

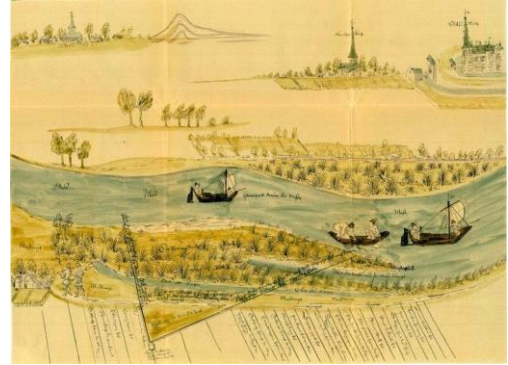
Maasschippers en aanverwante beroepen.

Het beroep van de oudst gevonden voorvader van Nico en Rob Lambermon (bestuursleden NGV Rotterdam) en Marijke Lambermont (bestuurslid NGV Utrecht),

Bartholomeus Labeen (1625-1697) had het beroep van Maasschipper, schip besieder.

De geschiedenis van de Maasvaart.

Het Maasdal heeft vanaf de prehistorie altijd een grote aantrekkingskracht op de mens gehad en kende al zeer vroeg bewoning. Het Maasdal was een belangrijke schakel tussen Zuid- en Noord Europa. Via de dalen van Maas, Saône en Rhône was er een verbinding met de Middellandse Zee. In de Romeinse tijd is al sprake van schippers uit het land van de Tungri. In de vroege middeleeuwen is de Maas een belangrijke route vanuit het kernland van de Franken in Noord-Frankrijk naar Noord-Nederland en Engeland.



Maasband aan de Maas in 1562

Aan het begin van de 16e eeuw is er sprake van drukke scheepvaart tussen Luik en Dordrecht waarbij de Maaslandse schippers vooral optreden als vervoerders. Van Luik naar Dordrecht bestond de lading uit natuursteen, kalk, steenkool, ijzer- en koperwaren en hout etc. Het is dus ook niet verwonderlijk dat de oudste steden van de Nederlanden langs de Maas liggen: Hoei, Dinant, Luik, Visé en Maastricht. Cultuur en handel bloeiden langs de Maas.

Elsloo kende een marktschip dat een verbinding met Maastricht onderhield. Ook Maaseik kende een marktschip dat twee keer per week naar Maastricht voer. Halverwege in Elsloo werd overnacht.

Maasschipper.

Een van de meest mobiele beroepen uit vroeger tijden was ongetwijfeld dat van Maasschipper. Er bestond vooral in de zestiende en de zeventiende eeuw een zeer drukke vaart op de Maas. Maasschippers waren geen kleine beurtschippers, maar kooplieden. Men vindt ze terug in alle plaatsen langs de Maas. Raakt men bij genealogisch onderzoek een Maasschipper kwijt in Eijsden, dan kan men hem wellicht terugvinden in Dordrecht, of in Nijmegen...!



Beurtschip op de rivier

Het beroep van Maasschipper is erg oud, het was één van de meest mobiele beroepen dat redelijk welvarende families in de periode 1500-1800 uitoefenden met hun schepen over rivier de Maas. Ze transporteerden van alles (bv. hout, stenen, wijn en niet geheel ongevaarlijk ook militairen) op de hoofdroute tussen Luik en Dordrecht. Eeuwenlang was er een druk scheepvaartverkeer tussen de steden uit het Overland (vooral de streek tussen Luik en Maastricht), Ommeland en de watersteden van het Nederland (Delft, Dordrecht, Gorinchem en Rotterdam). Veel schippers hebben geen andere bezittingen dan hun eigen schip. Ze wonen in de roef

(kajuit) waar slechts een bed en een paar kleine meubeltjes staan, misschien nog een koffer waarin ze wat gereedschap bewaren. We zien ook dat schippers hun krachten bundelen en samen gaan werken. Sommige schippers slagen erin om zelf een kleine vloot (koppeltje) in stand te houden. De meest voorkomende samenwerkingsvorm is het familiebedrijf. Het komt voor dat schippers slechts de goederen transporteren voor handelaren. Maar het lijkt erop dat meestal de schippers de vracht kopen die ze vervoeren. Gewoonlijk wordt de betaling uitgesteld tot terugkeer van de reis, dat wil zeggen als de vracht is verkocht. Als schippers goed "boeren" zien we dat ze huizen, grond en lijfrentes aankopen. Zo ook onze voorvader (**Bartholomeus Labeen**). In een testament van hem uit 1695 staat dat hij verschillende huizen bezit en stukken grond. Weer anderen worden marktschipper (barques marchandes).

De Maasschippers lieten in die tijd hun schepen gewoonlijk bouwen of repareren op de scheepstimmerwerven van Visé of van Luik. Om ze daarna in Dordrecht te laten "optakelen" dat is van touwen en zeilen te voorzien. In de 17e eeuw was er sprake van een Zuid-Limburgse kolonie in Dordrecht.

Om werkelijk schipper te zijn, moest men in het bezit zijn van minstens "eene coppelije". Oftewel een kleine vloot, die bestond uit een schip met een roef, met een aanhang van een klein „paatschip of pedde". En waarbij gewoonlijk nog een pont hoorde, voor het vervoer van paarden. Was het roefschip een "hoogmast", dan moest de kleine sleep door vijf, zes tot zeven paarden stroomopwaarts getrokken worden.

De pont was bestemd om onderweg de trekpaarden van de ene kant van de rivier naar de andere kant over te zetten, al naar gelang het jaagpad liep. Het „paatschip oft pedde" diende vooral om vanaf het grote schip onderweg tijdelijk vracht over te laden ingeval van ondiepten.

Boven Roermond werd het verval van de rivier zeer sterk. Voor een „hoogars" of hoogmast waren slechts twee, drie of hooguit vier paarden nodig. Een schipper bezat echter gewoonlijk maar twee paarden voor iedere "coppelije" en weinig vast scheepsvolk of personeel. Het was gemakkelijk om langs het stroomgebied van de Maas lijndrijvers oftewel paardenknechten met huurpaarden en ook stuurlieden te ronselen en tijdelijk in dienst te nemen.

Het is bekend dat rond 1600 in Eijsden een combinatie bestond van maasschippers (vennoten), die goederen uit Holland verhandelden tot in Luik toe. In de 17e eeuw was er sprake van een Zuid-Limburgse kolonie in Dordrecht. Dat hierover weinig tot niets gepubliceerd is, ligt ongetwijfeld aan de weliswaar gestage maar geruisloze en geleidelijke immigratie. Dankzij vastgelegde contracten voor gerecht of notaris kunnen vanaf einde 16e, begin 17e eeuw, de transporten (traject en goederen) van de Maasschippers gevolgd worden. Deze documenten tonen het belang van de relatie tussen Overland, Ommeland en Nederland. Het betalingsverkeer geschiedt in termijnen, een aanbetaling bij de gunning van de opdracht, de eerste termijn bij terugkeer van het eerste transport, volgende termijnen om de zes maanden of per jaar. Soms gebeurt die eerste termijn in goederen. De schuldenaar geeft als onderpand al zijn roerende en onroerende goederen en overhandigt een "waterbrief" om vrijwaring van eigendomsoverdracht aan derden te voorkomen. Als de schipper niet aan een termijn voldoet, vervalt de boot aan de schuldeiser, die ook het recht heeft, in voorkomend geval, de lading in beslag te nemen.

Het bevaarbare stroomgebied van de Maas is in te delen naar:

1. Overland, loopt zo ongeveer van Mezières tot Urmond; de Maas is hier een steile snelstromende rivier, die waterarmer wordt naarmate we stroomopwaarts Overland intrekken. De gebruikte schepen waren licht, zonder dek en een geringe diepgang.
2. Ommeland, van Urmond tot Mook; beneden Venlo wordt de Maas een betrekkelijk waterrijke, trage laagvlakte-rivier. De schepen waren zwaarder, van een dek voorzien en een aanmerkelijk groter laadvermogen.
3. Nederland, van Mook tot Dordrecht.

De Maashandel in de 17^e eeuw was goed georganiseerd in Venlo:

Zoals in elke stad verenigden burgers met hetzelfde beroep zich in gilden. Veel inwoners waren rechtstreeks bij de handel betrokken en verdienden daarbij hun geld als koopman, schipper, huurvaarder, zakkendrager of lijndrijver. Het gildebestuur schreef voor aan welke eisen een nieuw lid moest voldoen en stelde werktijden, lonen en tarieven vast. In 1795 schaften de Fransen het gildewezen in deze streken af, vrije concurrentie dulde immers geen monopolies.

- Er waren ca.400 kooplui in de stad, meestal welgestelden die handel dreven langs het hele stroomgebied tot ver daarbuiten.
- Ongeveer 35-50 maasschippers hadden zich verzameld in de "Broderschap van den Heilighen Cruys". Zij waren de eigenaars van de schepen en vervoerden de eigen koopwaar of goederen in opdracht van de kooplui. Er vallen alle schakeringen waar te nemen variërend van zelfstandig koopvaarder tot eenvoudige vrachtschipper.

- Eveneens ca.40 huurvaarders hadden zich verzameld in de “Broderschap van den Heilighen Geist”. Zij waren als stuurman en schippersknechten in dienst van de schippers. Er gold een verplichting om lid te zijn van het betreffende gilde om het recht op het uitoefenen van het vak te genieten (Gildedwang – o.a. schipperskinderen).
- Binnen de stad een onbekend aantal zakkendragers zorgden voor het laden en lossen van de schepen.
- Tenslotte een eveneens onbekend aantal lijdrijvers, die over het jaagpad de schepen over de stroom trokken. Alleen schippers die zelf geen paarden bij zich hadden, maakten hier gebruik van.

Schipbesiender

Bartholomeus Labeen de Lambermont (1625 – 1697) was in 1661 schipbesiender te Venlo. opzichter' die de scheepsadingen inspecteerde en tolgeld inde van het waterverkeer op de Rivier.

De Tolheffing langs de rivieren

Zoals gezegd was niet alleen de toestand van de waterwegen van belang voor de routes die de scheepvaart nam, ook de last van de talrijke-tollen was daarop van invloed. Tussen Mannheim en Dordrecht bestonden er niet minder dan veertig, die het verkeer ernstig belemmerden. Vorsten, gewesten en steden beschouwden deze voor alles als een aantrekkelijke bron van inkomsten, die men niet geneigd was af te staan. De voornaamste beperking die bij hen bij de heffing gold, was parasitair van aard: de instandhouding van de bestaande stroom van inkomsten. Voor het gewest Gelderland was het verval van de Rijnvaart in 1685 aanleiding om samen met het buurgewest Kleef de tarieven aanmerkelijk te reduceren. De droevige toestand waarin de scheepvaart op de Rijn nog in de volgende jaren verkeerde, leidde tot de Keulse conferentie in 1699 met de bedoeling de zware druk van de tolleren te verminderen. Als gevolg van de Spaanse Successieoorlog zijn de besluiten die daar genomen zijn, slechts voor een gering deel ten uitvoer gebracht. Op eigen gelegenheid ging de bezitter van een tol maar heel zelden tot verlaging van de tolrechten over, omdat hij de kans liep dat een ander die gelegenheid dan zou aangrijpen om de inkomsten uit zijn tolleren juist te verminderen, door de tarieven te verhogen, maar ook door de bestaande regels uiterst streng toe te passen. Dat laatste deed bijvoorbeeld de Pruisische Koning in 1721 toen hij eiste dat de schippers de vrachtbrieven zouden overleggen en de Kleefse tolbeambten opdracht kregen de schepen grondig te inspecteren. Niet langer mochten zij volstaan de lading met een spies te doorzoeken. Het excuus was dat deze nieuwigheid niets anders was dan het geen in de Republiek allang het gebruik was. De Duitse keurvorsten in het Rijngebied, die regelmatig conferenties hielden om tot onderlinge afspraken te geraken, waren over het algemeen slechts tot concessie voor de Rijnvaart bereid, wanneer bepaalde goederen anders geheel aan de landwegen verloren gingen. Massagoederen, waardoor dat gevaar minder groot was, werden gezien hun geringe waarde dan ook bijzonder zwaar belast. Verpachting van de tolleren aan particulieren, zoals in Nederland gebeurde, verzwaarde de lasten van de scheepvaart. Een consortium van pachters was het ergste van al. Tegen de regels in pleegden de pachters gezamenlijk de passerende schepen te doorzoeken.



Vanaf eind zestiende eeuw werd op uit- en invoer van goederen een belasting geheven, konvoien en licenten geheten, die geint werd door de Admiraliteit. Op strategische plaatsen, zoals hier waar de Dordtse Kil in het Hollands Diep uitkomt, werden wachthuizen gebouwd om de voorbijkomende schepen te inspecteren en eventueel een heffing op te leggen.

**Wachthuis aan de Dordtse Kil bij Strijensas.
Pentekening door Aelbert Cuyp, circa 1650**

Daarbij presten zij de **Besiender**, die de taak had te berekenen hoeveel de schipper voor schip en goederen diende te betalen, het bedrag zo hoog mogelijk te stellen. Meden om die reden besloot Gelderland in 1739-eerst tijdelijk, uiteindelijk definitief- het stelsel van verpachting te verlaten en de tolleren van de landschappen, waaronder de zogenaamde Groot Gelderse tolleren, voortaan te collecteren. Een andere beweegreden voor

dat besluit was de zware crisis waarin Rijnvaart en vlotvaart toen belanden. Hoe slecht het met de vaart op de Waal in die jaren gesteld was, bewijst een Nijmeegse rapport uit 1743, dat bedoeld was middelen te vinden *de scheepsvaart hoe langs hoe meer op en langs dese stad is vervallen en genoegzaam is te niet gegaan, soo veel eenigsints doenlijk werder te herstellen*. In die zelfde tijd had het hof van Gelderland besloten de tolrechten voor de houtvloten te verlagen, maar in 1752 bracht het deze weer op het vroegere niveau terug. Van hun kant waren de schippers er op bedacht, zo weinig mogelijk tol te betalen. Zij gaven goederen niet aan of declareerden als een minder zwaar belast goed. Ook pasten zij wel het middel van schijnkoop toe, waarbij de waren zogenaamd verscheept werden in eigendom van een handelaar die op grond van zijn burgerschap vrijstelling van de tol genoot. Een probaat middel in de zeventiende eeuw was dat veel schippers-kooplieden het burgerrecht van verschillende steden bezaten en daardoor vrijstelling van een hele reeks tollen genoten. Voor 1648 waren er bijvoorbeeld schippers die op vertoon van de Culemborgse burgerbrief vrijdom van de Gelderse landschapstollen genoten, maar niet in die stad woonden en er zelfs geen kamer hadden. Sommigen waren in Culemborg zelfs niet bekend. Voor veel schippers was de plaats van domicilie toen meer fictie dan werkelijkheid. Op het eind van die eeuw begon Gelderland steeds strengere eisen te stellen aan de schippers die hun waren vrij langs de gewestelijke tollens wilden vervoeren. Zij waren verplicht in een Gelderse stad hun huishouding te voeren en er bovendien een winkel te hebben. Vrouwen en kinderen diende daar verblijf te houden en zij mochten niet meer dan twee reizen per jaar meevaren.

In 1721 luidde een klacht van Hollandse zijde over veele vrijschepen, die voor eenige jaren maar twee en drie waren en nu over de vijftien en meer dewelke in Gelderland vrij voeren, en op zeven tollens, te weten een te Bommel, twee te Tiel, twee te Nijmegen, de Utrechtse tol van St Marie te Schenkenschans en op Brandenburgse tol te Lobet, niets het geringste betaalden, daar zij supplianten, Hollanders sijnde, aldaar wel agthondert ja duisent gulden voor een schip betaalden en alsoo onmogelijk met andere gelijkheit konden houden.

In de achttiende eeuw hebben zich dan ook veel schippers uit Dordrecht in Nijmegen gevestigd. Vermoedelijk gaf voor hen de vrijstelling van de Gelderse tollens de doorslag. Verder hielden toen veel schippers met Nederlandse namen aan de Duitse Rijn hun domicilie. In dat verband zou het interessant zijn te weten, hoe stringent het Dordtse stadsbestuur was bij het verlenen van het burgerrecht met de daaraan verbonden vrijdommen van het stapelrecht aan de schippers. Veel is daarover niet bekend. Veelal werd het poorterschap verleend op grond van de verordening van 14 augustus 1668 die grossiers vrijstelling van tochten en wachten voor de tijd van tien jaar toekende. Intrigerend is de vraag of in de achttiende eeuw de mogelijkheid bestond Dordtse schippers ook burger van andere steden waren. Het lijkt niet uitgesloten. Opmerkelijk is immers dat in die tijd veel schippers van de Duitse Nederlandse Rijn het burgerrecht van de stad hebben verworven. Het belang van Dordrecht als centrum van binnenvaart zal daarmee gediend geweest zijn. Hoezeer verschillen in behandeling bij de tolheffing de concurrentiepositie van de steden konden beïnvloeden, blijkt ook uit het volgende voorbeeld. In het voorjaar van 1770 behandelden de Staten-Generaal een rekwes van Pieter van Attenhoven en Martinus Backus c.s., kooplieden te Dordrecht, en van de Rotterdamse kooplieden Isaac Spies, Hubert van Rijckevorsel, Hering en Zoonen en Van der Port en Zoonen. Het ging om een 'nieuwigheid' van de keurvorst van de Palts om schepen die voor Dordtse of Rotterdamse rekening op de Rijn voeren aan de hand van de vrachtbrieven tot betalingen van den tol van de ingeladen goederen en koopmanschappen op het alle scherpste genomen te verplichten. Als gevolg van de nieuwe voorschriften, die alleen op Dordtse en Rotterdamse goederen betrekking hadden, moest ongeveer 2.000 gulden per schip meer betaald worden dan daarvoor. De handelaren die hun beklag deden, deelden mee nog geprobeerd te hebben hun waren met schippers van Amsterdam mee te geven, maar die hadden daarvoor bedankt met het excuus dat zij op de tolkantoren van de keurvorst onder ede moesten verklaren geen goederen voor Dordtse of Rotterdamse handelaren geladen te hebben. De rekwesstranten gaven de Staten-Generaal te kennen dat, wanneer geen oplossing geboden werd, er voor hen niets anders over bleef dan naar elders te verhuizen of de handel op Duitsland op te geven. Een Rotterdams tabaksbedrijf, waarvoor meer dan honderd mensen dagelijks werkten, zou zijn poorten moeten sluiten. Bovendien vreesden ze dat de tenminste dertien [suiker]raffinaderijen te Dordrecht en de achttien a twintig [suiker] raffinaderijen te Rotterdam een zelfde lot beschoren zou zijn, om niet te spreken van de totale ondergang van vijftien zoutketen, een bedrijvigheid waaruit de stad Dordrecht Naare source van welvaart mede van oudsher getrokken hadden. De nogal willekeurig aandoende behandeling van de kant van de keurvorst bleek in feite een retorsiemaatregel te zijn tegen de protectie van raffinaderijen en trasmolens die in beide steden

gevestigd waren. In augustus 1768 zou ten onrechte 20 ton voor een raffinaderij in Düsseldorf bestemde suiker in de Republiek in beslag genomen zijn. Bovendien was daar kon tevoren een geheel nieuwe belasting op de invoer van gemalen tufsteen uit Duitsland ingesteld. Daarom gold de rigide behandeling van de kant van de keurvorst de goederen en de schippers uit beide steden die — het zijn nagenoeg de woorden van de buitengewoon vertegenwoordiger van deze vorst in Den Haag — gewoon waren te frauderen. Het rekwest toont aan hoezeer verschillende takken van industrie te Dordrecht voor de afzet (suiker en zout) of de aanvoer van de grondstoffen (tufsteen) van het Duitse Rijngebied afhankelijk waren. Bovendien laat het voorbeeld zien dat de Rijnlanders een eigen verwerkingsindustrie tot ontwikkeling wilden brengen.

Tabel 1 Te betalen tolleren op een hoed kolen in 1781

Op de Waal		Op de Neder-Rijn	
Tol te Schenkenschans	8 stuivers	Tol te Schenkenschans	8 stuivers
Grote tol te Nijmegen	18 stuivers	Grote tol te Arnhem	24 stuivers
Stadstol te Nijmegen	12 stuivers	Anholtse tol te Arnhem	12 stuivers
Grote tol te Tiel	12 stuivers	Utrechtse tol aan de Vaan	3 stuivers
Kleine tol te Tiel	8 stuivers	Wesepse tol	10 stuivers
Tol te Bommel	10 stuivers		
Tol te Gorkum	10 stuivers		
Stapelrecht te Dordrecht	30 stuivers		
Totaal	5 gulden en 8 stuivers		2 gulden en 17 stuivers

Een en ander doet wel de vraag rijzen waarom de Amsterdammers een voorkeursbehandeling genoten. Was dat vanwege het grote belang dat ze in de Rijnvaart en Rijnhandel bezaten of krachtens een speciale overeenkomst? Op de Nederlandse waterwegen waren hun goederen minder belast dan die van Dordrecht en Rotterdam. De uiteenlopende bedragen die volgens tabel 7.2 in 1781 voor een hoed kolen (ongeveer 1200 liter) aan tolleren en dergelijke moesten worden betaald, tonen dat aan. Voor het transport van een hoed kolen tot Dordrecht was vijf gulden en acht stuivers verschuldigd en voor dat naar Amsterdam nog geen drie gulden. Ook wanneer het Dordtse stapelrecht niet voldaan behoefde te worden, was het Rijnverkeer naar de grote handelsmetropool beter af dan dat naar Dordrecht. Schepen die van de Neder-Rijn naar de Lek voeren, hadden na de tolleren te Arnhem behalve het Dordtse stapelrecht tenminste nog de Utrechtse tol bij Wijk bij Duurstede te voldoen. Voor Rotterdam was de route over de Neder-Rijn vanwege de tolleren aanmerkelijk ongunstiger dan voor Amsterdam. Kortom, een groter handelsassortiment, een redelijk bevaarbare waterweg en een geringere belasting met tolleren verklaren ruimschoots de voorsprong die Amsterdam gedurende de achttiende eeuw in de Rijnvaart en Rijnhandel bezat. Dit overwicht kwam uiteraard in het aantal Rijnschepen tot uitdrukking. In 1775 waren er bijna zestig schepen geregeld tussen Keulen en de Republiek in de vaart. Daarvan voeren er ongeveer dertig op Amsterdam. Uit verschillende gegevens valt te distilleren dat minstens twintig schepen de verbinding met Dordrecht onderhielden. De rest bediende het rechtstreekse verkeer van Rotterdam. liet Dordtse aandeel moet dus in die tijd beslist niet worden onderschat. De stad was toen nog steeds een zeer aantrekkelijke binnenhaven, waar vóór 1795 dagelijks 180 à 200 beurtschepen en 180 andere binnenvaartuigen binnenliepen."

De Maasvaart

In 1814 beschreef een Duitse auteur de natuurlijke voordelen van Dordrecht als volgt: Een stad kan voor de scheepvaart bijna geen voordeliger ligging hebben [dan Dordrecht]. De Rijn, de Maas, twee armen van de mondingen van de Schelde, twee verbindingskanalen met de zee, het zijn evenzovele stralen die van dit middelpunt uitgaan. Voor de oorlog (Franse bezetting) stuurde Dordrecht zijn schepen via vaste beurtvaartdiensten naar Keulen, Düsseldorf en Duisburg; over de Maas onderhield het soortgelijke verbindingen met de steden Grave, Venlo, Roermond, Maastricht, Luik en omstreken." Het is een mooi, bijna lyrisch citaat van een buitenlander over de gunstige ligging van Dordrecht. Hierin benadrukt hij onder meer het belang van de Maasvaart en Maashandel voor de stedelijke economie. Aan die tak van bedrijvigheid

hebben we tot dusver evenwel alleen voor het begin van de onderhavige periode aandacht geschonken. Onze kennis over de tijd erna is vrij beperkt, zodat in dit verhaal ook niet meer dan enkele ruwe lijnen getrokken kunnen worden. De Dordtse Maasvaart was traditioneel een moeizame aangelegenheid, waarvoor de nodige equipage vereist was. Omstreeks 1600 bezat een echte Maasschipper minstens één coppelje, dat wil zeggen een zeilschip niet roef en daarachter een klein paatschip en verder nog een pont waarmee de jaagpaarden die hij meevoerde, over de rivier gezet konden worden. Het reserveschip werd bij ondiepten als lichter voor het eigenlijke vrachtschip gebruikt. De oorlogsomstandigheden ten tijde van de Tachtigjarige Oorlog hadden het bedrijf er niet gemakkelijker opgemaakt. De Vrede van Munster bracht de schippers echter niet het soelaas dat zij ervan verwacht hadden. Na 1648 zagen zij zich juist door de verhoging van allerlei tollén in hun bestaan bedreigd. Hendrik Lambertszoon de Bruijn, die in 1656 tot agent van de koophandel en de scheepvaart op de Nederlandse wateren was benoemd, wees er in een van zijn vele brieven op dat de schippers die tijdens de oorlog in de grootste perioden, je met verlies van goed en bloed die koophandel op de voornoemde rivieren hebben gecontinueerd, gehoopt hadden op betere tijden, maar dat dat niet zo mocht zijn.



Het **Besiendershuis** aan de Steenstraat in de Nederlandse stad Nijmegen is gebouwd omstreeks 1525 en is zo genoemd naar de *besiender* die tot taak had het innen van de tolgelden die passerende schepen op de Waal moesten betalen. Het bouwwerk is laatgotisch in Nederrijnse stijl.

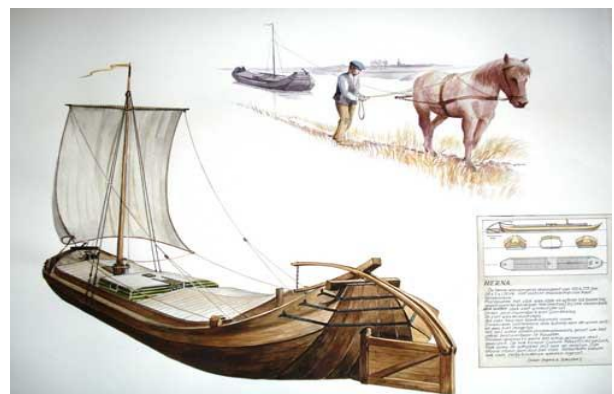
Het Besiendershuis:

Deze ansichtkaart uit de jaren '50 of '60 van de vorige eeuw toont het Besiendershuis vanaf de Vleeshouwerstraat. Alleen de achtergevel en de getrapte zijgevel zijn zichtbaar. Het huis werd rond 1525 gebouwd en heeft zijn naam te danken aan de 'besiender' die hier zou hebben gewoond. De besiender was een soort opzichter van de Waal, die de tolgelden van de voorbijvarende schepen moesten innen. In eerlijkheid blijkt in het dubbele

woonhuis nooit een besiender te hebben gewoond.

Maasschippers en aanverwante zaken

Een paar sfeerbeelden



"Intussen zijn wij de Maas hoe langer hoe meer genaderd, en wij hebben de plaats bereikt, waar de hoofdtak der Roer zich met haar verenigt. Van de brug over de rivier, die hier haar einde vindt, zien wij de fiere stroom, met duizelingwekkende vaart langs zijn oevers snellend, alsof hij zich haastte naar de zee, die hem zal ontvangen, gelijk hij zovele rivieren en beken in zich opnam; alsof hij ongeduldig was, om de forse driemasters te dragen op zijn brede wateren, in plaats van alleen zijn reuzenkrachten te wijden aan enkele aken en kleinere vaartuigen, die hij als speelgoed met zich sleept. Ziet eens, hoe hij die lange aak afvoert, wier bemanning alle werk heeft, om het schip stuur te doen houden, en let tevens eens op het eigenaardig werktuig, waarmee de opvarenden daarbij behulpzaam zijn, - dien langen stok, waaraan een dwarsplank is bevestigd, en die voortdurend aan den voorstevén in het water wordt geslagen. Het grote roer alleen schijnt niet voldoende tegen den geweldigen stroom, die hier gaat."

"De aak lag niet ver af aan den overkant voor Dordrecht. Heel de open bak diende tot woonruimte, voor den nacht door zeildoek afgeschut en met zeildoek gedekt. Bij de plecht stond de kolenpot, het aardewerk hing er aan spijkers. Aan het ander eind, bij het roer, waren vrouwen en kinderen bezig de houtjes te kloven en te snijden."

Het is bekend dat rond 1600 in Eijsden een combinatie bestond van maasschippers (vennoten), die goederen uit Holland verhandelden tot in Luik toe. In de 17e eeuw was er sprake van een zuid-limburgse kolonie in Dordrecht. Dat hierover weinig tot niets gepubliceerd is, ligt ongetwijfeld aan de weliswaar gestage maar gruisloze en geleidelijke immigratie.

Betalingsverkeer

Dankzij vastgelegde contracten voor gerecht of notaris kunnen vanaf einde 16de , begin 17de eeuw, de transporten (traject en goederen) van de Maasschippers gevolgd worden. Deze documenten tonen het belang van de relatie tussen Overland, Ommeland en Nederland. Enkele voorbeelden:

- In 1598-1599 sluit Ailis Gennin, de vrouw van een schipper uit Zaltbommel, een overeenkomst met een handelaar uit Jemeppe, overigens negeert men de bepalingen van de transactie.
- Jean Guillaume, schipper uit Luik, levert gietijzer aan Venlo in 1614 en neemt een vracht kaas mee terug naar Luik.
- Denixhe Franckotte, schipper uit Luik, vaart in 1620 regelmatig naar Holland, waarbij o.a. ijzer wordt getransporteerd.

Het betalingsverkeer geschiedt in termijnen, een aanbetaling bij de gunning van de opdracht, de eerste termijn bij terugkeer van het eerste transport, volgende termijnen om de zes maanden of per jaar. Soms gebeurt die eerste termijn in goederen. De schuldenaar geeft als onderpand al zijn roerende en onroerende goederen en overhandigt een "waterbrief" (is dit identiek aan een "waerbrief" ?) om vrijwaring van eigendomsoverdracht aan derden te voorkomen. Als de schipper niet aan een termijn voldoet, vervalt de boot aan de schuldeiser, die ook het recht heeft, in voorkomend geval, de lading in beslag te nemen.

Genealogie

Wie met een genealogisch onderzoek in een van de dorpen of steden langs de Maas vastloopt, heeft een probleem. Mogelijk dat het verloren spoor ergens tussen Dordrecht en Luik weer kan worden opgepakt. Een bijkomende factor is dat we dan zowel in de katholieke als in protestantse registers zullen moeten zoeken. Zo hebben wij ook in diverse plaatsen langs de maas doopakte gevonden van kinderen van **Bartholomeus Labeen** in (Visé, Maastricht, Venlo en Dordrecht). De overgang van katholiek naar protestant (en andersom) constateren we geregeld bij maasschippers. Eén kind van Bartholomeus Labeen is WG gedoopt en één is NG gedoopt de rest is RK gedoopt. Ongetwijfeld hing dit nauw samen met de vele contacten met de Hollandse watersteden. Dordrecht was bij de zuidelijke maasschippers zo in trek, dat het onmogelijk wetenschappelijk verantwoord is een (genealogische) studie van Dordrecht (17e eeuw en vroeger) te doen, zonder raadpleging van de archieven van Maastricht, Eijsden, Venlo etc.. Andersom geldt natuurlijk hetzelfde.

Pas na lang geduldig speurwerk of dankzij een toevallige vondst lukt het (soms) die gezochte doopakte te vinden in één van die vele dorpen of steden langs de Maas. Waar de vrouw van de schipper het kind ter wereld had gebracht. Zo zoeken wij ook nog steeds naar de doopakte van een kind van **Bartholomeus Labeen** en wel **Casparus Labeen de Lambermont** van hem weten wij wel waar hij getrouwd en overleden is maar van zijn geboorte hebben wij nog geen gegevens. Vele maasschippers en kooplui uit het zuidelijke Overland vestigden zich voorgoed aan de monden van de Maas. Menige Hollander zal ontdekken dat zijn "roots" in Luik, Eijsden of Maastricht liggen.

Zie ook: Prof.Dr. Theo Thurlings (1916-1997) - "De Maashandel van Venlo en Roermond in de 16e eeuw (1473-1572)" (dissertatie, 1945)

Bekende Maasschippers uit deze genealogie welke op de Maes vaeren de - in de 17de eeuw.

Labeen

Bartholomeus Labeen de Lambermont, maasschipper, ingeschreven in het burgerboek op 03.06.1661 te Venlo, schipbesiender in 1661 te Venlo, visitateur des droits de sa Majesté in 1674 te Navagne (B), officier in 1697 te Visé (B), begr. op 03.12.1697 te Visé (B), getr. met Catharina Houbin, begr. op 28.01.1707 te Visé (B). Uit deze relatie:

1. Marguérite Labeen de Lambermont, ged. WG op 22.06.1651 te Maastricht, begr. 28.04.1723 te Visé kerk.huw. op 22.02.1670 te Visé met Antoine Risack, ged. op 09.01.1645 te Visé, begr. 18.02.1722 te Visé.
2. Bartholomeus (Bertholet) Labeen de Lambermont, ged. NG op 20.07.1654 te Dordrecht, goudsmid, begr. op 17.10.1725 te Visé is getrouwd geweest met Barbe Gilon en Catharine Meunier.
3. Louis Labeen de Lambermont, geb ca 1656 en begr. op 15.11.1714 te Visé, kerk.huw. op 05.09-1681 te Visé met Marie Loneux en op 21.02.1681 met Ailid Dupont te Visé.
4. Cathérine Labeen de Lambermont, ged. RK op 13.08.1659 te Venlo, begr. op 21.01.1710 te Mons (B), is getrouwd geweest met Ferdinand de Barchon en Orthiun Guibilinus Eberts.
5. Marie Marguérite Labeen de Lambermont, ged. RK op 03.02.1662 te Venlo, begr. op 19.03.1695 te Visé, kerk.huw. op 02.05.1684 te Visé met Thiry Proisent en op 16.01.1690 met Jean Ernst de Requile te Visé.
6. Anna Labeen de Lambermont, ged. RK op 21.10.1664 te Venlo.
7. Matthias Labeen de Lambermont, ged. RK op 14.06.1666 te Venlo, begr. Op 27.07.1740 te Visé.
8. Casparus Labeen de Lambermont, geb. onbekend RK, begr. te Elsloo op 20.06.1748, kerk.huw. op 22.10.1694 te Elsloo met Catharina Hendrix, geb 13.2.1668 te Elsloo en begr.25.12.1718 te Elsloo en op 10.06.1720 met Maria Anna Limpens te Hoensbroek, begr. 15.6.1761 te Beek.

Lambert Labeen, geb.ca.1590, getr.ca.1610 met NN; kinderen:

1. Lambert Lamberts Labeen, hij is geboren ca 1610 in België? Hij ging in ondertrouw 04.06.1631 in Dordrecht met Maria Lamberts Joslet (geb.ca.1610)
2. Hendrick Lamberts Labeen, hij is geboren ca 1620 en overleden voor 11.04.1670 in Dordrecht. Hij was wijnkuiper, woonde op de Nieuwe Haven trouwde 04.08.1647 met Antonia van Slingelant, d.v. Steenbergen wonend in het Steegoversloot (geboren voor 1627 en overleden na 11.04.1670).

11 April 1670 Conterfeytsel van Zalr Hendrick Lambertsz Labeen, Int Voorhuys - Op huiden den Xle April Ao XVI tseventich compareerde voor mij Johan vander Hoop, openbr Not. etc. Joffr Anthonija van Slingelandt, wede, en boedelhouster van Zar Hendrick Labeen, die erffgenaem was van sijnen vader Hendrick Lamberts Labeen, wonende binnen deser stede, ende verclaerde sij comparante getransporteert, gecedeert, en overgedraegen te hebben, sulcx sij transporteert, cedeert, en overdraecht bij desen aen, en ten behoeve van d'heer en mr Gerrardt Paauw, (den welcke sij Comparante tot mede voocht over haere kinderen is assumerende bij desen) die al hier mede comparerende den voorsz.: transporte, en cessie is aennemende, en accepterende bij desen alle de naervolgende meeeuble [sic], en andere goedren [sic], en dat voor soodanigen prijse, en: somme als voor ijder post in margine staet geexpresseert, als volcht:
[Gemeentelijke Archiefdienst, Dordrecht, Nederland (ONA 363)]

3. Jan Lamberts Labeen, hij is geboren ca 1625. Hij ging in ondertrouw 09.05.1655 in Dordrecht met Heijltje Sijmons Warnier geboren voor 1635

4. Symon Labeen voer op 6 februari 1678 'de maes aff voor den S.pen voor80:7... 16:2'.GA Dordrecht, Archief van de Gemeene Maashandelaars, inv. nr. 115, stuk nr. 629.

Francot

Gelre – 09.11.1622 - Erentfeste, ersame, voorsinnige ende seer discrete, veelgunstige naeburen ende goede freunde. Also Olivier Fagott [Francot] schipper uit Luijck, mit die groot zaelen vor deser stadt corps de garde (bolwerk) , aldaer arriviert [. .] demnan unser dienst: freuntlick begeeren, denselve vor bij op Arssen t'laeten passieren, om daerselbst gelost ende bij ons gehaelt t'werden. Wij worden bericht, dat enige des quartiers swaericheden tho Ruremondt vorgedraegen wordt, het sij van swaere impositie, off des landts consumptie, so U. ersame ende 't ytwes daerum vernhomen, bidden naeburlick daerum verstandigh t'worden, sulx tegens dieselve tho verschulden sin wij verbindich, dieselve hiermede indie protectie des Almachtigen heere empfhelende, Gelre de 9.November 1622. U ersame und L, dienst ende freuntwillige naeburen, Burgemeester Schepen ende Rhaedt der Stadt Gelre. [OAV2194]

In de Burgerboeken Roermond (1562-1793) staan vermeld:

- 21.05.1632: Claes Francot, van Luyck, Maesschipper, en
- 08.08.1643: Olivier Francot (verder geen gegevens)
- Op 12.06.1633 trouwen in Roermond Nicolaus Frankot en Gertrudis Bartholomay.
- Op 08.05.1643 wordt in Grave geboren: Olivier, z.v. Olivier Francot en **Anneken Bartholomeus Labeen**.

In 1677 wordt Anna Labeur (Labeen), weduwe van Maaskoopman en schipper Jac.Olivier Francot, burgeres van Dordrecht. In de Grote Kerk in Dordrecht ligt hun grafsteen: "*Hier leyt begraven Olivier Franckot out synde 66 jaren sterff den 4 October Anno 1675. Ende Anna Labeen syne huisvrouw gestorven (lees geboren), in 't jaer 1619 obiit den 7en September Anno 1679*".



Grafzerk van Olivier Franckot en zijn vrouw Anna Labeen in de Grote Kerk

Op 11.02.1644 staan in Roermond als schipperburgers genoteerd:

1. Claes Francot -24-
2. Olivier Francot -24-
3. Gerardt Francot -28-

Op 30.03.1664 trouwt in Dordrecht: Aart Franckot, maasschipper van Dordt, weduwnaar, met Aaltje Jans, jonge dochter van Swind.

De volgende Francot's passeren de tol in Venlo:

- 04.11.1620: Franchot den Jongen opverdich 60 sacken saelts 100 st. kaes (0-11-0)
- 26.01.1630: Henrick Franchott opverdich vertolt 12 traen vaet 15 oxhoeffden (oxhoofd) France wijn 2 last taren 3 last soe herinck als beucken (bokkum) 25 malder roggen 150 sacken saelts (6-0-0)
- 30.01.1630: Claes Franchot opverdich vertolt 1 last taren 2 pruym vaet 2 thonnen bueckens 150 sacken saelts 2 last herinckx 400 stuc oossen hoyden 14 malder roggen 1 vaet ginbers (8-7-0)
- 17.04.1630: Pacque Franco opverdich vertolt 40 malder roggen (1-10-0)
- 09.11.1630: Claes Franchot afferdich myt 1 paetschiep myt 40 mudt calckx 100 gang caelen, vertolt 18000 lb isers (1-8-0)
- 13.11.1630: Henrick Franchot opverdich vertolt 300 sacken saelts 6 thonnen teren 1 keipt stoechvis (3-8-0)

- 31.01.1662: de weduwe Claes Franchott opgevaeren myt 4 thonnen terre, betaelt myt rortoll (0-6-0)
- 22.04.1662: Olivet Franchot opgevaeren myt 137½ sacken souts 60 malder roggen 3 aemen olye 6 thonnen aberdaen 2000 lb pruymen 2 oxhoeffden asijn 1 oxhoeff brandewijn 6000 rubcoecken (3-5-0)
- 05.08.1662: Arnet Franchott affgevaeren gelaeden myt calck caelen (kolenkalk, bergkalk, bouwsteen), orloff gehaelt
- 12.11.1662: Steven Franchott opgevaeren myt 4 last herinckx (1-4-0)
- 28.11.1662: Olyvet Franchott affgevaeren gelaeden myt rouwaer, vertolt 6000 lb isers (0-7-2)
- 30.11.1662: Henrick Franchott affgevaeren gelaeden myt rouwaer, orloff gehaelt

De genoemde Henrick Franchot zou kunnen zijn: Henricus Francot; geb.ca.1601 Luik; ovl.18.04.1666 Stokkem; getr.24.11.1616 Stokkem met Catharina Noetmans (*ca.1605 Stokkem; ovl.25.09.1666 Stokkem). In Stokkem worden zes kinderen geboren:

1. Catharina; geb.1630, trouwt 11.10.1665 in Stokkem met Joannes Hilloffs
2. Arnoldus (Aert); ged.02.02.1633
3. Joanna; ged.20.07.1636; ovl.16.09.1666, krijgt 03.10.1664 een onwettige dochter Catharina
4. Helena; geb.ca.1638
5. Mechtildis; ged.27.10.1641
6. Franciscus; ged.10.07.1644

Josselet

Peter Josselet , maasschipper te Luyk, marktschipper op Luik, geb. 1605/1608 Luik, begr. 15.08.1679 Nijmegen, in de St. Stevenskerk, ondertrouw 09.03.1651 Nijmegen, getrouwd 09.03.1651 Nijmegen (Vlaamsche kerk) met Catalijna (Catharina/Christina) In de Betouw (d.v.Hendrick) , ged.14.04.1620 Nijmegen, ovl. 14.11.1680 Nijmegen, in de St. Stevenskerk. Zij hadden een zoon:

Johannes Josselet , maasschipper, koopman, ged.24.01.1654 Nijmegen, ovl. vóór 15.12.1690, getrouwd 23.05.1677 Ablasserdam (NH) met Maria Caris (d.v.Peter Caris en Hester Backus) , geboren te Venlo. Zij hadden volgens onderstaand bericht vier kinderen:

1. Peter, zie beneden
2. Hendrik
3. Catharina (Catharijn), ged.22.02.1684 Nijmegen, ovl.28.10.1722 Nijmegen. Zij trouwt 15.05.1701 Reyerkerk (Ridderkerk), tussen Dordt en Rotterdam met Derk (Dirk) Hardus (Harders), koopman op de Maas, uit Grave.
4. Hester Elisabeth

Gens Nostra 46 (1991): "Peter Josselet, soon van Jan Josselet en Maria Caris, broeder van Hendrik Josselet, Catharina Josselet, Hester Elisabeth Josselet, is voor zijn moeder Maria Caris, in huwelijk gehad hebbende (weggefallen), nalatende Soon Querlliam Josselet te Dordt overleden, in huwelijk gehad hebbende (weggefallen)Paulus, dochter van Maasschipper Paulus te Dordt, zuster van Querlliam Paulus, kaaskoper te Dordt, nalatende de enige kind of deselve nog in leven is, of waar sij bennen, is mijn onbekend."

Schepenbank Venlo-Nr.2613-15.03.1701; Peter Josselet, als gevolmachtigde van zijn moeder Maria Caris, weduwe van Jan Josselet; verkoopt aan Christiaan de Betouwe, koopman in Venlo: Twee ponten breed opden peel beide negen voeten, ende geladen met sercken, durpels, watersteen, randsteen, leijen, ende gruijs voor eene somme van drij duijsent gulden brabant; met inbegrip van; den mast, seijl, geerden, schooten, anckers, touwen vercken, boumen ende alle voordere gereetschap daer inne sijnde, geene daer van vuytgesondert mits gaders alnoch drij leege ponten, breet jeder opden peel ontrent derthien voeten voor eene somme van ses hondert pattacons; als geloofwaardige getuigen treden op Louijs Labeen en Wolter de Saar.

Staessen

1. Jan Pauwels Staes(sen)/Hallers, van Eijsden, maasschipper, burger van Roermond 31.08.1617, overl. voor 19.08.1681, tr. Aeltgen Jans, overl. tussen 04.11.1645 en 19.08.1681. Uit dit huwelijk bekend (volgorde onzeker):

1. Maeijke, overleden voor 06.06.1662 en komt niet in Jans' boedelverdeling voor. [R1926 6.6.1662 f 245 Momboirboock s'Hertogenbosch:] *Jan Staes, grootvader, is momboir gesteld over de drie onmondige kinderen van wijlen Huijbert Lenssen, Maasschipper, bij wijlen Maeijke Staes, zijn eerste huisvrouw en het onmondige kind van wijlen Huijbert uit zijn tweede huwelijk met wijlen Neeltgen Cornelissen. Beheer goederen.*

2. Geertruijd Staes/Stassen, ged. Dordrecht mei 1621, vermeld als weduwe van Wolterus van Strijp 19.08.1681.

3. Paulus, geb. ca. 1625, volgt 2.

4. Margriet Jans Staes(sen), geb. ca. 1626 (was op 06.12.1670 ca. 44 jaar), j.d. van Luik, overl. na 19.08.1681, otr. 's-Hertogenbosch 29.07.1656 Jan Florissen Ro(e)m(e)ijn, geb. Schiedam, marktschipper op Zierikzee en Antwerpen, poorter van 's-Hertogenbosch 20(?)02.1642, overl. tussen 27.10.1667 (doop kind) en 06.12.1670, waarsch. zn. van Lijsbeth Claes.

5. Jan(Jan soene Staets van Weset-Visé), j.m. van Eijsden, woonde op de Haven te 's-Hertogenbosch, poorter ald. 16.07.1659, maasschipper, otr. 's-Hertogenbosch 28.06.1659 Heijltjen Henricen Morra (Morre), j.d. van Eijsden, dr. van Henrick Morre (maasschipper uit Eijsden, in 1648 poorter van s'Hertogenbosch) en Petronella Huijbert Jansdochter.

6. Sijmen, ged. Dordrecht mei 1629.

7. Matthijs, ged. Dordrecht dec. 1631; vaart 05.07.1675 de Maas af met burgers van "den Bosch" (OAV-nr.934).

8. Jelis, ged. Dordrecht sept. 1634.

2. Paulus Staessen, geb. ca. 1625 (was ca. 52 jaar op 23 en 26.10.1677), maasschipper, poorter van 's-Hertogenbosch 17.01.1657, begr. Dordrecht (Grote Kerk) 25.10.1682; tr. (1) Tijssie Jillisdr., begr. Dordrecht 19.08.1667; tr. (2) ald. 25.03.1668 Geertruijd Vervel, van Luik, begr. Dordrecht (Grote Kerk) 04.08.1688, dr. van Anthonis Anthonis Vervel en **Jenneke Bartholomeus Labeen**. Uit het tweede huwelijk, ged. Dordrecht:

1. Aaltje, ged. 06.06.1669.

2. Jenneken, ged. 19.07.1670.

3. Jan, ged. 's-Hertogenbosch (Grote Kerk) 02.07.1671, luitenant van de ponten, overl. Dordrecht (impost) 16.02.1739, tr. Grave 14.01.1714 Alegonde van Riemsdijck, begr. Dordrecht 18.11.1748, dr. van Remisius van Rijmsdijck en Sibilla Hillac(q). Zij tr. (1) Grave 14.12.1704 Jan Jansen. Uit dit huwelijk 4 kinderen.

4. Jenneke, ged. 11.05.1673.

5. Antoni, ged. 24.10.1675.

6. Aeltje, ged. 19.08.1679.

7. Een kind begr. Dordrecht 19.08.1670 (nr. 2?).

Coninx

De naam Coninx is in Elsloo verbonden aan de 'notabele' bewoner Jan Coninx. De Coninx is een eeuwenoud monumentenpand in het hart van Oud-Elsloo. Uit de archieven blijkt dat de oudste delen van het pand dateren van ong. 1450. Het pand kunnen we gerust rekenen tot de oudste huizen van Elsloo. Veel panden in de oude kern van Elsloo zijn ouder dan ze van buiten lijken. Dit is ook hier het geval. De buitenkant - met een voorgevel in Maasland-Renaissance-stijl - oogt als een pand uit het begin van de 17de eeuw. Dit ligt voor de binnenkant anders. De balkconstructies verraden de aanwezigheid van een middeleeuws vakwerkhuis. Nooit afgebroken, maar door Jan Coninx en zijn nazaten omkleed met een stenen gevel.

Hij leeft rond 1610 in dit pand. Het is niet uitgesloten dat hij degene is geweest die het pand van een stenen gevel en rijke schoorstenen liet voorzien. Als arme schippersknecht trouwt hij in 1580 Mercken Engelen, weduwe van maasschipper Dirck Engelen (+1579 Elsloo). Op dat moment was Jan 14 maanden bij haar schippersbedrijf in dienst.

Vermoedelijk was de familie Coninx al vrij vermogend. Vader Ghielken was eigenaar van dit pand en van een huis op de Maasberg waar later Jan de Schippersbeurs laat bouwen. Met geld van de familie of van de weduwe is hij in staat aankopen te doen, waarmee hij zijn bezittingen uitbreidt. Zo koopt Jan Coninx tevens De Hof tot Catsop onder Elsloo.

Door de oorlogsverrichtingen van de Spaansen en de Staatsen is het een tijd stil rond de Maasscheepvaart. Jan Coninx verblijft dan met zijn gezin 3 jaar in Dordrecht waar zij in de roef van hun schip wonen. In 1587 komt de scheepvaart weer op gang. Jan komt terug uit Holland. Rond die tijd vervoert hij raapzaad, oliën, reuzel, haring, stokvis e.d. In het voorjaar van 1593 ontmoet hij in Luik Pierre Allard, koopman in Naamse hardsteen. Jan laat zich overhalen een vracht hardsteen naar Dordrecht te vervoeren. Dit is het begin van Jan's rijkdom. Hij start in Dordrecht een verkoopkantoor in Naamse steen. Van daaruit wordt de steen vervoerd naar steden als Amsterdam. In 1603 wordt Jan Coninx van Elsloo vermeld als "schipper ende coupman opter Maesen".

In 1604 trouwt zijn stiefdochter Mercken met Joan Thijssen uit Elsloo. Jan tekent bij deze gelegenheid de volgende regels op:

"honderden kippen, kelekowen ende kalkoenen 24 gulden, aan wijn 135 gulden 15 stuiver, aan klein parcellen 10 gulden, ick mijn huisvrouw gedaen 20 gulden, rixdaelder 47 gulden, noch haer gedaen 50 gulden, noch gedaen 30 gulden, noch gedaen 20 gulden. Betaelt aan onkosten sonder bier als anders 316 gulden 15 stuiver. Aen cleiding betaelt te Dort 95 gulden, aen Laecken 85 gulden, aen cleidermaeckers betaelt 8 gulden."

Deze som geld voor een bruiloft wijst erop hoe vermogend Jan Coninx inmiddels was. De eerste maal dat de registers weer iets vertellen is in het begin van 1615. Hij koopt en verbouwt dan in Elsloo "een hoog en prachtig huis met schaliën bedekt", de tegenwoordige Schippersbeurs.

Op 17 februari 1621 maakt hij "sieck ende krank naer den lichaem" zijn testament op. Hij wil begraven worden "binnen der kercken tot Elsloo bij den sculpture van sijnen joncxten soen wijlen Dijrik Coninx".

Jacob Franszoon de Witt (1548-1621), broer van Cornelis Franszoon de Witt en eveneens burgemeester van Dordrecht verkoopt beide percelen in 1615 aan maasschipper Michiel Coninx.

Op 18 mei 1615 verkocht Jacob Franszoon de Witt aan Michiel Coninx *twee lege erven tusschen het erf van voorsegde cooper aan de eene en het erf van Dirck Henricxs, hordemaecker, aan de andere zijde. Streckende voorsegd erf voor van de Nieuwe Hoochstraet achter tot aen den opslach van de Blauwe Caije aan de Nieuwe Haven de voorsegde erven breet sijnde 2 stadsroeden, 7 voeten.* De prijs was 1.665 caroli gulden waarvan 400 gulden contant en het restant met een schuldbrief, waarvoor Cornelis Fransz de Witt en Willem Mathijszoon borg stonden. In de marge van de akte werd vermeld dat de schuldbrief op 27 november 1656 werd doorgehaald. Geen twee maanden later, op 12 juli 1615, wordt door dezelfde Jacob Franszoon de Witt een leeg erf aan Michiel Coninx getransporteerd met aan de oostzijde als belender Herber Jacobszoon en aan de westzijde Michiel Coninx zelf. Herber Jacobszoon bezat het perceel waar nu Nieuwehaven 43 op staat. Dus het hier verkochte perceel was de oostzijde van het (dubbel) pand Nieuwehaven 44. Conclusie van de hierboven genoemde aankopen is dat Coninx drie naast elkaar gelegen percelen bezat. Op twee daarvan staat nu het pand Nieuwehaven 44, het andere behoort nu bij het dubbel herenhuis Nieuwehaven 45 (het oostelijk gedeelte daarvan).

Michiel Coninx is de zoon is van Jan Coninx en stamt uit de Maasschippersfamilie Coninx uit het aan de Maas gelegen Elsloo, 14 kilometer ten noorden van Maastricht. Michiel en zijn vader Jan handelden in Naamse hardsteen en deden ondermeer zaken met de door deze handel rijk geworden familie Van Neurenberg, de bouwheren van het pand waar nu Museum Simon van Gijn in gevestigd is.

Uit verklaringen en contracten in de periode 1612-1613 met betrekking tot de handel in Namense stenen wordt duidelijk dat de familie Coninx in Dordrecht behoefte aan opslagruimte had.

Op huijden den sevenden dach der maent martij van den jaere sestien hondert twaelff zijn voor mij Pauwels Eelbo, openbaer notaris te Dordrecht gecompareert d'eersame Herman Jaspersz. Kels, out ontrent 53 jaeren, pontgaarder ende Abraham Wouters van Duijnen, steenhouwer oudt ontrent ... jaeren, beijde inwoonders alhier. Dewelcke ten versoucke ende instantie van den eersamen Guillaume van Neurenburgh, coopman, mede inwoonder alhier hebben tzamen eendrachtelijck verclaert ende geaffirmeert alsoo, sij lieden verklaren ende affirmeren mids desen bij henlieder manne waerheden in plaetse van eede warachtich haerlieden kennelijck ende noch wel indachtich te zijn, dat geleden ontrent een jaer, sonder den precisen dach onthouden te hebben, Michiel Conninx, maesschipper alsooen vercocht heeft aen eenen sekere persoon van de stadt van der Goes eenen ligger steen van eenen olijmeulen voor ontrent seventhien ponden grooten vlaems eens. Alwelcken voorsegde olijsteen gemerct was van het Merck van Jan Coninx. Op huijden den sevenden dach der maent december 1612 compareerde voor mij Pauwels Eelbo, notaris: Pieter van Neurenburgh ende Guillaume van Neurenburgh, gebroeders ter eenre, mitsgaders Michiel Coninx voor hem selven, beneffens hem vervangende ende hem sterckmakende voor zijnen vader Jan Coninx ter ander zijden, alle cooplieden ende maesschippers. Alwelcke voorsegde partijen verclaerden, mits desen met malcanderen vereenicht ende veraccordeert te zijn in de naervolgende manieren te weten, dat belangende de leverantie van sekere Naemsche blauwe steenen noodich ten behoeve van het maken van eene sluijs ofte sas binnen ofte ontrent de stadt van Saandam ten Noort Hollandt.

De rond 1495 gebouwde gotische trapgevel van huis *Het Zeepaert* aan de Wijnstraat is opgetrokken uit Namense hardsteen. Al lang voordat Jan en Michiel Coninx Namense steen naar Dordrecht vervoerden waren hier al Maasschippers mee actief.

Op 9 oktober 1613 compareerde voor mij Pauwels Eelbo. D'eersame Guillaume van Neurenburgh, woonende binnen deser stede voor hem selven ende vervangende zijnen broeder Pieter van Neurenburgh ter eenre ende d'mede eersame Michiel Coninx mede voor hem selven ende vervangende zijnen vader Jan Coninx ter ander zijden, alle cooplieden ende maesschippers. Welke voorsegde comparanten in qualite als vooren hebben bekent ende mitsdesen int vriendelijck ende metter minne met malcanderen overcomen ende geaccordeert te zijn in dese naervolgende manieren: voor eerst hebben zij comparanten in qualite als vooren gecasseert ende geannulleert, casseren, annulleeren, doen doot ende te niete mits desen, alsulcken contract als zij comparanten met malcanderen op de sevende dach der maent december des voorleden jaers 1612 gepasseert hebben voor mij voorsegd notaris ende verclaerde de voorsegde contrahenten van nieuws gecontraheert te hebben, te weten dat alle de wercken so ge..... van stadthuysen, caeij wercken, poorten, sluijsen, kerckwercken ende alle andere groote ende cleine wercken, die van Naemsche blauwen steen gemaect werden, in alle steden ende durpen van Hollandt, Zeelandt, Brabant, Vlaenderen, Vrieslant, Gelderlant, Sticht van Utrecht ende daer ontrent, die bij de voorsegde contrahenten naer datum deser gesamentlijck ende elcx van hen int bijsonder aengenomen sullen werden, dat alle de selve sullen wesen halff ende halff. Te weten dat beijde de voorsegde van Neurenburgh d'eene helft daer van tot Namen ende daer ontrent sullen doen maken ende beij de de Coninx d'ander helft ofte oock gesamentlijck, soo sijlieden te rade sullen vinden ende op henlieden contrahenten gemeene coste, sullen gebracht werden.

Op 1 augustus 1617 neemt Michiel een hypothecaire lening en verbindt een huis en erf *van de caeije tot aan de Hooge Nieustraat toe tusschen de huijse van Herbert, hordemaecker, en het huijs van Dirck Henricxsz.* Op één van de drie percelen is inmiddels een huis gebouwd. Met de verponding van 1620 zien we dat de weduwe van Michiel Coninx wordt aangeslagen. Jan's zoon en handelspartner Michiel Coninx moet tussen 1617 en 1620 zijn overleden.

Op 17 februari 1621 maakt zijn vader Jan Coninx in Elsloo zijn testament op "*sieck ende krank naer den lichaem*". Hij wil begraven worden "*binnen der kercken tot Elsloo bij den sculpture van sijnen joncxten soen wijlen Dijrik Coninx*".

Op 19 juli 1621 wordt in Dordrecht een inventaris opgemaakt van *die steenen competerend ten sterfhuijs van Jan en Michiel Conincx*. Jan Conincx moet tussen 17 februari 1621 en 19 juli 1621 in Elsloo overleden zijn.

De inventaris geeft een lange lijst van stenen die op verschillende locaties in Dordrecht opgeslagen zijn. Voor de Blauwpoort lagen:

Een sarck lanck 7 voet, breet 3 ½ voet

Noch een stuck 7 voet, breed 3 ½ voet

Noch een stuck 6 ¾ voet breet 3 voet

Noch een lanck 6 ½ voet breet 3 voet

Noch een van 7 voet lanck breet 3 ¼ voet

Noch een van 6 voet lanck breet 2 ¼ voet

Noch een van 7 voet lanck breet 2 voet

Noch een van 7 voet lanck breet 2 ½ voet

Verder lagen er stenen:

aent groot kerckhoff, voor de deur van Reijnier Houben, op de plaetse van sterffhuijs, in den Rijsthuijn naes Reijnder Houben, steenen gelegen op de kaij bijd roode brugge ontrent t'Grootte hoofd, ontrent de woning van Olijvier Houben op de kaij.

In een notariële akte van 19 november 1622 wordt duidelijk dat ook de weduwe van Michiel Conincx overleden is. De kinderen worden namelijk wezen genoemd:

Op huijden den 19 november 1622 voor notaris Pauwels Eelbo als last en procuratie hebbende van Pieter Franse, grootvader maternel van de naergelaten weeskinderen van wijlen Michiel Conincx – zone was van zaliger Jan Conincx hebben t'saem eendrachtelijck getuijcht verclaert en gecertificeert, mits desen warachtich te zijne dat zij deposanten door versoeck van voorsegde requirant hebben afgescheept van de plaetse ende van de caije van de voorsegde huijsinge van voorsegde Michiel Conincx gestaen op de Nieuwe Haven.....

De Maashandel in de 17de eeuw was goed georganiseerd in Venlo:



Zoals in elke stad verenigden burgers met hetzelfde beroep zich in gilden. Veel inwoners waren rechtstreeks bij de handel betrokken, en daarbij hun geld verdienden als koopman, schipper, huurvaarder, zakkendrager of lijndrijver. Het gildebestuur schreef voor aan welke eisen een nieuw lid moest voldoen en stelde werktijden, lonen en tarieven vast. In 1795 schaften de Fransen het gildewezen in deze streken af, vrije concurrentie dulde immers geen monopolies.

- Er waren ca.400 kooplui in de stad, meestal welgestelden die handel dreven langs het hele stroomgebied tot ver daarbuiten.
- Zo'n 35-50 maasschippers hadden zich verzameld in de "Broderschap van den Heilighen Cruys". Zij waren de eigenaars van de schepen, en vervoerden de eigen koopwaar of goederen in opdracht van de kooplui. Er vallen alle schakeringen waar te nemen variërend van zelfstandig koopvaarder tot eenvoudige vrachtschipper. Zie ook Register Maasschippers (OAV-Venlo nr.1517 - 21.11.1644)
- Eveneens ca.40 huurvaarders hadden zich verzameld in de "Broderschap van den Hellyghen Geist". Zij waren als stuurliu en schippersknechten in dienst van de schippers. Er gold een verplichting om

lid te zijn van het betreffende gilde om het recht op het uitoefenen van het vak te genieten (Gildedwang – o.a.schipperskinderen).

- Binnen de stad een onbekend aantal zakkendragers zorgden voor het laden en lossen van de schepen.
- Tenslotte een eveneens onbekend aantal lijndrijvers, die over het jaagpad de schepen over de stroom trokken.

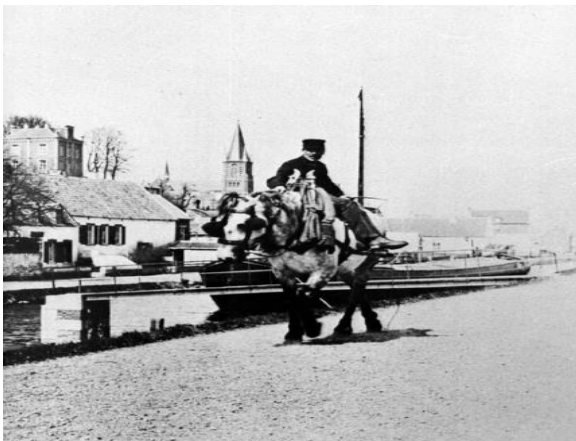
“Helias Tryppemeker tuigt over die vyfftig mall mit Venloeschen und anderen scipperen kees (kaas) den Maestroom upwertz geschickt thoe hebben, und dat hye tot mermaelen korn, saltz und hering upgesandt und dickwils ieseren helfft doen affbrengen”

“dat hy mit synen groiten schippe to diverschen tyden so mit kaeren, kaelen, yseren ind weede gelaeden, die Mase aeff ind die Waele op nae Embrich (Emmerik), Deventer ind anderswaer gevahren, ind op denselvigen orteren (plaatsen) wiederumb guet aengegouden (ingekocht), ind gelaeden ind op Ruremunde gebracht”

Scheepsjagen

Sinds trekvaart op gang kwam zijn er vele aanpassingen en modernisering van de schepen en de vaarwateren geweest. Ver voordat (stoom)motoren werden uitgevonden was er al een manier bedacht om schepen ook bij windluw weer en tegen de wind in voort te bewegen: scheepsjagen! Een methode die eeuwenlang in gebruik zou blijven. In Delfzijl werd het nabijgelegen Damsterdiep voor de trekvaart met Appingedam en Groningen gebruikt, hier herinneren de straten Jaagpad, Vlotterpad, Snikkepad en Trekweg vandaag de dag nog steeds aan.

Scheepsjagen klinkt lang zo wreed niet als het is, scheepsjagen is namelijk het enkel met spierkracht voorttrekken van een schip. Vrijwel altijd stond de schipper aan het roer terwijl zijn vrouw en kinderen de trekzeel (juk of trekband) om hadden en het schip voorttrokken, wat het lichaam sloop. Wanneer het schip eenmaal in beweging was ging het wel... Een 'standaard' schip was tot de vorige eeuw 30 bij 4½ meter, kon tonnen lading vervoeren en wist dankzij scheepsjagen een gemiddelde snelheid van 7½ kilometer per uur te halen. Slechts in uitzonderlijke gevallen had men de beschikking over een lijndrijver, ook wel scheepjager. Dit is iemand met een trekpaard die kon worden ingehuurd om het schip te trekken.



Situatie voor 1899: trekpaard met voerman (conducteur) in actie op het jaagpad langs het Kanaal Luik-Maastricht ter hoogte van de voetbrug bij Maesenburg te St. Pieter.



Zelfs nog in 1931 trekken schipperskinderen het schip van hun ouders op het Julianakanaal in Limburg voort via het Jaagpad.

Wanneer men een schip eenmaal in beweging had werd er alles aan gedaan om in beweging te blijven. Langs kanalen en rivieren liep daartoe een (onverhard) pad waarbij aan de waterkant geen bomen of andere obstakels stonden zodat de lijn nergens achter zou kunnen blijven hangen. Bij bruggen werd aan de binnenzijde van bruggenhoofden een speciaal looppad aangebracht en waren de brugleuningen helemaal glad zodat de jaaglijn hier zonder problemen overheen kon glijden. Alles om het jagen ononderbroken mogelijk te maken.

Rolpalen

In de smalle binnenwateren waren bochten een probleem tot hier rolpalen werden geplaatst. Door de treklijn over de rol te halen wordt het schip 'om' de bocht getrokken en hoeft de schipper alleen maar tegen te sturen. De lijn hoefde niet meer los te worden gekoppeld, er hoefden geen vreemde manoeuvres met het schip uit te worden gehaald en het schip hoefde niet na elke bocht opnieuw op gang te worden gebracht. Alles om te voorkomen dat het schip in de oever werd getrokken omdat de treklijn maar zo lang was. Rolpalen waren een enorme vooruitgang voor degenen die het trekzeel om hadden!



Rolpaal aan het jaagpad langs de rivier



Rolpalen, zoals hier, stonden in bochten van een rivier waarover veel trekschuiten passeerden. Die palen voorkwamen dat de treklijn van het schip over de weg werd getrokken.

Een rolpaal is een zware metalen paal met een sterke fundering waarbij aan de waterzijde van de bocht een rol hangt. De rol draait mee met de vaarrichting van het schip en bij het passeren komt de treklijn automatisch vrij. Bij sommige bochten was het noodzakelijk meerdere rolpalen te plaatsen, maar het principe blijft hetzelfde.

De rolpaal is zowel wereldwijd als ook in Nederland een zeer zeldzame verschijning geworden, vrijwel alle rolpalen zijn verdwenen. In de provincie Groningen staan niet allen de meeste, maar ook nog allemaal originele, rolpalen: 21, te weten 2 bij Barnflair, Delfzijl, 2 bij Feerwerd, 2 bij Garrelsweer, Leenstertillen, Oldehove, Onderdendam, 2 bij Saaksum, Sappemeer, 2 bij Warffum en 3 bij Zuidwolde. Daarnaast staan er nog 3 in en bij het Noordelijk Scheepvaartmuseum in Groningen. Drie rolpalen, de 2 bij Feerwerd en 1 bij Zuidwolde, zijn Rijksmonumenten.

Scheepsjagen is nog steeds niet uitgestorven al wordt dit tegenwoordig vaak met elektrische treintjes gedaan, zoals onder andere in het Canale de Saint-Quentin in Frankrijk en het Panamakanaal in Panama. Ook wordt scheepsjagen wel als (gelegenheids)sport beoefend. Zo worden er tijdens diverse dorpsfeesten in Nederland ook vandaag nog wedstrijden scheepsjagen gehouden. In Onderdendam is scheepsjoag'n een jaarlijks terugkerend evenement tijdens de feestweek

Lijndrijvers

Soms wordt over lijndrijvers geschreven als niksnutten of boerenzonen die even geen werk hadden op het land. Zij lagen dan langs de Maas in het gras te wachten totdat ze met hun paard een schipper een stuk stroomopwaarts konden trekken. Maar natuurlijk waren het gewone hardwerkende mensen, die vaak met gevaar voor eigen leven geld verdienden voor hun gezin. Laten we de lijndrijver Urbanus Lyna wat nader analyseren, op 27 november 1668 trouwt hij in Venlo met de protestantse Margaretha Boux, dochter van Hubertus. Uit het huwelijk worden minstens twee kinderen geboren, Catharina in 1670 en Joannes in 1673, ze dragen de familienaam Orbon. Op 9 januari 1679 kopen Urbanus Lyna en Margaretha Boux een huis op

het Maasschriksel in Venlo, naast Francis Coenen, de andere burens zijn de erfgenamen van Lysbeth van Hasselt :

“Urban Lyna – Den 9. januarij 1679 coram iudice, Oort en Bijl schepen, Gillis Cammu en Gertruydt Pommen eheluyden, voor hun en hunnen erven, vercocht, opgedragen en overgegeven, om eene somme geldt volgens coopcedulle, Urban Lyna en Margret Boux, eheluyden en hunnen erven, Een huys en erve opt Maesschriksel neffens Francis Coenen huys eener en de erffgenamen van Lysbeth van Hasselt en consorten erven ter ander syden gelegen, verclaerende te wesen vry erff.”

In 1681 geeft de capitatielijst aan de Maaspoort ene Urbanus Lijndrijver en vrouwe aan, waarmee zijn beroep duidelijk wordt aangegeven.

Van de vijftiende tot in de negentiende eeuw voeren de Maasschippers o.a. met trekschuiten over de Maas. In die vierhonderd jaar trokken paarden langs het jaagpad de schepen over de stroom. Op sommige plaatsen moesten de paarden en de lijndrijvers omwille van de vaargeul van oever wisselen. Dat gebeurde soms met een bootje, maar ook wel half wadend en half zwemmend. Zo'n oversteekplaats werd vaak aangegeven met een ijzeren Maaskruis, voorzien van een offerblok. De lijndrijvers stopten er munten in voor een veilige overtocht. Ook werd geofferd voor de drijvers die de overtocht niet overleefden. In 1686 treft het noodlot huize Lyna, vader Urban krijgt waarschijnlijk bij de uitoefening van zijn niet ongevaarlijke beroep een ongeluk, waarbij ook z'n paard het leven laat. Op 28 juli laat hij zijn testament opmaken en 3 augustus 1686 overlijdt Urban:

“Wij Johan Goldt ende Arnoldt Bloemarts schepen to Venlo, doen kundt ende bekennen hiermede dat wij [: des versocht sijnde :] ons verfueght hebben ten huijse van Orbo Lijna, alwaer wij denselven cranck te bedde liggende, nijttemin verstandt sinnen ende memorie welgebruickende bevonden hebben, denwelcken ons verclaert heeft dat vermits hij grooten schaede geleden ende hem sijn peerdt affgestorven was dat hij oversulcx sijne huijsvrouwe volcomen last ende macht gaeve 't huijs daer sij in sijn woonende te moegen naer sijnen doot vercoopen, willende ende begevende dit iedertijdt vastbundich, ende van weerden te sijn, voorts cracht ende macht te hebben, 't sije bij forme van testament ofte vuijterste wille, heeft hij schrijvens onervaeren dese gehandmerckt, ende wij schepenen voorss. dese in oirconde der waerheijdt neffens den secretaris respectie eijgenhandich onderteeckent, ende versegelt desen acht ende twintichsten Julij XVI ses ende tachtentich – onderstont dit is merck (krabbel) van Orbo Lyna ende was onderteeckent J.Goldt A.Bloemarts ende was noch besegelt met twee segels gedrukt in groenen wassche overdeckt met wit papier ende noch geteeckent H.Aerssen.”



Dochter Catharina Orbon trouwt 8 februari 1689 in Venlo met Franciscus Wiliquine Tutelair en ze gaan bij hun (schoon)moeder inwonen, hetgeen blijkt uit de capitatielijst van de Maaspoort in 1695. Margaretha Boux, weduwe Orbo Lijna overlijdt Venlo 16.11.1699. Catharina en Franciscus blijven in het huis wonen, kopen het ernaast gelegen “De Fonteijne” in 1707 erbij en leggen de basis voor de familie Titulaer.

Ijzeren Maaskruis

De stad Venlo

Niet alleen uit militair oogpunt was die “*goede en stercke stad*” Venlo een begerenswaardig bezit in de late middeleeuwen. Een ringmuur met veertien torens, een diepe gracht en met ijzeren platen en valhekkен versterkte poorten maakten Venlo tot een der sterkste vestingen van het Overkwartier. De stad lag aan een kruispunt van vele handelswegen en beschikte bovendien over een beschermde haven, hetgeen Venlo tot hét ontmoetingspunt voor de handel tussen Overland en Nederland maakte.



Venlo wat in 1343 stadsrechten ontving

Stapelrecht

Het stapelrecht was een recht dat middeleeuwse steden verwierven of zich aanmatigden en waarmee zowel neergaand als opgaand verkeer ('overlanders' en 'nederlanders') te maken had. Kwam een handelaar via een bepaalde route in de buurt van een stapelstad, dan moest hij zijn koopwaar (en dus ook hout) veelal naar deze stad brengen en ze gedurende enkele dagen te koop aanbieden. Via het stapelrecht hadden de burgers van de desbetreffende stad een soort recht van eerste aankoop en mochten ze de koopwaar tevens omladen, waarbij de kooldragers-, huurvaarders- en schippersgilden van de stapelstad het verdere transport voor hun rekening mochten nemen. Het spreekt vanzelf dat de economische bloei van een stad sterk werd beïnvloed door deze stapeldwang ten opzichte van nabijgelegen plaatsen en dat het stapelrecht slechts aan enkele steden was voorbehouden.

Venlo bezat volgens eigen zeggen ongeschreven rechten die teruggingen tot de tijd dat *Venlo noch ein dorp was op den stroem*. Toen dit dorp in 1343 stadsrechten ontving, werd deze nieuwe stad bovendien voorzien van bijzondere privileges met betrekking tot de Maas. Het Venlose stapelrecht maakte in de 16e eeuw geen deel uit van de stadsrechten, maar was persoonsgebonden. Zo verkocht Karel van Egmond, hertog van Gelre, het stapelrecht in 1532 voor 660 overlandse Rijnse guldens aan Henrick Kyspenning uit Venlo. Volgens een brief van Willem van Beieren, graaf van Holland, uit 1355, was Venlo zelfs de enige stad langs de Maas die zich *stapel stat* mocht noemen van oudsher, hetgeen tevens bleek uit oude tolboeken van de Hollandse steden uit die tijd. De aanspraken die Dordrecht en Mézières (Masiers) maakten, werden dan ook niet erkend. De Venlose aanspraken daarentegen werden ook in 1495 en 1505 nog eens bevestigd door Philips de Schone, eerst in zijn hoedanigheid van hertog van Oostenrijk en later nog eens als koning van Castilië.

In 1523 kwam Roermond tegen de Venlose stapeldwang in opstand door zichzelf als stapelstad te betitelen en, wat uiteraard voor Venlo belangrijker was, zich ook als zodanig te gedragen. Uiteindelijk kwamen hertog Karel van Gelre en de drie hoofdsteden Nijmegen, Zutphen en Arnhem echter tot de overtuiging dat Venlo dit recht al meer dan honderdvijftig jaar bezat, dat Roermond geen stapelrecht had en zodoende alle schepen en andere goederen ongehinderd moest laten passeren. Om misverstanden te voorkomen, benadrukten de Venlonaren dat hieronder ook *die holtferden und dergelicken* moesten worden verstaan. Om toekomstige ongeregelheden te voorkomen, bepaalden de hertog en de drie hoofdsteden dat zij hun uitspraak zouden herzien wanneer Roermond haar rechten kon aantonen. Het duurde tot 1579 tot Roermond hiertoe kans zag.



Ondanks de protesten van de Venlonaren handhaafde Roermond echter de stapeldwang, die pas bij de Franse machtsovername in 1794 zou worden opgeheven

Sinds de 13de eeuw heeft Venlo zich ontwikkeld als een typische marktstad met een bijzondere functie in de Maashandel. Het aantal beëdigde zoutmeters steeg van zeven (1294/95) van veertien (1343). Het laatmiddeleeuwse marktapparaat was zeer omvangrijk: naast allerlei keurmeesters waren er speciale kolen- en kalkwegers, verbonden aan de kolen- en kalkwaag. Het transport- en havenwezen was streng georganiseerd. De gewoonte van schippers om vanwege het grote verschil in verval van de Maas boven en beneden Venlo er hun vrachten over te laden op een ander scheepstype (het verbodemen) en het in 1355 eveneens officieel verleende stapelrecht ontwikkelden zich tot de vrijwel onaantastbare verbodemingsplicht en stapeldwang die we uit de tweede helft van de vijftiende en de eerste helft van de zestiende eeuw kennen. Bovendien werden de riviertollen vaak niet ten onrechte als de ruggengraat van de landsheerlijke financiën betiteld.

Kolen, kalk en steen werden vanuit het zuiden over de Maas aangevoerd, zout en vis vanuit het noorden. De graanmarkt, die overigens minder van belang was dan die van Roermond, werd grotendeels over land gevoerd. Van het zuidoosten uit het Land van Kriekenbeek, Gulik en Berg, en in mindere mate van het westen uit het Land van Kessel. Lokale linnenweverij bestond er naast handel in van elders aangevoerd laken. Was Roermond een typische draperiestad, Venlo was bij uitstek de plaats waar allerlei goederen verhandeld werden. Het zal duidelijk zijn dat door dit alles Venlo een sterk gedifferentieerde sociale structuur vertoonde. Een aanzienlijk deel van de bevolking was dan ook bij handel en transport betrokken als kooplieden, schippers, huurvaarders of oeverlieden (zakkendragers, lijndrijvers).

Scheepstypen

Hoe ziet zo'n Maasschip eruit?

Hieronder een poging om een Paetschip te reconstrueren aan de hand van twee Luikse actes uit de 17^{de} eeuw en een drietal plaatjes. Het schip is 35,60 meter (122 voet) lang, 2,65 meter (9 voet) breed en een hoogte van 1,20 meter (4 voet). Er werd gelopen over het gangboord van 60 centimeter (2 voet) breed, en het achterdek waar gestuurd moest worden was 3,20 meter (11 voet). De zijwanden waren opgebouwd uit planken van 4,70 meter (16 voet), zes dwarsverbindingen verstevigen de boot en er was een kajuitje van 1,75 meter (6 voet). Het ruim is voorzien van twee scheidingswanden, op de reling staan 4 bolders om aan te meren.

Maasschepen: Types en Afmetingen					
Type	Lang	Breed	Diepgang	Tonnage	Grootte ter vergelijking
Nacelle	10,0	2,0	0,6	10,0	10 * 2,0
Pont	16,0	3,0	0,8	30,0	16 * 3,0
Bêchète	19,0	2,0	0,8	25,0	19 * 2,0
Vlieger	19,0	2,2	0,9	30,0	19 * 2,2
Hoogaers	20,0	3,0	1,3	60,0	20 * 3,0
Aak	26,5	3,0	1,3	82,5	26 * 3,0
Paetschip	27,5	3,6	1,3	100,0	27 * 3,6
Herna	27,5	3,3	1,3	90,0	27 * 3,3
Hoogmast	28,0	3,5	1,6	121,0	28 * 3,5

Een beurtschip

Openbare verpachting van het beurtschip Venlo-Mook in 1625

Een van de privileges van de stad Venlo waren de rechten op een beurtschip Venlo - Mook. Dit schip, ook wel marktschip of beurtveer genoemd, onderhield een geregelde dienst voor reizigers en goederen en werd door de magistraat onder bepaalde condities voor acht jaar verpacht. Het was een zogenaamd eenzijdig veer, dat wil zeggen dat Venlo hierover geen overeenkomst had gesloten met Mook. Volgens de pachtvoorwaarden had de schipper vervoerplicht en moest er iemand borg staan. Bij plichtsverzuim kon de pachtschipper op staande voet worden ontslagen. De beurtschipper moest burger van Venlo en broeder van het schippersgilde zijn.

In 1625 werd het marktschip opnieuw verpacht volgens de normale procedure met twee kaarsen en het zetten van 'hoogsels', verhogingen van het bod in veelvoud van 3 gulden. Op 12 december werd de eerste kaars aangestoken en bij het uitgaan kreeg Derick Honnen de palmslag voor 399 gulden. Op 19 december werd de tweede kaars aangestoken, Derick Honnen bood 40 hoogsels, Heyn Coninx deed er 20 bovenop, Derick Lyna nog eens 10, Heyn Coninx 2, Derick Honnen 2 en tenslotte Lenaerd Lyna vóór het uitgaan van de tweede kaars nog eens 3 hoogsels. Derick Lyna stond borg en Lenaerd Lyna was met 553 gulden voor acht jaar de nieuwe beurtschipper op Mook. Hieronder enkele passages uit de papieren van het 'Creemeren Gilde'.



Zeilend beurtschip nabij de oever van een rivier met drijvende boomstammen



Beurtschip bij een haven hoofd

'De pachter van het merktschip sal gehalden sijn dat merktschip well en getrouwelick gade te slaan, allen koepluyden, die hem comen versueken om hunne wahren hem te betrouwen, te beryven, en die goederen in goeden bewahr te halden en te leveren, daer het hun belast wordt op sijnen tijt'.

'Ende sall wyders daer voer gehalden sijn burg te stellen, daer mit den magistraet te vreden ys en so hoegt als de pachtpenninghen sich bedraeght. Ende sall gehoegt worden mit dry gulden, waervan twee deel voor die stad en een deel voor den hoegher sal sijn. Die pachtpenningen te betaelen ten allen halven jare naer advenant'.

'Die by uytgaen der eerste kertze, die huyden den 12 December ontsteecken sall worden den palmslagh beheldt, demselven sall vrystaen, daerop te hoeghen als hem belieft, daerna sall een jeder moeghen hoeghen als voeren. Tegens huyden over acht daeghen, den 19 deses, sall alhier die tweede kertze ontsteecken werden, en die by uytganck derselven het lest sall gehoecht hebben sall pachter sijn'.

'Den 12 December 1625 heeft Derick Honnen den palmslagh van den merktschip bekomen voer dry hondert neghen en neghentig gulden, ende heeft daer op gehoegt veertig hoeghselen jeder ad dry gulden. Noch heeft Heyn Conninx daerop gehoeght twintig hoechselen, noch heeft Derick Lyna daerop gehoeght tien hoechselen, noch heeft Heyn Conninx gehoeght twee hoechselen, noch Derick Honnen twee hoechselen, noch Lenaerd Lyna drij hoechselen'.

'Den 19 December 1625 ys dat merktschip mit uytganck der twee kertzen verbleven aen handen van Lenaerd Lyna, voer de Stadt Puye - 553 GL. Derick Lyna ys burgh worden voer Lenaerd Lyna den pachter'.

Een beurtvaart van Luik naar Maastricht in 1615

Zeldzaam zijn de getuigenissen van reizigers die Limburg bezochten. Eén van de uitzonderingen is Philip de Hurges uit Doornik, die in augustus 1615 per boot van Luik naar Maastricht voer. Een plaats in de roef kostte zes stuivers, op het open dek betaalde men er vier. Het was een bont gezelschap dat hij aan boord aantrof: priesters en kanunniken, handelaars en heel wat dames van plezier. Om de tijd te doden werd er aan boord door sommigen gemusiceerd, gezongen en geminnekoosd. Anderen baden de rozenkrans. De Hurges beschrijft dat het water van de Maas zó laag stond dat het schip verscheidene malen vastvoer en door paarden weer moest worden vlotgetrokken. Op bepaalde plaatsen moesten de paarden de stroom overzwemmen om op de andere oever hun 'trektocht' verder te zetten. Al bij al duurde de reis ruim zes uur.



Beurtschip op de rivier



Beurtschip in de havenmond van Dordrecht bij opkomende storm

Maasschippers

De maashandel was traditioneel een moeizame aangelegenheid, waarvoor een behoorlijke uitrusting vereist was. Een Maasschipper, die lid was van het schippersgilde, was eigenaar van (minimaal) één zogenaamde koppelij, een klein konvooi bestaande uit een Hoogaers of een Hoogmast, daaraan gekoppeld een Vlieger en een of meerdere lichte ponten en/of aken. Voor het manoevreren van de koppelij stroomopwaarts waren minimaal drie man vereist, één met bootshaak op het voorschip om obstakels te vermijden, één aan het roer en één man bij de paarden langs het jaagpad. Afhankelijk van de grootte en de last van de koppelij waren 1 á 4 paarden nodig, deels eigendom en deels ingehuurd bij de lijdrijvers. De schepen maakten stroomafwaarts gebruik van de stroming, bij gunstige wind geholpen door het hijsen van het zeil. Met een van de (reserve) boten werden de paarden overgezet bij wisseling van jaagpad. Het reserveschip werd ook bij ondiepten gebruikt als 'lichter' van het eigenlijke vrachtschip.

Het midscheepse roef diende als stal voor de paarden, die 's avonds over een loopplank aan boord kwamen. Later werd dit het verblijf voor de bemanning. Een roef is de oude sloopsterm voor het onderkomen voor een schippersgezin. In de middeleeuwen en later in de renaissanceperiode waren de maasschepen verre van comfortabel. Er was een kleine roef waar vaak een groot gezin in leefde. De schepen waren geheel van hout en eveneens de roef was van hout, met kleine klappaampjes. In het midden stond een tafel met stoelen. De ouders sliepen in het alkoofbed, terwijl de kinderen met drie of vier bijeen in het "achteronder" sliepen. Dit is een lager gelegen plaats onder de roef. De allerkleinsten sliepen zelfs in de kastschuiven, als er meerdere kinderen aan boord waren. De schippersvrouw moest buiten aan het kombuis koken en de was doen. Het gezin leefde het grootste deel van de dag buiten tot 's avonds, dan ging men naar binnen om te eten en te slapen.

Sinds 1343 was het in Venlo gebruikelijk dat bijna alle Maasschippers hun schepen losten. Tegelijk met de stadsrechten kreeg Venlo toen ook het privilege van opslag. Het was voor schippers verboden tussen Venlo en Mook op de rechter oever goederen te laden en te lossen, alle handel in dat gebied moest via Venlo lopen. De geloste goederen werden hier verhandeld en eventueel verder getransporteerd. Op den duur ging Venlo de schippers zelfs verplichten hier aan te meren en hun waar te koop aan te bieden. Venlo beweerde stapelrecht te hebben, zoals dat officieel heette. Steden als Luik en Maastricht, die rechtstreeks met Holland handel wilden drijven, ergerden zich verschrikkelijk aan deze houding. Maar zolang Gelre onafhankelijk was, konden ze weinig uitrichten. Na de Vrede van Venlo in 1543 vond inlijving plaats bij het rijk van Karel de Vijfde. Maastricht greep zijn kans en stapte naar het Gerechtshof van Arnhem, helaas kon Venlo zijn stapelrecht niet aantonen. Schippers uit Maastricht mochten voortaan ongehinderd Venlo passeren. Andere plaatsen volgden hun voorbeeld en het werd merkbaar stiller in de Venlose haven.

Tijdens de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) werd de scheepvaart in Venlo ernstig ontregeld door maar liefst zes belegeringen. Werkelijk rampzalig waren de rivierblokkades in de jaren 1625-1629 en 1635-1636,

waarmee Spanje en de Republiek der Verenigde Nederlanden elkaar probeerden te treffen. De Vrede van Munster in 1648 bracht de maasschippers niet het soelaas dat zij ervan verwacht hadden. De verhoging van allerlei tollende bedreigde hun bestaan. Hendrik Lambertszoon de Bruijn, die in 1656 tot agent van de koophandel en de scheepvaart op de Nederlandse wateren was benoemd, wees er in een van zijn vele brieven op dat de schippers die tijdens de oorlog *“in de grootste periculen, jae met verlies van goet en bloet die coophandel op de voornoemde rivieren hebben gecontinueert”*, gehoopt hadden op betere tijden, maar dat dit niet zo mocht zijn voor degenen *“specialick die hunnen sobere kost op de Maesstroom gewoon sijn te winnen”*. De grote grief van de schippers (normaal ook koopman) betrof de *“belastingh, vexatiën en exactiën”* die zij van Spaanse, Lotharingse, Gulikse, Kleefse zijde en de bisschop van Luik opgelegd kregen. In een memorie van april 1669 geeft de Bruijn een overzicht van afspraken die in de voorgaande twintig jaar zijn gemaakt ten behoeve van de maasschippers, en verwijst naar petitieën ondertekend door 40-142 *“gemeene cooplieden handelende op de Maese”*. Door deze interventies waren de jaarlijkse lasten van de maashandel verlaagd met *“omtrent twee tonnes gouts, dat sonder sulcx niet een schip met coopmanschappen op ofte aff soude connen varen”*.

Een groot probleem waarmee de maasschippers volgens hun pleitbezorgers kampten, was dat de Zuidelijke Nederlanden zoveel mogelijk goederenvervoer aan de Maas probeerden te onttrekken en over de landwegen te leiden. De maastollen (die de Spaanse koning toebehoorden) drukten zwaar op de maashandel, terwijl het transport per wagen zo min mogelijk in de weg werd gelegd. Vooral s’Hertogenbosch, Breda en Bergen op Zoom profiteerden daarvan. De situatie werd na de Spaanse Successie-oorlog (1701-1713) nog ongunstiger, omdat de Zuidelijke Nederlanden aan de Oostenrijkse Habsburgers werden toegewezen. In strijd met het Barrière-traktaat van 1715 richtte de Pruisische koning, die zijn land aan de Maas uitgebreid zag met een deel van het voormalige Spaanse gebied, een nieuwe maastol op. De torenhoge tarieven van de tol te Urmond, die in het bezit waren van de keurvorst van de Palts, waren berucht.

Het was dan ook niet vreemd dat schippers zich ‘vestigden’ in Venlo om de hoge tol gedeeltelijk te ontlopen. Vaak huurden ze een kamertje ergens in de buurt van de haven, zoals uit het voorbeeld hieronder blijkt. Schipper Jan Jacques ‘trekt in’ bij Hube Coninx op het Maasschrikse!

Wij burgemeester, schepenen ende raedt der stadt Venlo doen kundt, tuijgen, ende bekennen hiermede voor de oprechte waerheijt dat Jan Jacques is ingeseten borger deser stadt, steevaste wooninge houdende, in gehuert huijs van Hube Coninx opt Schrixel alhier gelegen, ende aldaer coopmanschap, ende neeringen mit calck, ijser ende steenen, oick onder het quartier van de Maespoort onder Godert van Croonenborch quartiermeester van dijen, ende Jan van Aeken rotmeester (:wie wij bericht zijn:), tochten ende wachten doende, ende voortz lasten, neffens, ende gelijk sijne metborgers, ende naebuieren dragende, waervan alsoo hij onse attestatie was versoeckende, hebben wij hem dese in getuijge der waerheijt geerne mitgedeelt. Het versoeck aen allen ende yegelicken daer hij soude mogen comen, hem der goeden geloove te dragen, ende de gebuerlicke deser stadtz privilegiën, recht, ende gerechtichyden te laten genieten, gelijk wij wederom aen anderen geneyght sijn, der gebuer te verschulden ende hebben die t’oirconde onser stadtz secreet siegel hier op doen drucken, sonder arch ofte list gegeven inden jaere ons heeren XVIc negenendevijftich, den vierden dach maendt aprilis – Arssen.

Ook de familie kende verschillende maasschippers, die met hun scheepjes tussen Luik en Dordrecht voeren. Het waren geen gemakkelijke omstandigheden. De hoge tollende drukten zwaar op hun inkomen, de oorlogen zorgden voor bedreiging van lijf en leden. Maasschipper Franciscus Williquine Tutelair zat er middenin, zoals blijkt uit het onderstaande. Op 21 december 1702 wordt bij een notaris in Maastricht een acte opgemaakt als vordering van de Maastrichtse koopman Matthij de Bien voor een groot aantal scheepsvrachten die geleverd zijn in dienst van het land. Als eerbare getuigen en uitvoerders tekenen Francis Tutteler, burger en schipper te Venlo, Thomas de Laven en Gille l’Archiducq, burgers en schippers te Maastricht. Het betreft vijftien schepen brood van de Grave tot Venlo plus twee schepen brood van het gebroke slot tot Buggenum vier; van Venlo tot Buggenum vier; van de Graef tot Luyck een; van Venlo tot Luyck oock een schip met brood; totaal 26 schepen (goed geteld moet dit zijn 27). Daarnaast acht schepen met fascijnen (takkenbossen) van het gebroke slot naar Asselt, van Blerick naar Asselt en van Tegelen naar Asselt. Tenslotte 72 schepen (volgens de acte 88!!) voor het transport van zieke en gewonde geallieerde troepen en hun bagage; eveneens Franse gevangenen met hun bagage. Hiervoor hebben 17 man 31 dagen gewerkt. Voor het “afbrengen” van de brugponten zijn 18 koppels paarden ingezet, 9 paardendrijvers en genoemde 17 man vier dagen onderweg geweest van Mook naar Venlo.

Wie met een genealogisch onderzoek in een van de dorpen of steden langs de Maas vastloopt, heeft een probleem. Mogelijk dat het verloren spoor ergens tussen Dordrecht en Luik weer kan worden opgepakt. Een

bijkomende factor is dat we dan zowel in de katholieke als in protestantse registers zullen moeten zoeken. De overgang van katholiek naar protestant, en andersom, constateren we geregeld bij maasschippers. Ongetwijfeld hing dit nauw samen met de vele contacten met de Hollandse watersteden. Dordrecht was bij de zuidelijke maasschippers zo in trek, dat het onmogelijk wetenschappelijk verantwoord is een genealogische studie van Dordrecht te doen in de 17e eeuw en vroeger, zonder raadpleging van de archieven van Maastricht, Eijsden, Venlo etc.. Andersom geldt natuurlijk hetzelfde.

Pas na lang geduldig speurwerk of dankzij een toevallige vondst lukt het soms die gezochte doop-akte te vinden in één van die vele dorpen of steden langs de Maas. Waar de vrouw van de schipper het kind ter wereld had gebracht. Vele maasschippers en kooplui uit het zuidelijke Overland vestigden zich voorgoed aan de monden van de Maas. Menige Hollander zal ontdekken dat zijn "roots" in Luik, Eijsden of Maastricht liggen.

Eisen Venlose Schippersgilde

- Zoals we zagen hadden in Venlo zo'n 35-50 maasschippers zich verzameld in de "Broderschap van den Heilighen Cruys". Het gilde diende beschermd te worden, dus moest men voldoen aan strenge voorwaarden.
- Aanneming als lid kan alleen als de schipper burger van Venlo is.
- De volledige rechten, op bijvoorbeeld tolvrijdom, gaan pas in als de verschuldigde contributie aan het gilde is betaald.
- De schipper zal met betrouwbare, goed onderhouden schepen moeten varen, waarin de vracht van de kooplui goed en veilig kan worden geladen en vervoerd.
- De schippers moeten zich zoveel mogelijk houden aan de met kooplui of factoren (handelaren) gemaakte afspraken waar het betreft de betaling van licenten en tolgelden en de vaartijd.
- Als het schip is volgeladen moet de schipper zo snel mogelijk afvaren, als het schip niet vol is, mag er maximaal 40 dagen worden gewacht op meer lading.
- Als de koopman of factor haast heeft, maar het schip is nog niet volgeladen, is er toestemming de vracht met karren over de weg te vervoeren.
- Als de schipper gereed is om af te varen, moet hij dat aan de koopman of factor melden.
- Een vreemde schipper mag hier geen vracht laden dan in eigen haven tenzij hij geladen hier is aangekomen.
- Schippers die het burgerschap van een andere stad hebben aangenomen mogen hier niet laden, ook al zijn ze nog lid van het gilde.
- Schippers moeten de belangen van de kooplui voorrang geven boven hun eigen affairen en besognes.
- Als er geen burgerschippers aanwezig zijn maar wel vreemde schippers, dan moeten zij hun lading melden aan het gilde.
- Overtredingen door kooplui, factors of schippers, burgers zowel als vreemden, zullen beboet worden door de Magistraat van Venlo.

Huurvaarders

Zo'n 40 huurvaarders hadden zich in Venlo verzameld in de "Broderschap van den Hellyghen Geist". Zij waren als stuurman en schippersknechten in dienst van de schippers. Er gold een verplichting om lid te zijn van het betreffende gilde om het recht op het uitoefenen van het vak te genieten. Onderstaande acte^[7] geeft een inzicht hoe de gildebroeders afspraken maken over bijdragen aan het gilde.

- Op dato des 23 october 1686 soo hebbe / van emsamelicke gijldebroeders / met bewillige van het ganse gijldt / gestelt op eijder reijs die een / huervaduer naar Dordt doet dat hij / van die reijs sal geven eener blanijsen (blamuijsen) / het seij ofte hij maer tot Mook ofte / tot de Graff voer sal also veel / geven als die gene die naer Dordt varen.
- Aengaende voor die gene die naer / boven varen het seij tot Luijck ofte tot / Maseijck ofte het gene dat boven Maseijck / is sal al soo veel geven al of sij tot Luijck voeren.
- Aengaende van het mertschyep / soo sullen die gene die daer in erbeijen / schuld zin aen het gyltdt te geven van / eder mardtschijp te geven een blanijsen.

- Aengaende dije gene dije in enige / schyepen gaan erbeijen in enig schyepen / dije vracht in hebben sullen geven / van den gulden enen stuij.
- Dit boven gemelte geldt dat van die / reijse compt wordt ingeploijert / tot onderhoudt en reperaseij van het / gyldt en mede tot onderhoudt voor den behostijgen.
- Ist bij aldien dat daer ijemandt is / dije seijn reijs geldt ofte den blanijsier / luet en geeft daer op bevonde woort / sal gebruckt worden op een / halfton bijers aldus gepaseert in / presenseij van dese naervolgende getuijgen:
- Geert van Aerssen, Goosch Jansen, Gijsbert Gisbertse, Merten Bolwater, Truetyer Bolwater, Leben Kempener, det ijs merck van Anton Lammen.
- op de volgende pagina tekenen de gildebroeders: Merten Berckens, Peter Daemmen, Peter Kemperner, Hubert Bihet, Korff Telem, Dijt Jishet, merck van Denus Hempetiers, Lambert Damen, Daem Daemen, Gerrijt Gerrijtsen, Hermen Lijnae, IJan Oly, Hendrik Bochts, Guerdt Kouten, Tomas Burskens, Derick Tammarijn, Jan Hammen, IJohanijs Teneol, Henderick van Kessel; Aelnal van Aerssen.

Met het beroep huurvaarder werden oorsponkelijk individuen vereenzelvigd die zich 'verhuurden' ten behoeve van transporten over de Maas. We treffen ze vooral aan in Luik en Roermond, van waaruit ze hun werk deden. Huurvaarders traden vooral op als loods (denk eraan dat de Maas vóór de kanalisatie zeer grillig was), schippersknecht of houtvlotter.

Houttransporten op de Maas worden al genoemd in de vroege middeleeuwen. Vanuit de Ardennen werden grote hoeveelheden hout afgevoerd en de huurvaarders speelden hierbij een cruciale rol. In de late middeleeuwen waren de huurvaarders in Venlo *'ein besunder gildt wesende und nit under den schieperen gehoerende'* (1583). Een lijst van 28 mei 1593 noemt alle Roermondse huurvaarders die op dat moment lid waren van het gilde, dat bestond uit 7 rotten (buurtschappen) van elk 10 personen.

In tegenstelling tot de schippers beschikten de huurvaarders aanvankelijk niet over een eigen schip. Hierin kwam pas in de loop van de 17e en 18e eeuw verandering. Door maatschappelijke en economische omstandigheden kozen steeds meer grootschippers, die eerder met een eigen schip en koopwaar de Maas bevoeren, toen voor een vast verblijf in de stad om zich daar volledig toe te leggen op het koopmanschap. Zodoende verdween deze groep grotendeels, degenen die overbleven werden huurvaarder 'nieuwe stijl'. Met behulp van eigen schepen namen deze latere huurvaarders vanaf die tijd het vervoer van de koopwaar voor hun rekening. Vanaf het begin van de 18e eeuw speelden de houtvloten op de Maas geen rol van betekenis meer.

Passagiersschepen op de Maas

Naast vrachtschepen telde het verkeer op de Maas ook veel passagiersschepen die 'trekschuiten' of 'barges' (barques) werden genoemd. Zij voeren vaak in 'beurtdienst' op en neer tussen verschillende vaste begin en eindpunten en vormden een welkom alternatief voor het oncomfortabele vervoer over de weg. In de 17e en de 18e eeuw was de trekschuit een vervoermiddel dat door alle lagen van de bevolking werd gebruikt. De komst van de diligence, die in ons land tegen het einde van de 18e eeuw aan populariteit begon te winnen, bracht een sociale scheiding in het passagiersvervoer teweeg. Welgestelde namen voortaan de postkoets. De gewone man kon zich die dure vorm van transport niet veroorloven en bleef daarom de trekschuit trouw.



Tekening van Simon Fokke (1712-1784)

Vandaag dat deze wel eens minachtend 'volkschuit' werd genoemd. Ook tussen Maastricht en Luik voeren dagelijks trekschuiten op en neer, in 6 uur op en in 3 af. Een plaatsje in de voorroef (eerste klasse. Men zat op kussens, een ijzeren pot met brandende turf zorgde voor warmte) kostte in 1615 zes sous, in de hut op

de achtersteven (tweede klasse)vijf sous. Voor vier sous zat men in de derde klasse aan dek, terwijl over een plaatsje in de aangekoppelde aak, tussen de trekpaarden, te onderhandelen viel. Hoewel trekschuiten slechts een geringe diepgang hadden, kwam het regelmatig voor dat zij op grindbanken en andere obstakels vastliepen. Dan moesten de op de aak meegevoerde paarden overboord om het schip vlot te trekken. De reis van Maastricht naar Luik kon dan wel zeven, ipv de gebruikelijke 3 uur duren.

Al deze schepen werden stroomafwaarts voortgedreven door de stroomkracht van het Maaswater, soms nog versterkt door het gebruik van zeilen. Stroomopwaarts konden zij maar zelden profiteren van de wind. Daarom moesten de paarden, soms ook mensen, worden ingezet, die lopend langs de lijn of jaagpaden de schepen tegen de stroom opsleepten. Was het hoofdschip van een copepeylee een hoogmast, dan waren normaal 5 tot 7 paarden nodig, een hoogaars kon meestal volstaan met 2 tot 4 paarden. In geval de stroomsnelheid van het water hoog was, waren meer paardenkrachten vereist. De meeste Maasschippers bezaten slechts twee paarden per copepeylee. Op diverse plaatsen langs de vaarroute konden paarden en de bijbehorende paardenknechten worden ingehuurd. De bevolking van de Maassteden was ook verder nauw betrokken bij de Maasvaart en de Maashandel. Naast de vele schippers boden zich er tal van andere beroepsbeoefenaren aan, variërend van sjouwers, timmerlieden, touwslagers en kremers tot kooplieden.

Vanaf het ontstaan van de trekvaart werd er naast personen ook post vervoerd. In leren zakken, afgesloten met een slot. Niet iedere schipper mocht post meenemen. Hiervoor moest men beschikken over een concessie (vergunning). In zogenaamde 'ordonnantiën' werden alle regels, voorschriften en tarieven met betrekking tot het vervoer van post per trekschuit vastgelegd.

Houtvloten op de Maas

Hoewel de streeknaam 'Holland' zeer waarschijnlijk afkomstig is van 'Holtland', dus houtland, ontstond in de Lage Landen al in de middeleeuwen een groeiende behoefte aan hout, vooral als bouw materiaal voor huizen en schepen. Door de schaarste aan plaatselijk materiaal waren de bewoners genoodzaakt om hun hout van elders te halen. Dat gebeurde vooral via de Rijn, maar ook de Maas vormde een belangrijke aanvoer route. Tot het begin van de 18e eeuw werden grote hoeveelheden boomstammen in de vorm van houtvloten vanuit met name de Ardennen via de Maas afgevoerd naar kooplieden in de steden langs de rivier, met als belangrijk eindpunt Dordrecht.

De bijzondere positie van de Roermondse huurvaarders was gedeeltelijk te danken aan het traject tussen Ool en Kessel. Meer nog dan tegenwoordig was de Maas vroeger een echte regenrivier. De stroom kon in de winter maanden een enorme omvang aannemen. Zo veranderde deze handelsroute soms in een kolkende stroom die met hoog water en ijsgang de aanwassen wegspoelde en laaggelegen landerijen bedierf. Langs de oevers probeerde men de schade te beperken door de kanten zo nodig te beschoeien of te 'batten' en met keien te verzwaren. Voor de vaart was de Maas in periode van hoog of laag water nauwelijks te gebruiken. Ook onder 'normale' omstandigheden leverde de rivier al genoeg problemen op en eiste ze veel vakmanschap van de schippers en huurvaarders.

Tijdens een droge zomer kon de stroom zich op vele plaatsen versmallen tot een nauwe geul van slechts enkele meters breed. Bovendien kronkelde de rivier vaak enorm, zodat lange schepen op dit *crom waeter* al snel onbruikbaar werden. Zo waren de omstandigheden, ondanks de voorzorgsmaatregelen in de vorm van diverse soorten aangepaste schepen, een groot gedeelte van het jaar ontoereikend om scheepvaart op de Maas toe te laten. Noodgedwongen werd dan gebruik gemaakt van de oude weg tussen Roermond en Venlo, dwars door de soms gevaarlijke Roversheide. Vanwege die risico's door rondtrekkende soldaten gaven enkele Roermondse afgevaardigden op weg naar Venlo er in maart 1572 de voorkeur aan om toch maar met een schip over de Maas te gaan (*diewyle op Rouvers heide seer periculoes unnd verscheiden rouverien unnd geweltlicke spolieronghen van den straetenschenderen aldair gedain siin*); helaas verging het schip ter hoogte van Tegelen. Soms was het kiezen tussen twee kwaden.



Een houtvlot op de Maas

Hoewel de huurvaarders met hun goede kennis van het vaarwater ook wel werden ingezet als knecht of loods op een schip, beperkte hun werk zich rond 1600 toch voornamelijk tot het vervoeren van houtvloten tussen Frankrijk en Dordrecht. De houtvloten waren voornamelijk afkomstig uit het stroomgebied rond de Ardennen. Wanneer de eerste houtvloten op de Maas verschenen, is moeilijk aan te geven. Zoals reeds gezegd, lijkt Venantius Fortunatus' beschrijving uit de 6e eeuw te wijzen op houtvloten. In het Oostzeegebied zakten in de 14e eeuw immense houtvloten de rivieren af, terwijl het 'hout drijven' in grote delen van Frankrijk pas in het midden van de 16e eeuw werd toegepast. We mogen echter aannemen dat de houtvloten op de Maas in het begin van de 16e eeuw al een vertrouwd beeld waren tussen de Ardennen en Dordrecht.



Een rijnvlot bij aankomst in Dordrecht.

De bomen werden vooral in najaar en winter gekapt en door ruwe bewerking met bijlen en langbeitels (het zogenaamde *snicken*) gereed gemaakt voor het transport. Dit prepareren gebeurde niet altijd tot volle tevredenheid van de vlotters, die soms onhandelbare stammen moesten vervoeren. Dit was vooral het geval bij hout dat afkomstig was uit het graafschap Namen en omgeving. Deze soms gigantische stammen waren vanwege de *groite snickicheyt* tot drie maal zo zwaar als soortgelijke vloten uit Frankrijk. Ook *pyxholt* (*buxus*), *klapholt* (o.a. gebruikt voor de bekleding van gevels, ook wel 'potdekselen' genoemd), *geneust holt*, *waeghholt* (jeneverbes) *ende ander licht holt* werd steeds ruwer gekapt en voorbereid, zodat de huurvaarders rond 1610 naar eigen zeggen veel harder moesten werken dan voorheen.

Het hout werd vervoerd in vlotten (*knyen*) van meerdere stammen (*kloffenyen*) breed en diverse afdelingen (*kameren*) achter elkaar. De *knyen* moesten er, als een soort kniegewricht, voor zorgen dat de aan elkaar gekoppelde vlotten toch wendbaar bleven in de bochtige rivier. De opbouw van de vlotten was afhankelijk van het soort hout en varieerde van 6 (*klapholt*) tot 29 (*balken*) stukken langhout naast elkaar. De brugdoorgangen bij Namen, Huy, Luik en Maastricht waren bepalend voor de uiteindelijke breedte, die maximaal veertig voet (ruim twaalf meter) bedroeg. De vlotten werden gekoppeld tot zeven of acht *kameren*, zodat de totale lengte van deze *treinen* mogelijk de honderd meter benaderde of zelfs overschreed.



Een houtvlot aangepast om onder de bruggen te kunnen drijven.

Aangezien de brug bij Dinant niet wordt genoemd, is het goed mogelijk dat de grotere vlotten pas achter Dinant werden gevormd. De verhoging van het rendement werd vooral gezocht in het dikker maken van de vlotten. Zo werd het *draggholt*, dat eerder in drie lagen werd vervoerd, rond 1590 in vijf lagen *gespannen*. De Roermondse huurvaardersgezellen vonden het door de steeds zwaardere eisen dan ook steeds moeilijker om hun goede reputatie waar te maken. Om hun eer en faam hoog te houden, verzochten de gezamenlijke houtvlotters van Roermond dan ook in een brief aan de houtkooplieden om hen niet nog meer te belasten dan zij als arme onderdanen konden nakomen. Zo ver het in hun macht lag, zouden de vlotters intussen proberen om hun werk zo goed mogelijk te blijven doen.



Een zogenaamd "Hollandervlot" bij Unkel am Rhein, 18e eeuw.

Uit de hierboven geschetste afmetingen van de transporten (tot 12 m breed, mogelijk tot 100 m lang, tot 5 lagen dik) blijkt dat de vlotten op de Maas een kolossale omvang konden hebben, waarschijnlijk vergelijkbaar met bovenstaande afbeelding van een Rijnvlot in 1833 en mogelijk nog een stuk dikker. Wanneer een vlot of een hele *trein* op drift raakte, waren de gevolgen nauwelijks te overzien. Dit gevaar voor de scheepvaart zorgde er waarschijnlijk mede voor dat de vlotten in de loop van de 18e eeuw verdwenen. Om de risico's te beperken, kregen de Roermondse schippers op 2 november 1690 *het voordeel om mitte scheepen te vaeren voor d'andere van t'huyrvaarders ampt die de holtvrote hebben aengenomen, ende dat de selve alle daegen geduerende dit tegenwoordich groot waeter sullen wachten tot dat de supplianten eerst hunnen tour sullen hebben gehadt in't vaeren.*

Een van deze mensen die in de branche zit van de houthandel is de dochter van de maasschipper **Olivier Franckot** en zijn vrouw **Anna Labeen** het is Janneken Franckot. Dit is met haar tweede man Quirinus Hartman, met haar eerste man Vincent van Neurenburg zaten ze in de wijnhandel. Na het overlijden van Vincent is zij getrouwd met Quirinus Hartman welke in de houthandel zit, dit blijkt uit een getuigenverklaring bij een notaris zie hier:

In een door notaris Bartholomeus van Gelsdorp opgemaakte attestatie (getuigenverklaring) van 12-09-1701 wordt bevestigd dat Quirinus Hartman actief is in de houthandel. Twee van zijn personeelsleden voeren mee op een houtvlot in juli 1701 vanuit Koblenz naar Dordrecht ging, met aan boord een bruine hengst "met een witte hol". Het paard was eigendom van Hartman en moest het personeel weer terug naar Koblenz brengen.

Zij zijn ook eigenaar van het Huis met de Hoofden in Dordrecht. Het 'Huis met de hoofden' wordt verhuurd, het gezin Hartman heeft er waarschijnlijk niet zelf gewoond. Op 12 juli 1685 wordt door notaris Johannes Hellu een huurcontract opgemaakt: Quirinus Hartman, coopman verclaerde verhuijrt te hebben sulcx hij verhuijrt aen Pieter Armiger, Engels coopman seecker huijs ende erve staende ende gelegen op de Nieuwe Haven over de roode brugge nevens het huijs van Johannes van Keppel ende waerinne den huijrdre jegenwoordigh is wonende, ende dat voor den tijt van twee achtereenvolgende jaeren. huijre ingegaen primo mejj II 1685. Huijre hondert vijftich gulden.

Anna Franckot heeft het huis geërfd van haar ouders, welke het huis hebben gekocht van zie hieronder: Jan Janssen van Bebber (laeckencooper) als gemachtigde van Jacob en Daniel Huppe (steenhouwers) en Jan Andries, hoedemaker wonend tot Tholen als getrouwd met Sara Huppe, tesamen kinderen/erfgenamen van Gillis Huppe verkoopt aan Olivier Franckot (maesschipper) en zijn Anna Bartholomeus Labeen huijs ende erve op de Nieuwe Haven over de Roobrug tusschen Mattheus van Tricht (coopman) en de kinderen van Marcus Sijp. SAD 9.780 f 20v

Hoewel het echtpaar al eigenaar van het huis was, woonden ze in 1658 op hun schip dat toen in de Nieuwe Haven lag. Op 14 augustus 1658 maken zij een testament op tegenover Notaris Johan Reijns waarin zij hun kinderen Henrick, Sijmon, Beatrix, Margarita, Olivier en Anna Franckot tot erfgenamen benoemen. SAD 20-115 f 271



Het huis met de hoofden



Beeldhouwwerk in de zijgevel van het 'Huis met de hoofden'

Op 15 februari 1700 testeert Quirinus Hartman tegenover notaris Gillis Mugge: Quirinus Hartman, coopman, gesont van lighaem, gaende ende staende sijn verstand, redenen ende memorie wel magtigh ende volcomentlijck gebruijckende. Ende verclaerde den comparant te approberen, ratificeren ende van volcomen waerden te houden de testamentaire dispositie op den 2e augusti 1689 met sijne huijvrouw juffrouw Anna Franckot voor den notaris Jacob de Jongh opgeregt. Ende kennen gevende voorts den comparant hoe dat sijne voornoemde huijsvrouwe aen hun gelaten hebbende de magt omme een ofte meer bequame persoonen nevens sigh te mogen assumeren, soo over haren soon in voorigen huwelijcken verweect, als mede over de kint off kinderen die sij bij den anderen soude komen te procreëren. Ende verclaerde den comparant dienvolgende benevens hem tot mede voogt te eligeren ende

verkiesen, desselfs broeder monsieur Evert Hartman, mede coopman. Soo over sijn eijge kinderen als desselfs huijsvrouwe voorsoon resp. gevende ten dien eijnde sijnen broeder soodanige magt, last ende authoriteit als allen voogden naer regten competerende. Zonder gehouden te zijn een staat of inventaris over te leveren aan de heren Weesmeesteren.

Quirinus Hartman is overleden in 11-1704 in Dordrecht. Hij is begraven op 29-11-1704 in Dordrecht. Notitie bij overlijden van Quirinus: Begraafboek Grote Kerk Dordrecht 29 nov. 1704: Quirijn Hartman houtkoper bij de Houten Brug, één koets extra.

Zijn broer Evert Hartman accepteert de voogdij over de nagelaten kinderen Willem en Evert op 9 januari 1705.

Bronnen:

Deels uit Wikipedia

Deels uit Titven.nl

Deels uit Wikimedia

Deels uit Loe Giesen: Beesel als schakel in de houtvaart.

Deels uit eigen bronnen vanuit de archieven

[Rob Lambermon, Bestuurslid]