

De doorvaart door Gouda

Christiaan van der Spek

Aflevering 1

De geschiedenis van Gouda is onlosmakelijk met het water van de Gouwe en de Hollandsche IJssel verbonden. De ligging van de stad aan de belangrijkste binnenvaartroute door Holland, maakte dat het Gouda in de middeleeuwen economisch voor de wind ging, waardoor de stad kon uitgroeien tot een van de zes grote Hollandse steden met stemrecht in de gewestelijke Statenvergadering.

De laatste jaren heeft dit gedeelte van het Goudse verleden op steeds meer aandacht kunnen rekenen. In 1994 zette historicus J.G. Smit met een dubbelartikel in de *Tidings van die Goude* de bijzondere band van Gouda met het water weer op de kaart. Tegenwoordig kent 'die Goude' een eigen watergilde, zijn er diverse commissies en actiegroepen in de stad actief die zich buigen over de vraag hoe van Gouda weer een heuse waterstad kan worden gemaakt, en is er in 2006 een goedbezochte tentoonstelling over de doorvaart door Gouda in het MuseumGoudA geweest.

Binnenvaartknooppunt

Over belangstelling voor de binnenvaart door Gouda valt dus zeker niet te klagen. Extra opvallend is het daarom, dat nooit echt duidelijk is geworden hoe groot het belang van de binnenlandse scheepvaart nu werkelijk was. Schattingen van het aantal schepen dat jaarlijks de sluisen van Gouda passeerde, lopen behoorlijk uiteen en zijn weinig betrouwbaar. De enige concrete cijfers die voor Gouda bekend zijn, komen uit het ongepubliceerde proefschrift van Van der Poest Clement, die in het midden van de jaren '50 van de twintigste eeuw onderzoek deed naar de handel en industrie van Gouda in de periode tot 1600. Hij berekende aan de hand van de overgeleverde sluisrekeningen dat van april 1543 tot mei 1544 6880 schepen (= scheepspassages) de Donkere Sluis in het centrum van Gouda passeerden.¹ Dit cijfer is echter exclusief een onbekend, maar groot aantal Goudse schepen, dat van betaling van het sluisgeld was vrijgesteld. Op basis van deze gegevens en een zekere mate van nattevingerwerk, schatten de toonaangevende historici De Vries en Van der Woude dat het aantal scheepspassages in Gouda in de zeventiende eeuw tussen de 8000 en 10.000 lag.² Zonder dat duidelijk is waar deze cijfers precies vandaan komen, zijn ze vandaag de dag in de meeste historische werken over Gouda en over de binnenvaart terug te vinden.

Deze bijdrage is een samenvatting van de belangrijkste onderzoeksresultaten van mijn afstudeerscriptie naar de binnenvaart door Gouda. In dit artikel zal in twee afleveringen antwoord worden gegeven op de vraag hoe belangrijk die binnenvaart nu werkelijk was. In de eerste aflevering zal voornamelijk worden gekeken naar het belang voor de stad zelf. Indirect valt dit af te lezen aan de diverse acties die van overheidswege op touw werden gezet om de unieke positie van Gouda als binnenvaartknooppunt te beschermen. Waarom zou het stadsbestuur immers moeite doen voor iets wat nauwelijks van belang was? Directere bewijzen zijn te vinden in de nog bewaard gebleven tol- en sluisrekeningen. Het Nationaal Archief in Den Haag en het Streekarchief Midden-Holland hebben nog verschillende van dit soort rekeningen in hun bezit. Samen kunnen de in de rekeningen opgesomde gegevens ons een meer betrouwbare indicatie geven over het aantal schepen dat jaarlijks de sluisen van Gouda passeerde.

In de tweede aflevering komt juist het belang van de binnenvaart door Gouda voor de

rest van de Republiek aan bod. Wat waren de economische gevolgen van de binnenvaart voor steden als Amsterdam, Rotterdam, Leiden en Haarlem? Ook zal hierbij worden ingegaan op de grote afhankelijkheid van de VOC en de WIC van goede binnenlandse waterverbindingen.

Verplichtingen en privileges

De belangrijkste scheepvaartroute van Amsterdam naar Dordrecht en omgekeerd - en dus ook van Hamburg en Lübeck in het Oostzeegebied naar Gent en Brugge in Vlaanderen - liep vanaf de dertiende eeuw via de Gouwe en Gouda. Al snel stelden de graven van Holland de route via Gouda verplicht voor alle schepen die van noord naar zuid, of van zuid naar noord door Holland voeren, zodat niemand het grafelijke tolhuis in Gouda kon omzeilen en de hoge heren een graantje van de aantrekkende handel konden meepikken. Pogingen deze regels te veranderen hebben in de periode tot 1572 maar weinig succes gehad. Nog in 1568 bekrachtigde koning Philips II het verbod van de binnenlandse vaart buiten Gouda om.³ Op afbeelding 1 is de precieze loop van de vaarroute aangegeven. Schepen komende van de Zuiderzee dienden het IJ op te varen tot Spaarndam, alwaar een grote scheepvaartsluis in de IJdijk lag. Vanaf hier werd het



Figuur 1.1: Kaart van de binnenvaartroutes door Midden-Holland

Spaarne gevolgd, de Haarlemmermeer en de Braassem overgestoken, om via de Heimanswetering op de Oude Rijn te komen. Door de Gouwesluis bij Alphen kwamen op de Gouwe, die via de smalle stadssluis te Gouda uitmondde in de Hollandsche IJssel. Over deze rivier kon men dan eenvoudig Dordrecht bereiken, van waaruit men verder kon reizen naar Zeeland, Brabant en de grote Vlaamse Hanzesteden.

Alle protesten van Leiden, Amsterdam en Delft ten spijt moesten schippers uit die steden dus enorme omwegen maken om op hun plaats van bestemming te komen. Gelet op de ligging van Delft ten opzichte van de verplichte route via Haarlem en Gouda, is het niet vreemd dat juist deze stad het hardst protesteerde. Een dam in de Vliet - de Leidschendam - maakte direct scheepvaartverkeer tussen Delft en Leiden onmogelijk. Een schipper op weg van Delft naar Amsterdam moest eerst via de Schie, de Maas en de Hollandsche IJssel naar Gouda varen, om vervolgens over het vaste traject (via Haarlem) Amsterdam te bereiken. Daar kwam nog bij dat wanneer de goede man pech had en op de Maas gespot werd door een wachter van het Dordtse stapelrecht, hij, voordat hij zijn reis mocht voortzetten, eerst nog Dordrecht moest aan doen.⁴

Deze absurde situatie leidde halverwege de vijftiende eeuw tot het idee een nieuwe, snellere vaart, buiten Gouda om, aan te leggen. Verschillende plannen werden gemaakt, maar door tegenwerking van Gouda en Dordrecht lukte het de andere steden niet hun plannen uit te voeren. Uiteindelijk gaven de graaf en de Hoogheemraadschappen van Delfland en Rijnland pas in 1489 en 1491 toestemming om respectievelijk de Leidschendam in de Vliet en de Hildam in de Rotte door te graven, zodat er een kortere scheepvaartverbinding tussen Delft en Leiden en Rotterdam en de Oude Rijn tot stand gebracht kon worden.

De in onze ogen nogal overtrokken reactie van Gouda op deze aanval op haar aloude binnenvaartprivileges, geeft duidelijk aan hoe belangrijk het stadsbestuur de vaart door Gouda vond en hoeveel waarde ze hechte aan handhaving van de bestaande situatie. Op 19 januari 1492 stuurden Gouda en Dordrecht namelijk een legertje van vierhonderd timmerlieden, smidsknechten en gewapende gezellen naar de beide nieuwe sluisen met de opdracht ze te vernielen. De angst voor een verschuiving van de goederenstroom door Holland van het traject Gouda - Dordrecht naar het veel kortere Leiden - Rotterdam, zorgde voor zoveel onrust onder de Goudse bevolking, dat het stadsbestuur de vernieling van de sluisen rechtvaardigde door te stellen dat de gemeente [de gewone burgerij en arbeiders] van der stede daertoe geen consent gegeven en hadden, daer soude sonder twyffel groote beroerte uytgekomen hebben, dat met desen consent belet ende verhoudt worde, Godt lof.⁵ De sluisen werden vernietigd en Leiden, Delft en Rotterdam konden hun snellere binnenvaartverbinding voorlopig vergeten.

Gouda versus Oranje

Aan het begin van de Tachtigjarige Oorlog was de houding van Gouda al even onverzettelijk als een kleine eeuw eerder. De gevolgen van de oorlog voor de Goudse economie - en de binnenvaart in het bijzonder - waren zeer ernstig. Nog geen twee jaar na de overgang in 1572 naar het kamp van de opstandelingen weigerde Gouda zijn financiële bijdrage te leveren aan de Staten van Holland, onder het voorwendsel dat vijandelijke troepen de IJssel hadden afgesloten, waardoor al het scheepvaartverkeer door de stad was komen stil te liggen. Dit was echter niet het enige probleem waarvoor het Goudse stadsbestuur zich gesteld zag. Volgens historicus Hibben bracht de val van Haarlem in 1573 'the rivertraffic almost to a standstill' en kostte het doorsteken van de dijken, in verband met Leidens ontzet, de stad zo'n 12.000 gulden aan misgelopen inkomsten in een half jaar tijd. Gouda's weigering viel bij Willem van Oranje, de leider van de Opstand, niet in goede aarde. Het continue benadrukken van de eigen belangen en het onthouden van financiële steun aan de opstandelingen zetten de relatie tussen Gouda en de prins onder

druk. Om bij het Goudse stadsbestuur geld voor het ontzet van Leiden los te krijgen, dreigde Oranje in oktober 1574 zelfs ontslag te nemen als stadhouder.⁶ Toch moest het ergste conflict tussen Gouda enerzijds en de Staten van Holland en de prins anderzijds nog komen. Omdat de oorlogsschepen die in Delft waren verzameld om Leiden te ontzetten niet in de sluis in Gouda pasten, had Willem van Oranje verordend een brede sluis in de Leidschendam te bouwen. Na afloop van de campagne wilden Delft en de Staten van Holland de sluis zogenaamd voor militaire doeleinden openhouden. Gouda en Dordrecht waren hier uiteraard fel op tegen en een compromis werd gesloten. De sluis mocht open blijven tot het moment dat Amsterdam en Haarlem zich bij de Opstand zouden aansluiten. Daarna zou de pre-1572 situatie weer gelden. Toen dit langer op zich liet wachten dan gedacht, voerde Gouda de druk op de Staten op en verlangde het de onmiddellijke sluiting van de sluis. Zolang dit niet zou gebeuren, weigerde de stad gedeputeerden naar de statenvergaderingen af te vaardigen en de inkomsten uit de zogenaamde *gemene middelen* (belastingen) af te staan.

Escalatie

Hierna escaleerde de situatie snel. Vooral de confiscatie van 's lands inkomsten viel in Den Haag volledig verkeerd. Bang als de Staten waren dat het voorbeeld van Gouda door andere steden gevolgd zou worden - waardoor de toekomst van de Opstand in gevaar kon komen - werden de onderhandelingen hard gespeeld. De Staten veroordeelden de actie van Gouda en dreigden met militair ingrijpen. Oranje was naar verluid zo boos, dat de Goudse vertegenwoordigers hem niet onder ogen durfden te komen met de excuses van hun meerderen.⁷ In de herfst van 1577 gooide de Goudse vroedschap (gemeenteraad) nog wat olie op het vuur door de ingehouden 'gemene middelen' verbeurd te verklaren. De gelden werden toegeëigend als zijnde compensatie voor het verlies van inkomsten als gevolg van de scheepvaart door de Leidschendam. De Staten reageerden hierop door de confiscatie van alle koopwaar en bezittingen van Gouwenaars in Holland te verordenen en verschillende Goudse schippers te arresteren. De vroedschap dreigde op haar beurt hetzelfde te doen met personen en goederen uit iedere stad die het bevel van de Staten gehoorzaamden. Uiteindelijk besloot de vroedschap een beproefde methode te gebruiken om haar doel te bereiken. Op 23 december 1577 stuurde ze twee compagnieën schutters naar de sluis in de Leidschendam en werd deze vernietigd.⁸

Daarmee was echter allerminst de kous af. Het geruzie tussen de betrokken steden ging door en nog geen jaar na de sloopecampagne van Gouda lagen er alweer twee kleine verlaten in de Leidschendam. In 1589 lagen er bij de dam twee oertochten, een duiker met een breedte van bijna elf voet en een verlaat dat zes keer per dag geopend werd voor de scheepvaart. Ten einde dit soort illegale praktijken een halt toe te roepen schreven Dordrecht, Haarlem en Gouda in 1590 een remonstrantie (een verzoekschrift) aan 'sijne Exelentie, mijn heere den Stadhouder ende Capiteyn Generael over Hollant'. In dit maar liefst 28 pagina's tellende verzoekschrift eisten de steden dat de verschillende uitspraken van het Hof van Holland in hun voordeel zouden worden nageleefd. Ook probeerden ze prins Maurits te overtuigen van het feit dat de route via Gouda ook in zijn eigen belang was, omdat 'den ontfangh en inninge van des Graeffelijckheys Tolle, de welke notelijck gantsch te niet soude sijn, ingevalle de koopmanschap wert ghedreven deur 't ghebruyck van alderhande sluypgaten ende omwegen'. Er kunnen per slot van rekening niet overal (to)wachten worden uitgelegd. Het verzoekschrift sluit af met het benadrukken van het feit dat 'dese sake sonder peryckel geen langer uytstel en magh lijden'.⁹ Na de remonstrantie werd het even rustig rondom de Leidschendam. Dat echter lang niet alles koek en ei was, werd in het midden van de zeventiende eeuw opnieuw pijnlijk duidelijk.

Scherpe inspecties

De protectionistische houding van Gouda op het gebied van de binnenvaart komt nog eens extra naar voren - zij het in een iets mildere vorm - tijdens de aanleg van het befaamde trekvaartsysteem. De nieuw gegraven, kaarsrechte trekvaarten vormden een relatief snel en veilig alternatief voor de oude vaarroute via Gouda. In 1648 leidde de aanleg van een trekschuitverbinding tussen Leiden en Delft wederom tot een conflict over een sluis in de Leidschendam. Ook dit maal sloten de betrokken partijen een compromis. Afgesproken werd dat de sluis niet breder mocht zijn dan de al bestaande duiker in de dam. In 1617 was bepaald, dat deze duiker slechts elf voet en twee duimen breed (ca. 3,2 meter) mocht zijn. Ook de hoogte (2,2 meter) werd beperkt gehouden, door in plaats van schotdeuren hefdeuren te installeren.¹⁰ Deze maten waren precies groot genoeg voor de trekschuit, maar te klein voor de iets grotere vrachtvaarders. De grootste goederenstroom zou dus het oude binnenvaarttraject blijven volgen en alleen het personenvervoer zou via de nieuwe, smalle trekvaarten gaan.

Dordrecht, Haarlem en Gouda zagen scherp op handhaving van de afgesproken afmetingen toe. Regelmatig werden landmeters of timmerlieden naar de Vliet gestuurd om de sluis op te meten. Op 5 september 1653 rapporteerde stadstimmerman Cornelis Cleress. aan het Goudse stadsbestuur dat de 'wijde was elff voet ende vier duim, diecreperende in wijte met het contract vanden jaere anno 1617, twee duym'.¹¹ Het juridisch getouwtrek dat volgde op deze kleine overtreding is tekenend voor de manier waarop Gouda - in samenwerking met Dordrecht en Haarlem - haar positie probeerde te beschermen. In de jaren vlak na de bouw van de nieuwe sluis reisden Goudse burgemeesters regelmatig af naar de Leidschendam om de gang van zaken te inspecteren. Van 1649 tot en met 1651 laat het kostenboek van de secretaris van Benthuisen, Pieter Berckell, maar liefst zeven bezoeken van Goudse burgemeesters zien. Daarnaast zijn er nog afschriften van talloze inspecties van andere gedeputeerden, advocaten of procureurs. Van 9 tot 11 september moest Pieter Berckell zorgen voor het onderhoud en het vervoer van de gedeputeerden van Dordrecht, Haarlem en Gouda. De kosten van het bezoek liepen op tot het voor die tijd exorbitante bedrag van 382 gulden. De totale uitgaven betreffende de geschillen over de binnenvaart in de periode 1649-1657 liepen op tot 9890 gulden.¹² Veelzeggend is dat dit bedrag gelijkmatig over de drie steden werd verdeeld. Alle drie hadden klaarblijkelijk dus evenveel belang bij handhaving van de vaste binnenvaartroute.

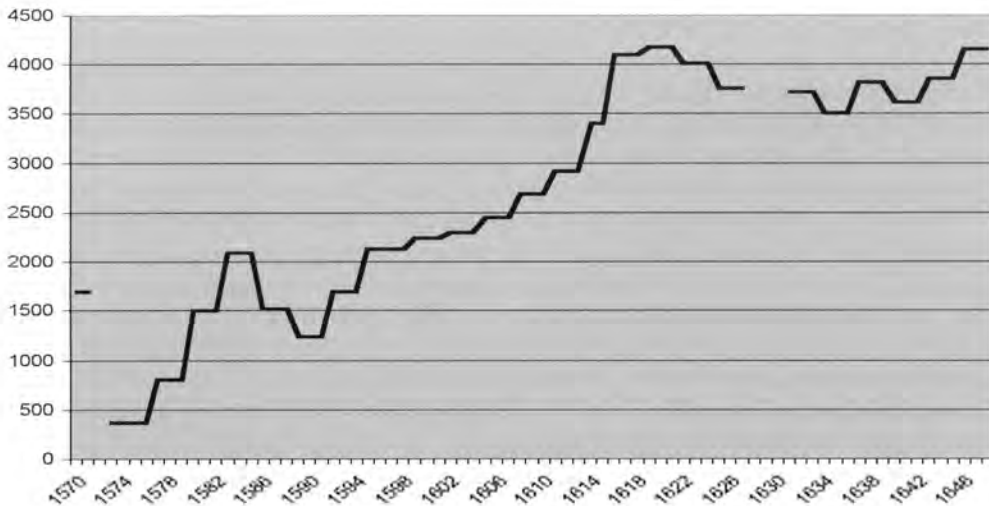
De gevolgen van oorlog

Schepen die de sluisen van Gouda passeerden moesten een vastgesteld laag bedrag per schip betalen. De inkomsten van de Donkere Sluis vielen toe aan de Rentmeester van de grafelijke domeinen in Noord-Holland (het noordelijke deel van wat wij nu Zuid-Holland noemen), die in dienst stond van de Grafelijkheidsrekenkamer. Gouda zelf verdiende dus niets aan de heffing van het sluisgeld. De stedelijke economie moest het vooral hebben van alle wachtende schippers - de wachttijden voor de Donkere Sluis konden oplopen tot drie dagen - die in Gouda naar de kroeg gingen, inkopen deden en hun schepen lieten repareren. In het 'recht van de sluis' was vastgelegd wat een schip moest betalen. Deze prijzen konden behoorlijk variëren. Een groot schip betaalde meer dan een klein schuitje en voor bepaalde ladingen golden hogere tarieven. Bovendien stond in het 'recht van de sluis' dat Goudse schippers van sluisgeld waren vrijgesteld. Zij mochten dus zonder te betalen de sluis passeren. Het 'recht van de sluis' luidde als volgt:

'Vander Sluys ter Goude daervan 't recht is dat elck schip ofte schuyte groot ofte cleyn met dennen ofte roeren geven bij dage 2 stuivers 3 penningen voor de sonne opganck

ofte naer den sonne onderganck 3 st. [stuivers] een cleyn schuytgen sonder roer 13 penningen [...] Item een schip dat volle vellen geladen heeft t'sij engelsche ofte schotsche betaelt vant schip 4 st., Item scepen die geladen hebben harinck, visch, gesouten palynck ofte bucking van elck schip oock 4 st., van versche palinck geeft een lichter 8 stuvers, Item een schip met twee ruemen geeft 16 stuvers, Item een vlot masten 24 st., Item een vlot masten onder die twaalf palm 12 st. [...] Ende die van der Goude sijn van alles vrij'.¹³

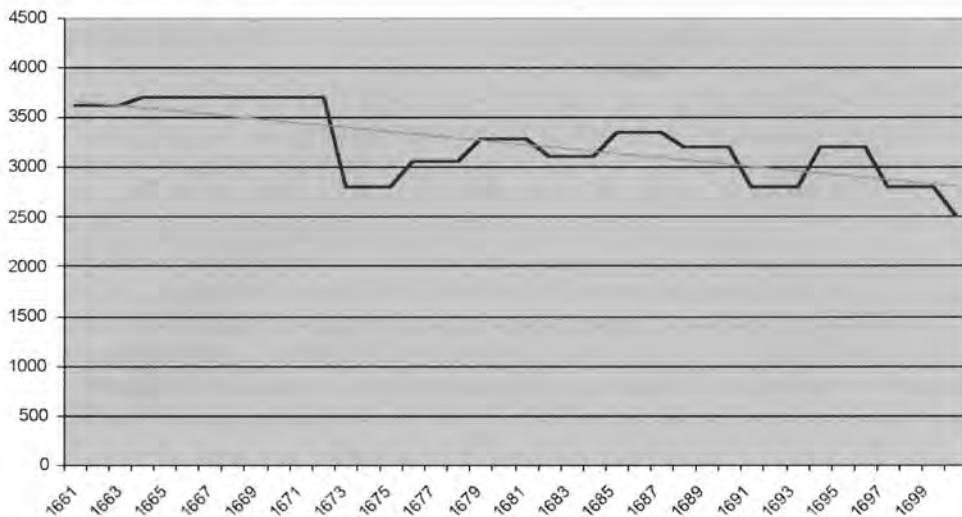
De door Van der Poest Clement onderzochte sluisgelden laten vanaf de tweede helft van de veertiende eeuw een regelmatige stijging zien. De inkomsten stegen van 151 pond (één pond is één gulden) in 1356 tot 1065 pond in 1393. Gedurende de vijftiende en de zestiende eeuw steeg het sluisgeld met horten en stoten tot tussen de 1500 en 2000 pond aan de vooravond van de Opstand.¹⁴ Vanaf mei 1572 was de situatie zo onvoorspelbaar dat er geen pachter meer te vinden was, die bereid was voor drie jaar te investeren. De sluis werd op rekening bediend, wat betekende dat de stad zelf de inning van het sluisgeld in handen nam. De binnenvaart kwam in de eerste jaren van de oorlog niet in z'n geheel stil te liggen, maar veel scheelde het niet. Bedroeg het sluisgeld in 1571 nog zo'n 1700 pond, van 1 november 1572 tot en met 30 april 1576 haalde de stad niet meer dan een schamele 1443 pond op.¹⁵ Gemiddeld daalden de inkomsten dus tot minder dan een kwart van het normale (pre-1572) niveau. Pas na 1577 trok de handel weer wat aan en durfde men de sluis weer te verpachten. Vanaf dit jaar laten de sluisrekeningen een vrij snelle stijging zien. In de periode 1577-1579 werd de sluis verpacht voor 800 pond per jaar, tussen 1580 en 1582 voor 1500 pond per jaar en van 1583 tot 1585 voor 2090 pond per jaar. Tien jaar na het begin van de Tachtigjarige Oorlog in Holland is de binnenvaart de grote inzinking van de eerste jaren dus alweer te boven. Van der Poest Clement schrijft met betrekking tot deze zeer zonnige groeicijfers: 'Het is alsof wij zelfs in het Goudse sluisgeld de opkomst van de bloei van de jonge Republiek weerspiegeld zien.'¹⁶



Grafiek 2.1: Sluisgelden Gouda 1570-1648

Toch is deze uitspraak wat al te optimistisch. Afbeelding 2 laat duidelijk zien dat de opbrengsten van de sluisgelden na 1585 een behoorlijke terugval maken, tot onder het niveau van 1571. Werd in 1585 de sluis nog voor 2090 pond verpacht, in 1586 was dit nog maar 1512 pond en in 1589 nog maar 1240 pond. Wat kan deze daling veroor-

zaak hebben? De belangrijkste reden voor deze terugslag is waarschijnlijk de val van Antwerpen in 1585. Deze stad was aan het einde van de zestiende eeuw nog steeds de belangrijkste handelsstad van de wereld en had een groot aandeel in de binnenvaart door Holland. Vooral de scheepvaart tussen Amsterdam (ook wel de noordelijke voorpost van Antwerpen genoemd) en de Scheldestad had ernstig te lijden onder de oprukkende Spanjaarden. Pas vanaf 1592 zet een langdurige stijging in. Deze stijging moet waarschijnlijk nog sterker zijn geweest dan dat de grafiek laat zien, omdat vanaf 1598 ook de Mallegatsluis voor de commerciële vaart was opengesteld. Zo zou het bijvoorbeeld heel goed mogelijk kunnen zijn, dat de lichte daling van de sluisgelden na 1621 ruimschoots werd gecompenseerd door een toename van het aantal scheepspassages door de Mallegatsluis. Helaas valt hier door een gebrek aan bronnen maar weinig met zekerheid over te zeggen.



Grafiek 2.2: Sluisgelden Gouda 1661-1699

De val van Antwerpen is niet de enige historische gebeurtenis die terug te vinden is in de grafiek. Opvallend is ook de snelle stijging van de opbrengsten tijdens het Twaalfjarig Bestand. Na 1609 schiet het sluisgeld omhoog. De logische conclusie die hieruit volgt, is dat de binnenvaart behoorlijk profiteerde van de rust en de veiligheid ten tijde van het Bestand. De economie zat in de lift en de binnenvaart pikte een graantje mee. Hoewel er vanaf 1618 al duidelijk sprake was van een vertragende groei, valt niet te ontkennen dat het einde van het staakt-het-vuren in 1621 als een keerpunt in de ontwikkeling van de sluisgelden kan worden gezien. Na dit jaar dalen de inkomsten weer tot onder de 4000 pond per jaar. Erg groot is deze daling echter niet. De sluisgelden handhaven zich tussen de 3500 en de 4000 pond. Pas in de laatste jaren van de Oorlog, toen vrede slechts een kwestie van tijd was, benaderden de opbrengsten weer de oude recordhoogten van een kleine twintig jaar eerder.

Helaas zijn de rentmeestersrekeningen van 1649 tot en met 1660 niet bewaard gebleven, zodat we slechts kunnen gissen naar de hoogte van de sluisgelden in de periode vlak na de Vrede van Munster. Voor de periode 1661-1700 is er echter wel een volledige reeks in de boeken van de Rentmeesters van Noord-Holland te vinden. Zoals te verwachten viel, wordt de grafiek gedomineerd door de daling van de sluisgelden direct na het rampjaar 1672. Tussen 1672 en 1673 laten de sluisgelden hun grootste daling in één jaar tijd zien. Pachtte Dirck Buick de sluis van 1670 tot 1672 nog voor 3700 pond

per jaar, de nieuwe pachter Thomas Osch betaalde maar liefst 900 pond minder. Met de vijand op nog geen tien kilometer van de stad en een economie die vrijwel volledig tot stilstand was gekomen, kon ook de binnenvaart zich niet staande houden. De economische gevolgen moeten kolossaal zijn geweest, want de scheepvaart door Gouda is niet meer van de klap hersteld. De cijfers laten een dalende trend richting het einde van de eeuw zien. De Gouden Eeuw was afgelopen en de sluisgelden zakten haast symbolisch terug tot het laagste punt in bijna honderd jaar.

Sluisgeldt.
Ontfangs. 1674

<i>ijz. fozs 167.</i>		<i>Wesep. overtreff.</i>		<i>Sommatty.</i>	
	70-3-0		5-7-0		
	35-16-0		11-10-0		
233-2	119-3-0	49-14	32-12-0	1-8 ^a	1119-3-0
	173-3-0		32-13-0	7-8 ^a	239-10-0
	120-14-0		35-4-0		1359-1-0
	149-1-0		38-11-0		800-19-0
990-11- 674-0	180-3-0	108-0 158-2	30-7-0		550-2-0
	160-0-0		20-15-0		
	104-0-0		21-14-0		
	119-3-0		33-10-0		

Uytgave.

<i>Wesep.</i>		<i>Wesep. overtreff.</i>		<i>Sommatty.</i>	
	162-10-0		51-19-0	1-8 ^a	734-0-0
	409-0-0		15-0-0	7-8 ^a	66-19-0
	162-10-0		66-19-0		800-19-0
	734-0-0				

Rekeningen van de ontvangsten en uitgaven van de ontvanger van het sluis- en consentgeld 1668-1812. Bron: SAMH, OA 3733a.

Politieke gebeurtenissen en economische conjunctuurgolven zijn echter niet de enige factoren die invloed hebben op het verloop van de grafieken. Hoe simpel het ook klinkt vergeleken met de hierboven genoemde historische wapenfeiten uit de vaderlandse geschiedenis: zoiets banaals als het weer had een veel directere invloed op de binnenvaart. Bij langdurige ijsvorming, of te hoge of te lage waterstanden op de IJssel en de Gouwe, konden er flink minder schepen worden geschut. Uiteraard vond dit zijn weerslag in de opgehaalde sluisgelden. Omdat de sluisgelden uit de rentmeestersboeken voor een vast bedrag en voor drie jaar werden verpacht, laten deze maar relatief weinig fluctuaties zien. Van de doorvaart door de Mallegatsluis zijn echter ook de precieze jaarlijkse inkomsten bekend. Deze waren een stuk grilliger. Van 1674 tot 1700 is het sluisgeld "vanden Buyten Omvaert" bewaard gebleven in het Gouds Archief. Afbeelding 3 laat zien hoe zo'n sluisadministratie er uit ziet. Kleine schepen en grote schepen werden apart van elkaar opgeschreven, zodat aangenomen mag worden dat er verschillende tarieven werden gehanteerd. De bedragen lopen uiteen van 996 pond in 1689 tot 1847 pond vier jaar later.

Verdubbeling

Maar wat zeggen al deze dalende en stijgende getallen nu over het aantal schepen dat Gouda passeerde? De eenvoudigste manier om het totale aantal scheepspassages te berekenen, is het opgehaalde sluisgeld te delen door het bedrag dat ieder schip verplicht was te betalen. Wanneer we het standaard tarief van twee stuivers en drie penningen aan houden, dan komt het jaarlijkse aantal scheepsbewegingen door de Donkere Sluis ruwweg tussen de 25.000 en de 30.000 te liggen. Deze cijfers zijn echter niet realistisch. In werkelijkheid lag het gemiddelde sluisgeld een stuk hoger, omdat schepen met een bijzondere lading meer moesten betalen. Hoeveel van dit soort schepen jaarlijks de sluis passeerde, is echter niet meer te achterhalen. Aangenomen mag worden dat Engelse en

Schotse wol, haring, paling en houten masten een behoorlijk deel van de doorvaart voor hun rekening namen, omdat ze anders niet met naam en tarief werden genoemd in 'het recht van de sluis'. Met dit in het achterhoofd is een gemiddelde van rond de vier à vijf stuivers veel aannemelijker. Met een sluisgeld van 3000 pond zou het aantal scheeps-passages dan op een kleine 15.000 per jaar komen (circa 40 schepen per dag). Dit aantal geeft, ondanks het feit dat het nog steeds een stuk hoger is dan eerdere schattingen, een veel realistischer beeld van de binnenvaart door Gouda.

Het tarief van vier stuivers per schip komt ook in de bronnen van de Mallegatsluis terug. In een archiefstuk getiteld *Aantekeningen betreffende de vaart buitenom staan* voor een aantal jaren naast de sluisgelden ook het aantal schepen genoemd. Uit deze cijfers komt naar voren dat er van 1679 tot en met 1690 per schip vier stuivers werden gerekend en vanaf 1691 vijf stuivers. In de tabel zijn de gevonden sluisgelden omgerekend in aantallen schepen.

Tabel 1: Aantal schepen door de Mallegatsluis¹⁷

Jaar	Schepen	Jaar	Schepen	Jaar	Schepen	Jaar	Schepen
1679	6235	1685	6165	1691	6040	1696	5416
1680	6140	1686	6142	1692	6324	1697	5460
1681	6645	1687	5526	1693	7388	1698	5624
1682	6440	1688	5215	1694	6784	1699	4360
1683	6290	1689	4984	1695	6028	1700	4312
1684	5955	1690	5737				

Het laatste kwart van de zeventiende eeuw kwamen er gemiddeld een kleine 6000 schepen per jaar door de Buitensluis. Als er alleen al 6000 schepen buitenom voeren, dan mag worden verondersteld, dat het totale aantal schepen dat door Gouda voer de 8000 tot 10.000 schepen van De Vries en Van der Woude ruimschoots zal passeren. Hoewel de Mallegatsluis steeds belangrijker werd voor de binnenvaart, bleef immers de Donkere Sluis de meeste schepen schutten. Tellen we nu de zojuist uitgerekende 15.000 scheeps-passages door de binnensluis op bij de 6000 scheeps-passages door de Buitensluis, dan kan worden geconcludeerd dat eerdere schattingen moeten worden verdubbeld. Daar komt nog bij dat het verloop van de sluisgeldengrafiek doet vermoeden dat het totale aantal scheeps-passages in de periode 1621-1648 nog circa 25% hoger lag. Dit betekent dat er aan het einde van het Twaalfjarig Bestand jaarlijks niet minder dan 25.000 schepen door de sluisen van Gouda voeren. Ervan uitgaande dat er niet 365 dagen per jaar werd gevaren - op zondagen werd minder gevaren, op feestdagen voer men niet en tijdens strenge winters konden de sluisen wegens ijsvorming soms wel weken achtereen gesloten blijven - zullen meer dan 65 schepen per dag in het hoogseizoen geen uitzondering zijn geweest. Dit cijfer wordt zeker gehaald, wanneer we bedenken dat de genoemde aantallen exclusief de Goudse schippers zijn, die - zoals we zagen in 'het recht van de sluis' - vrijgesteld waren van het sluisgeld.

Met zulke aantallen per jaar is het goed te begrijpen, dat de Goudse magistraat er alles aan deed om de aloude binnenvaartprivileges te verdedigen. De circa 20.000 scheeps-passages per jaar rechtvaardigen de conclusie, dat de binnenvaart veel belangrijker was voor de Goudse en landelijke economie dan tot nu toe werd gedacht. In het tweede deel van dit artikel zal hier nog dieper op worden ingegaan. Dan komen onder andere het belang van de binnenvaart voor de werkgelegenheid, de VOC en de economie van Holland aan bod.

Noten

- 1 Aantekeningen van A. van der Poest Clement, SAMH, documentatie niet-overheid Gouda 1950-1955, inv.nr. 358, 269 en 275.
- 2 Jan de Vries en Ad van der Woude, *Nederland 1500-1815: de eerste ronde van moderne economische groei* (Amsterdam 1995) 230.
- 3 Streekarchief Midden Holland (SAMH), Oud Archief Gouda (OA), inv.nr. 2419.
- 4 D. L. de Jong, 'De Mallegatsluis', *Bijdragen Oudheidkundige kring Die Goude* 3 (1941) 71-84, aldaar 73.
- 5 B. Ibelings en J.G. Smit, 'Schuiten, puiken en Gouds kuit', in: P.H.A.M. Abels e.a. red., *Duizend jaar Gouda, een stadsgeschiedenis* (Hilversum 2002) 94-134, aldaar 110.
- 6 C.C. Hibben, *Gouda in revolt: particularism and pacifism in the revolt in the Netherlands, 1572-1588* (Utrecht 1983) 142 en 149.
- 7 Hibben, *Gouda in revolt*, 151.
- 8 J.G. Smit, 'De strijd om de binnenvaart door Midden-Holland in de vijftiende en zestiende eeuw', *Tidinge van Die Goude* 12 (1994) 30.
- 9 SAMH, OA 5053.
- 10 Gerrit-Jan Arend, *Sluizen en stuwen: de ontwikkeling van de sluis- en stuwbouw in Nederland tot 1940* (Delft 1994) 20.
- 11 SAMH, OA 2425a.
- 12 SAMH, OA 2430.
- 13 Nationaal Archief (NA), Grafelijkheidsrekenkamer (GR), inv.nr. 428.
- 14 Van der Poest Clement, 272.
- 15 NA, GR, inv.nrs. 390-395.
- 16 Van der Poest Clement, 272.
- 17 SAMH, OA 3744.