lier en Utrecht, 1540-1560 (in gram zilver per liter) 258
9.1 Bevrachters van Nijmeegse schepen in de tolrekening van Nijmegen, 1553 277

Summary

In the wake of modern markets. Trade and traffic on the rivers Rhine, Waal and IJssel, c. 1360-1560.

The Low Countries are an estuary. Throughout recorded history the rivers Rhine, Meuse, Scheldt and their branches have played a crucial role in the political and economic development of the Low Countries. These rivers have served as political borders between peoples and countries, have been of strategic military value to countless rulers over the centuries, and were always the primary waterways which connected the markets of the low-lying territories near the North Sea to those of inland Europe — indeed, they still are. In the pre-modern Low Countries, the rivers were a vital part of the infrastructure that enabled the towns of Holland, Guelders and Oversticht (the present-day province of Overijssel) to take an intermediary position between inland Europe on the one hand, and coastal regions such as Brabant and Flanders, as well as overseas territories like England, Norway and the Baltic region on the other. While historians generally recognize the importance of the rivers for the Dutch pre-modern economy, remarkably few studies have dealt with the subject in depth. This study seeks to fill that gap, at least to some extent, by exploring the nature of river trade on the river Rhine and its branches — namely the Waal, Lower Rhine/Lek and IJssel — during the late Middle Ages and the sixteenth century.

In part, this book addresses some very basic issues concerning river trade. First, it examines the composition of the flow of goods. The main sorts of merchandise are discussed and an estimation is made of the relative share of these goods in the total volume of river trade. Furthermore, this study addresses the question of which regions were actually connected by the rivers. What were the main areas of commodity production and which markets were the most important destinations? Finally, the organisation of trade and traffic receives due attention. The origins of skippers and merchants are explored (to the extent that sources will allow), as are the types of cooperation which existed between merchants amongst themselves and between skippers and merchants. How did the agents of river trade manage their business? Did they specialize in certain products or services? The answers to these basic questions will help

us to understand the organisation of river trade and explain the ways in which towns along the rivers positioned themselves within this system of goods exchange. One of the main goals of this book is to uncover any changes in this system over time.

The study of river trade must be seen in the light of a broader issue. The underlying central question of this dissertation is how the urban centers of Guelders and Oversticht, most of which are situated along the rivers, responded to both economical and political changes that took place in the Low Countries during the period under investigation. Most of the towns in the Eastern Low Countries had come into being well before the beginning of the thirteenth century and experienced a period of growth during the thirteenth and fourteenth centuries. From the middle of the fourteenth century onwards, however, the towns of the neighbouring county of Holland rose to prominence. They developed an economy that was characterized by a high degree of functional specialisation between towns, some of them concentrating on export industries such as beer (Delft, Haarlem, Gouda) and cloth (Leiden, Naarden, Haarlem) and others serving as centers for shipping and commerce to England, Flanders, Brabant and the Baltic (Dordrecht and Amsterdam). Fishing towns and villages, as well as salt-producing settlements, were integrated into this system. These developments in the Northern Low Countries would continue, with some interruptions, right into the sixteenth and seventeenth centuries. However, the major international markets of the Low Countries of the late Middle Ages and the sixteenth century were to be found in the southern part of the Low Countries, notably in Brabant and Flanders. Bruges was without a doubt the leading market of the Low Countries, and probably of North-West Europe as a whole, during the fourteenth and most of the fifteenth century. Yet from the second half of the fifteenth century the Brabantine town of Antwerp made serious inroads on the position of Bruges, and by the year 1500 Antwerp had clearly surpassed its Flemish rival as the leading town in the urban hierarchy of the Low Countries.

The Low Countries underwent far-reaching changes in the political arena as well. Between 1384 and 1543 the dukes of Burgundy and their Habsburg successors gradually obtained power in all the territories of the Low Countries. This process of Burgundian expansion started with the acquisition of Flanders by Philip the Bold in 1384, and in the next seventy years an impressive number of counties and duchies were added to the

Burgundian possessions: Namur (1429), Brabant and Limburg (1430), Hainault, Holland and Zeeland (*de facto* 1428, *de jure* 1433) and Luxemburg (1451). The Burgundians went on to establish a foothold in the Eastern Low Countries as well. During the fifteenth century they obtained a profound political influence in the bishopric of Utrecht, but a first attempt to conquer the duchy of Guelders proved unsuccessful. It was not until the reign of Charles V that the territories of the Eastern and Northern Low Countries were incorporated in the Habsburg state. Frisia came under Habsburg rule in 1515, the prince-bishopric Utrecht and Oversticht in 1528, Groningen in 1536 and finally Guelders in 1543.

These economic and political developments form the backdrop for the current study of river trade. Did changing political structures have an impact on trading networks? In what ways did the rise of Antwerp and Holland influence trade and transport on the Rhine, Waal and IJssel?

Methods

At the heart of this dissertation lies a quantitative analysis of river trade, based on three series of toll accounts from the duchy of Guelders that are held in the *Gelders Archief* in Arnhem. The dukes of Guelders taxed the river traffic in their territory by levying tolls at strategic points along the various river branches that ran through the duchy. Records of these tolls have been preserved from the late thirteenth century onwards, but only for single fiscal years. In this book however, series of several years have been used rather than single years, in order to reduce the risk of using a 'freak year' as the basis for the analysis. Furthermore, it was necessary to select years for which toll records would be available from toll stations on all the branches of the Rhine, i.e. Nijmegen and Zaltbommel at the Waal, Arnhem at the Lower Rhine and IJsseloord and Zutphen on the IJssel. Ideally the data from these stations can be compared with those from Lobith, the most important ducal toll station, which was located at the spot where the Rhine forks into the Waal and the Lower Rhine. Theoretically all Rhine trade was taxed at Lobith, but only until 1473, when it fell in the hands of the duke of Cleves. After the Burgundians left Guelders in 1492 the toll at Nijmegen took over Lobith's position as the primary toll within the Guelders toll system.

The process of source selection yielded three data series, each of which are the pillars of the three larger parts that make up this study. The first part (chapters 2-4) deals with the late fourteenth century, starting from a series of Guelders toll records from the years 1388-1399. The middle of the fifteenth century is the central period of part two (chapters 5-6). Since less toll registers have survived for this period, the quantitative focus in chapter 5 is on a period of only a few years: the Lobith and Zaltbommel records from the years 1437-1440 are analysed and compared to those of the *Kamper pondtolregister* of 1439-1441. The latter register records all traffic from Holland and Frisia sailing up the river IJssel from the Zuider Sea to the fairs of Deventer. During the years 1437 and 1438 the whole of Western Europe suffered immense grain shortages, and Bruges, the most important market of the Low Countries, was moreover in revolt against Philip the Good from 1436 to 1438. The short period under scrutiny in part two therefore covers a period of severe economic crisis and provides insight into how this affected Rhine trade. The third part covers the period 1543-1557, beginning in the year the duchy of Guelders was transferred into the hands of Charles V. The economic and commercial impact of this power shift is studied in chapters 7 to 9. The most interesting material for comparison is found in the registers of the hundredth-penny-tax that was levied on all exports from the Burgundian lands, including Holland, during the 1540s.

While the quantitative data from the toll records make up the backbone of this study, chapters 1 and 6 add a qualitative approach to the subject. The first chapter deals with the commercial urban networks of which the river towns of the Eastern Low Countries were a part. As a result of their trading interests in the Baltic and North Sea trade, these towns sought cooperation with the North-German towns of the Hanseatic League. Towns like Deventer, Zutphen, Harderwijk and Kampen took an active part in the military and diplomatic endeavours of the League that would ensure trading privileges and tax exemptions for hanseatic merchants in Scandinavia. This made them *de facto* members of the Hanseatic League, which was still an open and fluid organisation until the beginning of the fifteenth century. Some towns from Holland and Zeeland, that have traditionally been regarded as the great competitors of the German Hansa, were also part of this merchant community, as long as their mercantile interests coincided with those of towns from other hanseatic regions. After 1400 the towns of Holland started to

take an independent course, while the towns of the Eastern Low Countries held on to the Hansa. By that time the League was closing its ranks, under the guidance of Lübeck. Between 1402 and 1441 a number of Guelders, Overijssel and Frisian towns applied to the League for formal membership. This is not to say that these towns always agreed with the policies laid down by Lübeck, quite the contrary. Within the Hanseatic League the towns from the Eastern Low Countries, together with those from the territories along the Rhine, formed a power block with interests often quite distinct from those of the Wendish, Prussian or Livonian hanseatic towns. The power of the Hanseatic League on the Northern and Western European scene diminished quickly in the fifteenth and sixteenth centuries. Most Oversticht and Guelders towns, however, still adhered to the organisation, because the League could still prove valuable for securing trading privileges and structuring commercial diplomacy with the non-hanseatic world on a regional scale.

Yet the river towns of Guelders and Oversticht did not enter into commercial relations solely within the framework of the Hanseatic League. The commercial ties with neighbouring regions, such as Holland, Westphalia or Cleves, predated the rise of the League and were maintained on a bilateral basis. The dynamics of these regional relations are examined in Chapter 7, which presents a case study on a conflict between Deventer and the count and towns of Holland, over taxes, tolls and regulations at the fairs of the former town. The conflict was evoked by complaints of the city council of Cologne about irregularities in the butter trade at the fairs of Deventer. Merchants from the county of Holland, the main suppliers of butter, were accused of selling spoiled butter for good butter, and cheating with the size and weight of the butter tuns. After repeated complaints, the town of Deventer issued a new ordinance on the butter trade in 1463. The ordinance evoked a fierce response from the Hollanders. They sought and found the support of their ruler, Duke Philip the Good, who struck the Deventer fairs with a boycott. The Hollanders decided to conduct their business elsewhere. From 1463 onwards they searched in vain for an alternative to the Deventer fairs. They tried the markets of Zwolle, Zutphen, Kampen and a few Holland towns, but after several rounds of negotiations, the merchants of Holland returned to Deventer in 1473. The conflict shows that the Hollanders were unable to change the commercial infrastructure of the Eastern Low Countries unilaterally. Deventer could control shipping on the IJssel to a

large extent and thus undermine the position of Kampen and Zutphen as serious alternatives. Moreover, while Philip the Good saw the conflict as an opportunity to subdue the town of Deventer politically, the merchants of Holland did not see the benefits of a long-term boycott of Deventer. They had vested interests in the Oversticht town, where they maintained commercial and credit relations with local citizens.

Furthermore, Deventer boasted a commercial infrastructure that made it the perfect meeting point for merchants from Holland and Frisia on the one hand, and from the German hinterland on the other. Deventer had a relatively efficient administration of justice; inns that served as lodging, storage and small credit facilities; a river port with a crane and all the equipment needed to transport goods to and from the fairs; the large 'Brink' square that served as the venue of marketplace activity; and strict quality inspection at the fairs. None of these elements were exclusive to Deventer, but together they worked to ensure that Deventer would remain the unsurpassed focal point of trade between Holland and the German hinterland until the middle of the sixteenth century. Other Oversticht towns had their own niches: Kampen concentrated on shipping, Baltic trade and fishing, and Zwolle was the primary centre for the oxen trade and the trade in sandstone from the county of Bentheim. Even the nearby town of Zutphen, ruled by the duke of Guelders, decided to adjust the dates of its fairs to the larger ones in Deventer, in order to attract merchants on their way to and from Deventer. This crude functional specialisation was the strength of the IJssel region and one of the main reasons that the Hollanders did not succeed in annihilating Deventer as the pivot of the IJssel market system.

Quantitative results

The Guelders toll accounts show that trade on the Rhine, Waal and IJssel was remarkably constant throughout the fourteenth to sixteenth century. First, the hierarchy among these Rhine branches as trade arteries remained unchanged. For almost all types of commodities the Waal was the most important waterway, connecting the staple towns of Dordrecht and Cologne. Transport on the Lower Rhine (which connected Cologne with Arnhem, Utrecht and Amsterdam) and IJssel (toward Zutphen, Deventer, Zwolle and Kampen) was clearly of a smaller scale. When measured in the number of recorded

shipments, both IJssel and Lower Rhine traffic annually accounted for about half of the volume of transport on the Waal, at the very most. These proportions seem to have been fairly constant during these centuries.

The exact composition of the flow goods differed slightly on the various Rhine branches, but generally the same merchandise was transported throughout the whole period: Rhine wine, timber, building stone and millstones, steel and iron, earthenware and wheat were sent downstream, while salt, herring, and other sorts of fish and dairy products were the major commodities in the upstream trade. A third group of products was sent both upstream and downstream in relatively small quantities, mainly rye and fruit. Surprisingly, beer and cloth, two of the major export commodities produced in Holland are missing in the river trade. Beer was probably produced in sufficient quantities in the German hinterland, whereas cloth was mainly imported overland, directly from Flanders and Brabant.

Of all products, Rhine wine was by far and large the most important. Rhine wine made up the lion's share of the total volume of cargo. In absolute terms the transport of Rhine wine displayed a steadiness that explains the generally constant character of river trade. Most of it was transported over the river Waal to the Rhine wine market of Dordrecht. On this stretch, at least 25 percent of all registered loads of merchandise consisted of wine, with the share climbing up to 50 percent in peak years. Less wine was shipped on the Lower Rhine and IJssel, the waterways serving Dordrecht, Amsterdam, Utrecht and the IJssel region, although even on these rivers it still accounted for a considerable percentage of the transported goods.

Furthermore, Rhine wine was one of the few luxurious and thus valuable commodities in the river trade. The amounts of toll paid – a crude indicator for the value of the product – make the dominance of wine abundantly clear. Both in the late fourteenth and mid-sixteenth century the toll on wine alone could account for over 80 percent of the total annual toll income in peak years. In other years the proportional share would be less, but still over fifty percent. The fluctuations in the wine trade, and in fact in most of the river trade, were the result of three factors. First, meteorological circumstances had a huge impact. Success and failure of the grape harvest determined the quantity and quality of the wine, both of which had an effect of the price of the product.

The same argument can be made for other agricultural products. Furthermore, high water levels and ice could hinder river trade in general. The second factor is also of a more general character: human intervention, through wars and boycotts, made river trade impossible from time to time. Several examples have been treated in this study, among them the internal party strife in Cologne of 1391-1396, the trade war between Dordrecht and the 'bovenlandse' towns during the 1440s, the Deventer-Holland conflict, and the wars of the Burgundians and Habsburgs in the Northern Low Countries. Lastly, the demand on the markets of North–Western Europe obviously was of influence on the price of certain commodities. Rhine wine, again, is a good example. From the late fifteenth century onwards prices of Rhine wine on the urban markets of Flanders, Brabant and Holland rose, partly as a result of the rise of good quality hopped beer as a competitor. This rise in prices, however, did not induce a complete collapse of Rhine wine production and trade, but it made Rhine wine a more luxurious product than before, occupying a niche of its own on the beverage market.

The dominance of Rhine wine had a profound influence on the ratio between both the volume and value of downstream and upstream trade. Return cargo upstream was often paid for with the profits of the wine trade. Especially the transport of salt was dependent on the wine trade, since salt made for convenient bulk cargo that was in constant demand and could be stored easily. Yet not all ships sailing downstream returned with cargo. Some of them came back empty, others were dismantled at the port of destination (mostly Dordrecht), where their parts were sold as lumber. In the latter case the ship's crew, usually consisting of at least four to six men, had to be employed by other shipmasters or return home on foot. In general, of all ships recorded in the Nijmegen toll accounts of 1543-1557, about 60 percent were headed downstream and about 40 percent upstream. Traffic on the Lower Rhine saw even (slightly) higher percentages for downstream shipments. On the other hand, data from the years 1543-1548 suggest that on the IJssel the ratio between up- and downstream was more even; from 1543 to 1545 upstream transport even seems to have been more voluminous than downstream transport.

The volume of timber trade grew from the fourteenth to sixteenth centuries. Timber was transported either in the form of sawed wood, or as big rafts made of raw

trunks of trees from the woods around the small river Lippe. In 1550 at least three times as much of these rafts were registered at the Guelders toll stations than some 150 years earlier. In contrast to the wine transport, relatively large amounts of timber were shipped on the Lower Rhine and IJssel, to the timber market of Deventer and to the county of Holland. The IJssel region itself was an important market for building timber and so was Holland, especially since it had developed a sizeable shipbuilding industry that was expanding from the early sixteenth century onwards. Trade and transport of raw timber was almost entirely in the hands of merchants from Wesel. The registers of the late fourteenth century already point in that direction, but they are not always unambiguous about the origins of the toll payers. The sixteenth-century records, however, show an unequivocal dominance of 'Weselers' in the timber trade. No other product in the river trade was subject to such a degree of local specialisation.

Other building materials that were transported on the rivers were natural stone and lime. In small but steady quantities, stone from the Drachenfels (a stone quarry south of Bonn on the Rhine), Gadenscheider stone (from the Eiffel region) and Baumberger limestone found their way to the markets of the Low Countries throughout the entire period. The import of slate on the other hand increased between the 1390s and the 1550s. The number of mill stones that passed the Guelders toll stations varied sharply each year. They were mainly exported from the area around Andernach to Dordrecht, which served as the prime mill stone market for Holland and Zeeland. Slaked lime made from stone, an ingredient for the production of mortar, was also imported from German regions upstream. During the late fourteenth century it was used in the towns of Guelders and Oversticht, as opposed to the coastal provinces where (cheaper) lime made out of shells was preferred. In the sixteenth century the import from Germany virtually disappeared, which might be an indication that the Eastern Low Countries had gone over to using shell lime.

Upstream, two products stood out: salt and fish. Salt was bought at the staple market of Dordrecht and shipped over the river Waal towards the German hinterland. It is not clear whether the salt was produced in the salty peat regions of the Holland-Zeeland delta, or that it was imported from Bretagne and the Iberian Peninsula and only refined in Holland and Zeeland. As stated above, salt served as a bulky return cargo for skippers

and merchants that brought wine to Dordrecht. The exact volume of trade is difficult to measure, since the toll accounts did not register the size of all single salt loads. In all, the upstream salt trade seems to have experienced very limited growth between the fourteenth and sixteenth century.

The German hinterland was a small but steady market for the fishermen and fish traders of the coastal region of Holland. Salted herring was by far the most exported type of fish. Around 1550, about 7 to 8 percent of the total estimated herring catch of South Holland was exported to Jülich, Cleves, the Rhineland and above all to the fish market of Cologne. The fish trade towards these territories had probably expanded since the late fourteenth century. Before 1400 no more than 60 ships laden with fish passed through the toll of Lobith each year, while in the sixteenth century at least a hundred of those ships, in some years even two hundred, were registered on the Waal and Lower Rhine. During the crisis years 1438-1439 the export of fish from the Low Countries was exceptionally high, probably to compensate for the extra imports of grain from Cleves and Jülich that were needed in those years. Apart from herring other fish sorts were exported, such as plaice, turbot, smoked herring, dried cod and smelt, the latter being a Zuider Sea specialty that was exported through the IJssel river.

The last important commodity on the rivers was grain. Different types of bread grains were shipped, both upstream and downstream. Sporadically, rye from the Baltic was sent upstream, while wheat from Jülich and Berg was sent in the opposite direction. Crisis years, however, such as 1438-1440 and 1544-1546, turned the latter regions into subsidiary granaries for the Low Countries. Grain transports would rise from a few dozen in years with normal grain prices to a few hundred during crisis years. The focal point for these imports was the grain staple market at Dordrecht that was still enforced successfully during the middle of the sixteenth century, when the position of the Dordrecht staple market in general was crumbling.

Organisation of trade and transport

Between the late fourteenth and mid-sixteenth century, small but significant changes in the organisation of transport and trade occurred. Around 1400 the skipper-merchant was very much the dominant type in river trade. In the first place, he traveled with his own

goods, and considered shipping for other parties only a secondary activity. The skipper-merchant usually worked within the framework of a family-based business. This pattern is visible even in the ranks of the wealthiest Cologne wine merchants of the fourteenth century, who traveled to Bruges in person to sell their wines. This is not to say that merchants did not hire transporters at all, but most of these were not specialized skippers but merchants in their own right, who took on some of their fellow merchant's loads on their trips. The sources hardly give any insight into the legal transactions that underpinned these types of cooperation, but throughout the later Middle Ages and the sixteenth century transactions were relatively simple. At no time were more than three freighters involved in a single trip. It is plausible that the cooperation between merchants and skippers formally lasted for one return trip, after which a new trip would be undertaken. These associations then could last for several years and even decades. In this respect, trade and transport on the Rhine closely followed the organisational features of Hanseatic trade in general. A remarkable characteristic of Rhine trade is that skippers and skipper-merchants overwhelmingly resided in one of the 'bovenlandse towns', i.e. river towns in Guelders, Oversticht, Cleves, Jülich and the Rhineland. Hollanders hardly sailed up and down the rivers themselves.

In the sixteenth century a more explicit functional specialisation between shipping and commerce can be discerned. The skipper-merchant did not disappear; quite the contrary, he still played an important role in the sixteenth century. Nevertheless, a certain division in sectors can be observed in the Nijmegen toll accounts. The toll payers can be divided in three categories, bearing in mind that they overlap to some degree:

I. Skippers, whose prime activity and source of income was the transport of goods that were not their own.
II. Skippers-merchants, whose strategy was diffuse; they owned at least one ship and acted as both transporters for others and merchants on their own account.
III. Merchants, who managed their business from an office in their place of residence, usually worked with factors at the big trading centres of North-

Western-Europe and contracted third parties for the transport of their goods.

The skippers of Nijmegen provide a good example for category I. In the course of the fifteenth century a number of Nijmegen families shifted their attention from trade proper to shipping in the service of other merchants, mostly wine and drug merchants from Cologne, who themselves are the prime example of category III. Other sedentary merchants resided in Dordrecht and Antwerp, but also upstream in Mainz and Strasbourg. The specialized timber merchants of Wesel can be considered as skippers-merchants from the second category: they always traveled with their timber to the markets of destination, be it on a ship or on a raft.

On the macro-level, river trade in the Low Countries was to a large extent dominated by two institutions in the later Middle Ages: the staple markets of Cologne and Dordrecht. Both towns had obtained a set of staple privileges during the thirteenth century that made them compulsory ports of call for anyone transporting goods on the river Rhine (Cologne) or Waal, Lower Rhine/Lek and Meuse (Dordrecht). Both towns were 'gateways' where goods were redistributed in several directions. Most of the river trade took place between Cologne and Dordrecht. For the northerly route along the IJssel the towns of Deventer and Kampen together formed a similar gateway, Deventer being the main market town while Kampen connected the IJssel region with the overseas world.

Both the Cologne and Dordrecht staple privileges were a source of discontent among merchants from other towns engaged in the river trade between the thirteenth and sixteenth centuries, and as a rule there were always merchants trying to evade them. Yet most of the complaints were not about the staple privileges as such, but about the enforcement of its specific contents – whether merchants of a certain town should be exempt, for instance, or whether tax and toll rates on the staple market were not intolerably high. The fundamental existence of the staple markets was hardly contested before the middle of the fifteenth century, since they obviously fulfilled a useful function. At Cologne and Dordrecht merchants could be sure to find a secure, well-regulated, year-round market that ensured the sale of their goods.

Yet after 1450 it became increasingly more difficult for Dordrecht and Cologne to enforce their staple rights. Dordrecht repeatedly clashed with both 'bovenlandse' towns and other Holland towns over questions of staple exemption and enforcement from the 1440s onwards. By the middle of the sixteenth century the Dordrecht staple market was still in use, but its grip on the trade flow had diminished considerably. The Cologne staple market was hit with a similar development. With the rise of Antwerp and the increase of trading relations with Southern Germany, overland transport became more important. The wagons that transported wares from Southern Germany to Antwerp and vice versa easily passed by the Cologne river staple market. The diminishing power of the Cologne and Dordrecht staple rights did not mark a crisis in the river trade. On the contrary, it offered some (skipper-)merchants from other 'bovenlandse' towns, such as the steel merchants of Wesel, to develop independently, in the wake of developments on the modern markets of Western Europe, at least until the outbreak of the Dutch Revolt.

CURRICULUM VITAE

Job Weststrate is geboren op 19 augustus 1975 in Amsterdam. Hij is getogen in Oldenzaal, waar hij aan het Twents Carmellyceum in 1993 het VWO-diploma behaalde. Van 1993 tot 1999 studeerde hij Geschiedenis aan de Universiteit Leiden, waar hij in april 1999 afstudeerde in de Middeleeuwse Geschiedenis. Vanaf 1999 tot 2004 was hij als AIO verbonden aan de vakgroep Middeleeuwse Geschiedenis van de Universiteit Leiden. Aan dezelfde universiteit was hij vanaf 2004 achtereenvolgens verbonden als propedeusestudieadviseur, ICT&O-medewerker en tijdelijk docent. Naast deze functies werkte hij vanaf oktober 2005 tot 31 december 2006 als onderzoeker in het IUAP-Project 'Urban Society in the Low Countries from the late Middle Ages to the XVIIth century'. Per 1 september 2007 werkt hij als docent Middeleeuwse geschiedenis en studieadviseur MA History bij de Opleiding Geschiedenis van de Universiteit Leiden.