

DE OUDENBOSSCHE HAVEN 1550 - 1850: EEN BOEIEND BEDRIJF

Drs. R.J. Wols

INLEIDING

Het zal de toevallige bezoeker van Oudenbosch meestal niet ontgaan, dat hij of zij in een plaats is terechtgekomen die anders is dan andere Westbrabantse plattelandsgemeenten. Nog afgezien van de basiliek ademt Oudenbosch een enigszins stedelijke sfeer, wat zich vooral uit in de bebouwing en het stratenplan in het centrum.

Naast talrijke andere factoren, die Oudenbosch dat licht stedelijke karakter hebben gegeven, heeft zeker ook de aanwezigheid van de haven gezorgd voor niet-agrarische bedrijvigheid, voor het komen en gaan van vreemdelingen, voor een zekere mate van welvaart.

Een element dat voor een deel zozeer het karakter van een plaats heeft bepaald, verdient het nader historisch onderzocht te worden. De geschiedenis van de haven loopt ver terug, in feite net zo ver terug als de geschiedenis van Oudenbosch zelf. In het hiernavolgende artikel wil ik een beeld schetsen van de Oudenbossche haven, met name zoals die in de zestiende, zeventiende en achttiende eeuw gefunctioneerde heeft. Om dat beeld te kunnen schetsen, wil ik een aantal aspecten van het havenbedrijf Oudenbosch belichten, zoals de veerverbinding met Holland, de financiële kant van het bedrijf, het onderhoud, de soorten schepen die de haven aandeden en natuurlijk de voorgeschiedenis. Dat laatste zal echter noodgedwongen wat globaal zijn, daar er weinig bronnenmateriaal van vóór de zestiende eeuw is overgeleverd. Anders ligt het voor de periode van na 1850. Gedurende de tweede helft van de negentiende eeuw en de eerste decennia van deze eeuw hebben er zoveel en zo ingrijpende veranderingen plaatsgevonden rond de haven, dat het de moeite waard lijkt een aparte studie aan deze periode te wijden.

HET BEGIN

Oudenbosch en scheepvaart zijn vanaf het begin van de Oudenbossche historie nauw met elkaar verbonden. In de oudst bekende

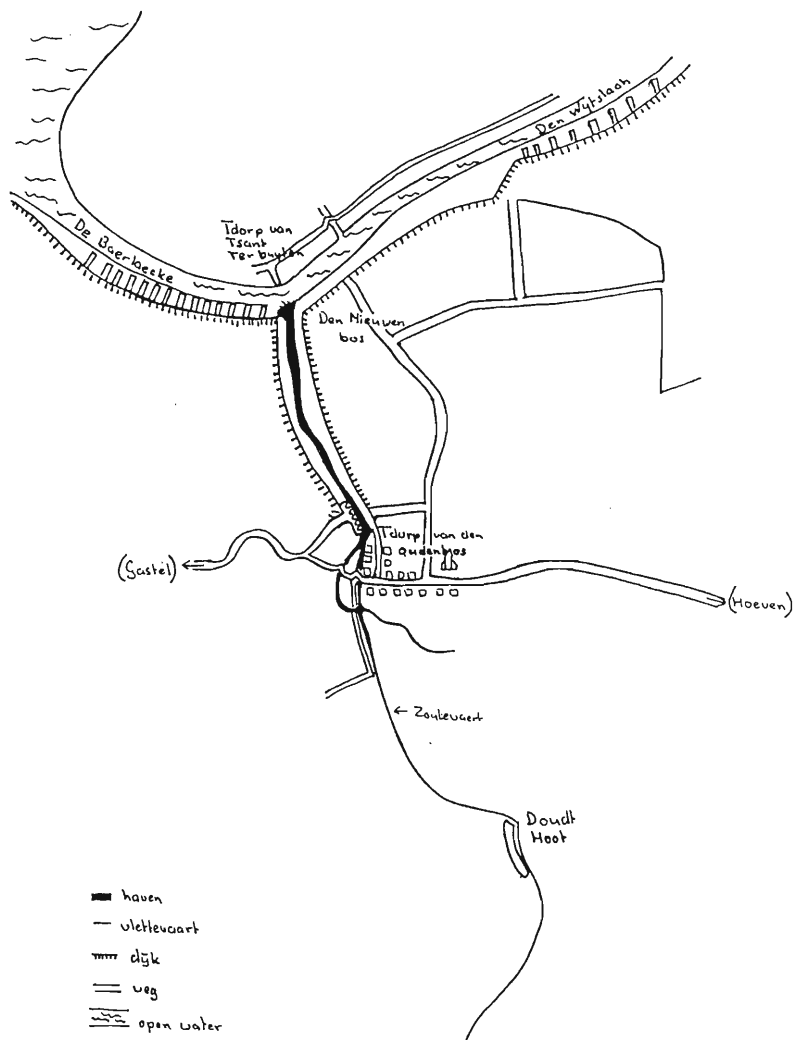
oorkonde, waarin Oudenbosch - de nederzetting bij het Baarlebosch die zelf ook Baarlebosch genoemd werd - voorkomt is reeds sprake van een waterloop, die het gebied van het Baarlebosch ontsluit. Deze oorkonde uit 1275 bekrachtigt de overdracht door Arnoud van Leuven en zijn vrouw Elisabeth, heer en vrouwe van Breda, van onder andere het Baarlebosch en tweehonderd bunder moer naast dat bos aan de abdij van St.-Bernard aan de Schelde. Behalve de genoemde goederen waren bij de overdracht ook de weg en de waterloop naar die goederen inbegrepen. De tweehonderd bunder moer werden aan de abdij verkocht, omdat de cisterciënser monniken de financiële mogelijkheden hadden om dit gebied tot ontginning te brengen. Moer of veenmoeras had een dubbele economische betekenis: zowel als bron van turf als van zout. Deze produkten werden vooral naar Vlaanderen toe getransporteerd, en wel per schip.

Behalve als transportweg, had de genoemde waterloop een afwateringsfunctie. Om het gebied goed te kunnen exploiteren moest het moer namelijk ontwaterd worden. Daartoe werden sloten gegraven. De waterloop waarvan in de akte van 1275 sprake is, was van oorsprong een natuurlijke hoofdafwatering. Deze hoofdafwatering is naar alle waarschijnlijkheid direct door de monniken uitgediept en verbreed. In de jaren daarna is een netwerk van dwarssloten gegraven, dat eveneens behalve een afwateringsfunctie ook een transportfunctie had.

Inrichting van het gebied

Voor een juist begrip dient hier eerst de landschappelijke situatie geschetst te worden. Het Baarlebosch lag in de buurt van het huidige Bosschenhoofd. Ten noorden van dit bos strekte zich het moergebied uit tot aan een rivier die de Barlake werd genoemd. Deze Barlake lag ongeveer ter plaatse van de huidige rivier de Mark. De naam leeft nog voort in de toponiemen Barlaque en Blaak. De rivier de Mark bestond toen ook al, maar had nog een geheel ander verloop: vanaf Zevenbergen stroomde hij in noordwestelijke richting, langs het nu reeds lang verdwenen Niervaart en het huidige Klundert, om nabij Tonnekreek in open water uit te monden. Via de Barlake werd het veenmoeras ten noorden van het Baarlebosch regelmatig door zout water overstroomd. De hoofdafwatering waarvan hierboven sprake is, bevatte dus zout of brak water. De vaart wordt dan ook in verschillende akten aangeduid als de Zoutevaart (ill. p. 153).

De dwarsverbindingen die gegraven werden, werden met sluisjes



afgesloten om het peil in deze sloten te kunnen regelen. Doordat het veengebied ook water kreeg aangevoerd van de hoger gelegen gronden in het zuiden, bevatten deze sloten zoet water. In de oorkonden heten deze vaarten "versche" vaarten.

Gedurende de veertiende eeuw gaf de abdij verschillende percelen van het moergebied ter exploitatie uit. Uit 1301 en 1344 zijn dergelijke uitgifte-akten bewaard gebleven. Uit de omschrijvingen van het gebied

die in deze akten gebruikt zijn, kunnen we afleiden, dat de oorspronkelijke waterloop, die later door de monniken tot een hoofdvaart is uitgegraven, dezelfde is als de vaart die we nu nog kennen onder de naam van Vlettevaart.

In 1301 werd door de exploitanten een strook grond van vijftien meter breed aan weerszijden van deze vaart terug overgedragen aan de abdij. Die strook liep "van bi Baerlebosch tote welhennen in de Barlake". De grond was bedoeld voor een eventuele verbreding van de vaart, als de monniken daaraan behoefte zouden krijgen. Het meest noordelijke deel van de vaart was echter toen al breed genoeg. De strook grond die overgedragen werd, was langs dat noordelijke stuk slechts ongeveer twee meter breed. Ten overvloede stelde men in de akte vast dat "die vaert sal weesen alsoe breet als si nu gegraven es". Alhoewel dit noordelijkste gedeelte van de vaart nog niet zo met name genoemd wordt, acht ik het aannemelijk dat hiermee het tracé van de Oudenbossche haven bedoeld wordt, dus de vaargeul vanaf Oudenbosch tot aan de Barlake. Pas in het begin van de veertiende eeuw wordt dit stuk van de vaart daadwerkelijk als "haven" aangeduid, wanneer de abdij geen moerconcessies meer uitgeeft, maar probeert de gorzen en slikken in te laten polderen. In de oudste dijkuitgifte door de abdij in 1412 is dan sprake van "de opworp vanden havene"¹⁾, waarmee het begin van de Oudenbossche haven, de havenkom, wordt bedoeld. Heeft Oudenbosch in deze tijd dus al een haven, de scheepvaart concentreerde zich in de veertiende en vijftiende eeuw echter vooral op het punt waar de Oudenbossche haven in de Barlake uitmondde. Dáár ontstond een nieuwe nederzetting, Nieuwenbosch genaamd (ill. p. 153). Helaas zijn de bronnen uit deze tijd zeer schaars. Toch is in het kort het belang van Nieuwenbosch wel aan te geven.

Nieuwenbosch

In een zestiende-eeuws cartularium uit het stadsarchief van Bergen op Zoom komt een akte voor, waarin beschreven wordt welke vormen van belasting graaf Engelbrecht van Nassau voor zich opeiste in de heerlijkheid Strijen. Een van die belastingen is het *bakengeld* dat namens de heer van Breda geheven werd van alle schepen die langs Niervaart of langs Nieuwenbosch voeren, onverschillig waar zij vandaan kwamen. Verderop in deze tekst wordt de haven van Nieuwenbosch nog enige malen genoemd²⁾. Evenals Zevenbergen en Niervaart profiteerde Nieuwenbosch van de turf- en zoutwinning in het

achterland. Vanuit deze plaatsen werden de produkten naar Vlaanderen en Holland vervoerd. Uit de schaars beschikbare gegevens mogen we concluderen dat Nieuwenbosch in de veertiende eeuw het voornaamste centrum van het Oudenbossche gebied vormde, juist vanwege de gunstige ligging aan open water. In 1332 wordt de naam Nieuwenbosch voor het eerst genoemd³). In 1358 wordt in Nieuwenbosch een nieuwe parochiekerk opgericht⁴) wat er op duidt dat in deze periode hier het economisch zwaartepunt van de jurisdictie lag. Dat neemt niet weg, dat we ons van de haven van Nieuwenbosch geen al te grote voorstelling moeten maken. Nieuwenbosch was een dorpje met niet meer dan een havenhoofd in de Barlake.

Het einde van Nieuwenbosch als nederzetting kwam tijdens de St.-Elizabethsvloed van 1421. Net als Niervaart verdween Nieuwenbosch als plaats van de kaart. Het gehele landschap van de Grote Zuidhollandse Waard veranderde ingrijpend. Tussen Holland en Brabant strekte zich een grote watervlakte uit. De nederzetting van Nieuwenbosch verplaatste zich naar het zuidelijker én hoger gelegen Oudenbosch. Wel bleef er bij Nieuwenbosch een havenhoofd liggen, maar het economisch zwaartepunt lag vanaf 1421 meer in Oudenbosch zelf. De waterlopen ten noorden van Oudenbosch hadden eveneens grote veranderingen ondergaan. De oude loop van de Mark had zich gewijzigd: deze rivier liep nu zuidelijker dan eerst, ongeveer volgens zijn huidige loop, in feite deels in de bedding van de voormalige Barlake. Tussen de gorzen en zandplaten ten noorden daarvan liepen brede stromen als de Mooie Keene en de Roode Vaart. Deze laatste twee stromen zouden samen de gebruikelijke vaarroute tussen Holland en Brabant gaan vormen, met als havenplaatsen Dordrecht en Nieuwenbosch/Oudenbosch.

Een nieuwe start

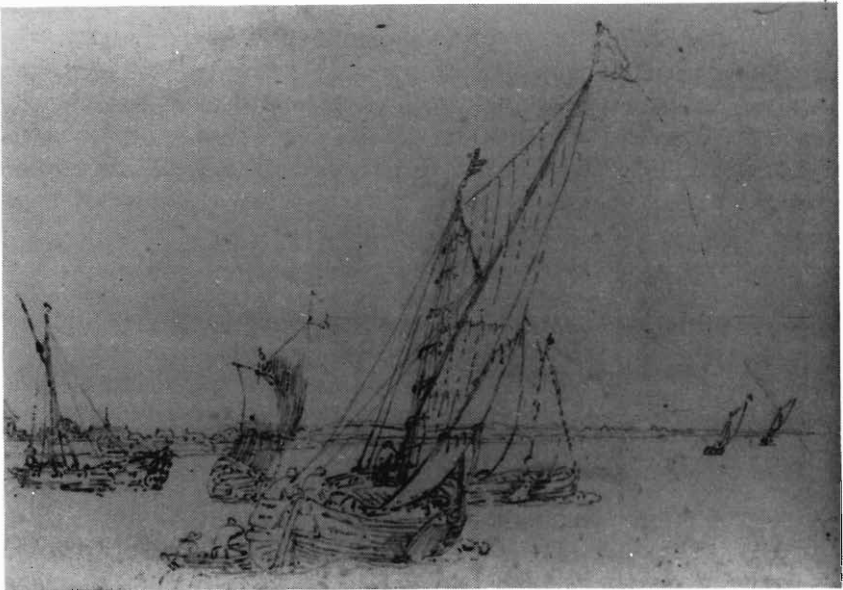
In de eerste decennia na de stormvloedramp vernemen we nog niet veel van een vaste scheepvaartverbinding tussen Brabant en Holland, althans niet tussen Dordrecht en Oudenbosch. In deze periode teisterden nog regelmatig overstromingen als gevolg van stormen het westen van Brabant⁵). Vanaf het midden van de eeuw kwamen de elementen echter tot rust en stabiliseerde het landschap. In deze jaren werd een aantal belangrijke beslissingen voor West-Brabant genomen. In 1458 verdeelden de heren van Breda en van Bergen op Zoom hun condominium, het gebied, dat zij vanaf 1287 gezamenlijk hadden

bestuurd⁶). Oudenbosch maakte van toen af deel uit van de heerlijkheid, later het markizaat van Bergen op Zoom.

Vanaf dit moment van verdeling is er ook een duidelijke belangstelling van de heer van Bergen op Zoom te bespeuren voor een actieve stimulering van de economie van het gebied. Met name in Oudenbosch lijkt Jan II van Glymes mogelijkheden gezien te hebben om zoveel mogelijk profijt uit zijn bezittingen te halen. In 1459 sloot hij een overeenkomst met de abt van Sint-Bernard om de inpoldering van de gorzen ten noorden van Oudenbosch ter hand te nemen. In 1460 leidde dat tot de uitgifte van de Oude en Nieuwe Landen door de abdij⁷).

In 1462 verleende Jan II van Glymes een heel pakket van economische voorrechten aan Oudenbosch, met de duidelijke bedoeling het dorp een economische impuls te geven na alle natuurrampen in de decennia daarvoor. Als enige plaats in het markizaat, behalve Bergen op Zoom zelf, kreeg Oudenbosch het privilege van een vrije weekmarkt. Daarnaast kreeg het dorp toestemming om accijnzen te heffen op bieren en wijnen en om tol te heffen op de voornaamste aanvoerwegen. Jan van Glymes bepaalde wel uitdrukkelijk dat de opbrengsten

(collectie KUB, Tilburg)



van de tolgelden ten goede moesten komen aan de verbetering en het onderhoud van de wegen en dijken⁸). Dat juist Oudenbosch uitverkoren werd voor een dergelijk stimuleringsbeleid, had natuurlijk alles te maken met de gunstige ligging van de plaats ten opzichte van de toen voornaamste stad van Holland, Dordrecht.

Om het belang van de verbinding met Dordrecht nog te benadrukken, sloot de heer van Bergen op Zoom met de stad Dordrecht een overeenkomst, waarbij het monopolie op de scheepvaartverbinding voor Brabant in Oudenbosch kwam te liggen. In zijn bekende artikel uit 1942⁹) over het "wijtvermaerde veer" poneert Br. Christoforus de stelling dat niet Jan II van Glymes het veer ingesteld heeft, maar dat het al onmiddellijk na de Sint-Elisabethsvloed op gang gekomen zou zijn. Ik acht dat niet aannemelijk. Ik ben van mening dat de sluiting van de overeenkomst tussen Dordrecht en Jan II van Glymes gezien moet worden in het kader van de andere stimuleringsmaatregelen die rond 1460 genomen zijn. Mijsns inziens was het pas mogelijk en zinvol een geregelde veerdienst met een dergelijk monopolie karakter in te stellen ná de verdeling van het condominium in 1458. Ongetwijfeld zullen er ook voor die tijd schepen tussen Oudenbosch en Dordrecht gevaren hebben, maar niet volgens een formele regeling.

Het ontbreken van archiefbronnen daarover, voor wat betreft de periode voor 1460, is dan ook niet te wijten aan verlies, maar wordt simpelweg veroorzaakt doordat er voor 1460 geen sprake kan zijn geweest van een overeenkomst tussen de stad Dordrecht en de heer van Bergen op Zoom op dit gebied. Het veerrecht was namelijk gezamenlijk bezit van de heren van Breda en Bergen op Zoom¹⁰). Een veerovereenkomst met Dordrecht zou dus door beide heren bekrachtigd moeten zijn. Het lijkt mij teveel toeval als alle drie de exemplaren van zo'n overeenkomst verloren zouden zijn gegaan. Dit wordt nog eens bevestigd door de rekeningen van de Raad en Rekenkamer van de heren van Bergen op Zoom, waarin vóór 1462 geen aanwijzingen te vinden zijn dat Jan van Glymes contacten heeft gehad met het stadsbestuur van Dordrecht. Ná dat jaar zijn die contacten wel veelvuldig aan te tonen. Het is dan ook veelzeggend dat alle bronnen over de Oudenbossche veerdienst die door Br. Christoforus geciteerd worden, van ná 1460 dateren¹¹).

Het wijtvermaerde veer

Het artikel van Br. Christoforus behandelt de veerverbinding tussen Oudenbosch en Dordrecht in de periode 1421 tot 1621 vrij uitvoerig. In

een artikel over de haven van Oudenbosch wil ik echter een zo belangrijke periode in de geschiedenis van de haven minstens even aanstippen en niet volstaan met een verwijzing naar oudere literatuur. Het oudste reglement van deze veerdienst dateert Br. Christoforus op goede gronden op 1469. Hierin wordt melding gemaakt van een ouder reglement. Veel ouder zal dat echter niet geweest zijn, daar Jan II van Glymes pas vanaf 1462 aantoonbaar reizen naar Dordrecht heeft gemaakt¹²).

Een belangrijk element in de overeenkomst tussen Dordrecht en de heer van Bergen op Zoom was de kwaliteitskeuring van de schepen. Voordat zij tot het veer werden toegelaten, werden de veerscheperen tweemaal per jaar gekeurd door een commissie, bestaande uit Dordtse en Oudenbossche bestuurders en deskundigen. Er zijn verschillende keuringsrapporten bewaard gebleven, zodat we ons een goede indruk kunnen vormen van de wijze van werken van de keurmeesters. Het meeste commentaar op de schippers gaat over de kwaliteit van de zeilen of over het ontbreken van voldoende ankers. Een enkele maal merken de keurmeesters op dat ze het schip niet van onderen hebben kunnen zien, maar dat als er klachten komen van de reizigers over de "ondichte ofte leckhey" van het betreffende schip, de schipper zijn schip dan onmiddellijk moet "canten", voordat hij weer toegelaten kan worden tot het veer¹³).

Ondanks dit geregelde toezicht, blijkt uit de frekwent terugkerende herzieningen van het veerreglement dat er nogal wat ongeregelheden plaats vonden. "Om te remedieren ende voirsiene optie gebreken ende abuysien die dagelicx geboiren (= voorvallen) vande veerluayden, varende int veer tusschen der stede van Dordrecht ende den Oudenbossche" luidt de aanhef van het reglement van 1497, een aanhef die in de herzieningen gedurende de zestiende eeuw nog menigmaal terug zal komen. De klachten van de reizigers gingen vooral over de behandeling van de passagiers door de schippers, over de hoogte van de tarieven en over de toenemende neiging van de schippers om passagiers ook op andere plaatsen dan Dordrecht of Oudenbosch af te zetten. Met name het stadsbestuur van Dordrecht protesteerde tegen deze laatste gewoonte. De zestiende-eeuwse correspondentie tussen de markies en het stadsbestuur van Dordrecht die over het veer bewaard is gebleven, maakt duidelijk dat wat schippers (en passagiers) betreft het keurslijf van de middeleeuwse monopolies te strak begon te zitten¹⁴).

Van overheidswege werd echter nog lang gehecht aan het veer-

monopolie: na de dreiging van Dordrecht om het veer op Brabant te verleggen naar Geertruidenberg, besloot Jan IV van Glymes in 1566 maatregelen te nemen om enerzijds de Oudenbossche schippers in het gareel terug te brengen en anderzijds "zijn" veer veilig te stellen. "Om te remedieren ende voersien opte menichfuldige gebreken, clachten ende abuysen, dagelijck gebeurende opt veer tusschen der voerschreven stede van Dordrecht, ende den Oudenbossche ten grooten achterdeel, pericule ende verdriete van den reysenden coopman oft passagiers" en na ampel beraad met het Dordtse stadsbestuur, werd het veer op Dordrecht officiëel verlegd naar Heer Jansland¹⁵).

Deze maatregel moet in de eerste plaats gezien worden als een ernstige waarschuwing aan het adres van de Oudenbossche schippers. Immers, op dezelfde dag dat Jan van Glymes de oorkonde bezegelde, waarmee het veer verplaatst werd, bekrachtigde hij een nieuw veerreglement voor Oudenbosch¹⁶). Waarschijnlijk kon hij ook niet veel anders, daar in Heer Jansland de infrastructuur nog ontbrak om de reizigersstroom te kunnen verwerken. Dit dorp kreeg ook niet de kans om uit te groeien tot een echte concurrent van Oudenbosch als havenplaats. In 1570 al bracht een overstroming, de Allerheiligenvloed, ernstige schade toe aan het dorp. Dertien jaar later, in 1583, zou het geheel van de kaart verdwijnen, nadat de dijken in de strijd tegen de Spanjaarden doorgestoken waren. Het resultaat was dat Oudenbosch als vanouds de veerhaven bleef voor het verkeer naar en van Holland.

Toch zorgde de oorlog met Spanje er voor dat ook voor Oudenbosch het scheepvaartverkeer met Holland ernstig bemoeilijkt werd. Het eiland van Ruigenhil werd bezet door geuzen die de omgeving onveilig maakten; de verbinding van Oudenbosch met Antwerpen over land was niet van gevaar ontbloot. Als gevolg van de krijgsverrichtingen en pestepidemieën was Oudenbosch bovendien aan het eind van de zestiende en het begin van de zeventiende eeuw zozeer ontvolkt dat de pastoor zich genoodzaakt voelde de plaats te verlaten¹⁷). Het Twaalfjarig Bestand bracht in deze situatie enige verlichting. Toch zien we dat in 1626, als de oorlog al weer enige tijd is hervat, de Oudenbossche schippers een verzoekschrift bij de Staten-Generaal moesten indienen om ongehinderd langs de militaire wachten op de Barlake te kunnen varen¹⁸).

Vanaf de zeventiende eeuw verloor de verbinding vanuit Oudenbosch in snel tempo zijn belang. De inpolderingen van Fijnaart, Ruigenhil en

rond Zevenbergen zorgden ervoor dat Oudenbosch zijn gunstige ligging ten opzichte van Holland kwijtraakte. In 1631 sloten Zevenbergen en Dordrecht een veerovereenkomst, ironisch genoeg naar het model van de overeenkomsten die altijd met Oudenbosch gesloten waren. In feite kwam daarmee een einde aan een monopolie, dat al bijna zestig jaar onder druk stond.



Gezicht op de haven van Oudenbosch vanuit het noorden. Naar een tekening van D.I. Gevers van Endegeest, 1830 (Collectie KUB, Tilburg).

DE HAVEN VAN 1550-1850

In de volgende paragrafen wil ik een aantal facetten van het Oudenbossche havenbedrijf belichten. Vragen als: hoe bracht men de nodige financiën bijeen voor het onderhoud van de haven? Hoe ging dat onderhoud technisch in zijn werk? Hoe frekwent werd de haven gebruikt? Wat voor soort schepen deden Oudenbosch aan? Wat vervoerden zij? zullen aan de orde komen.

Op een heel belangrijke vraag, namelijk of de haven nu inderdaad van economische betekenis voor het dorp was, kan ik slechts indirect antwoord geven. Het economisch belang leid ik af uit de moeite die de Oudenbossche magistraat zich getroostte om de haven in bedrijf te houden. Dat de bestuurders van Oudenbosch ervan overtuigd waren dat de haven een belangrijk rol speelde in de economie van het dorp vinden we een enkele maal in de archiefstukken uitgesproken. Zo

wordt in 1566 door de magistraat in een verzoek aan de markies om behoud van het veer gesteld: "waer duere dat veele vande inwoenders aldaar gecommen syn tot goede furtune ende prosperiteyt (= welvaart) duer die passaege vande vremen coopman..."¹⁹). En in 1808, in een verzoek van de Oudenbossche magistraat aan de Koning van Holland om een renteloze lening ten behoeve van het onderhoud van de haven, spreekt men over: "het eenig bestaan hetwelk deeze gemeente heeft in dat van de binnenlandsche scheepvaart bestaat"²⁰). Ook in de eeuwen tussen deze twee jaartallen komen we, met name in verzoeken om financiële bijstand, soortgelijke uitingen tegen. Dat geeft dan meteen aan dat zulke opmerkingen met het nodige voorbehoud gelezen moeten worden. Om geld van een hogere overheid los te krijgen, moest de magistraat het belang van de haven natuurlijk zo groot mogelijk voorstellen. Moeten we dus voorzichtig zijn met conclusies op grond van verzoeken om leningen, uit de voortdurende aandacht die het dorpsbestuur had voor het in goede orde houden van de haven, mogen we toch wel afleiden dat er in ieder geval enig belang mee gemoeid was. Alvorens nader in te gaan op het geregelde onderhoud, wil ik eerst aandacht besteden aan de wijze waarop dat onderhoud betaald werd.

Financiën

Toen Jan II van Glymes in 1462 aan Oudenbosch allerlei economische voorrechten verleende, zoals het recht op een vrije weekmarkt, gaf hij de Oudenbosschenaren tevens het recht om een weggeld te heffen. De opbrengsten van dit weggeld waren bestemd voor het onderhoud van de openbare weg, zodat de aan- en afvoer van goederen naar en van die weekmarkt onbelemmerd plaats konden vinden. Voor het onderhoud van de kade en het havenhoofd van Nieuwenbosch heeft Jan II van Glymes naar alle waarschijnlijkheid een soortgelijke heffing toegestaan. Helaas is de akte van toestemming niet bewaard gebleven. We kunnen echter het bestaan van zo'n heffing vermoeden uit een zestiende-eeuws stuk over hetzelfde onderwerp. In 1522 verleende Karel V aan Oudenbosch een privilege tot het heffen van een passagegeld. Dit passage-geld hield in dat de Oudenbosschenaren "zullen mogen heffen ende ontfangen of bij hueren gecommiteerde doen heffen ende ontfangen *boven tgene des zij van ouden tyden gewoonlick zijn te heffen, (cursivering RW)* Te wetene van elck persoene tvoirscreven passaiage van den Nyeuwenbosch afvarende oft aen-

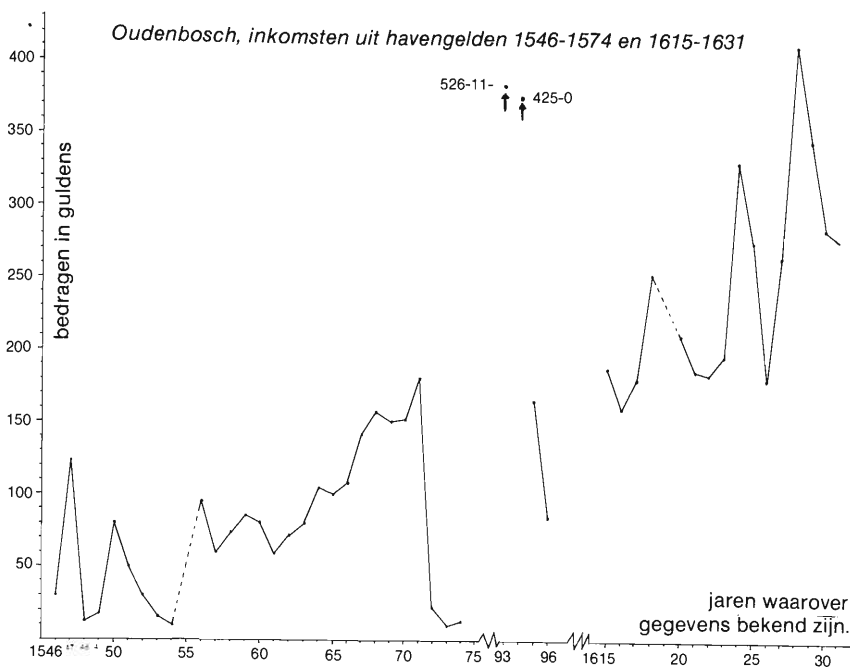
commende eenen penninck Hollants, van elcken peerde een halve grooten Vlaems, van elcken osse ofte koe twaelf mitten Brabants, twelck zijn twee penningen Artois, Ende van elcken zwijne, scaep oft hamel vierendeel van een negenmannekin Brabants²¹). Dit passagegeld was uitdrukkelijk bestemd voor herstel en onderhoud van havenhoofd en dijken.

In 1527 stemde Jan III van Glymes in met een heffing op bier in Oudenbosch, waarvan de opbrengsten ten goede zouden moeten komen aan het onderhoud van de haven. Een jaar later werd deze heffing verrijnd²²). De bieraccijnsen van 1527 en 1528 werden voor twee jaar toegekend. Gedurende die tijd zou afgezien worden van de heffing van het bodemgeld, een bieraccijns ten behoeve van de heer van Bergen op Zoom zelf. In 1540 werd opnieuw toestemming verleend door de toenmalige markies Anton van Glymes tot het heffen van een bieraccijns ten behoeve van het onderhoud van de haven²³). Dit privilege werd in 1566 nog eens nadrukkelijk bevestigd door Jan IV van Glymes²⁴), nota bene nadat hij formeel het veer op Dordrecht naar Heer Jansland had verplaatst. Om te voorkomen dat het kaaigeld, zoals het in de zestiende eeuw is gaan heten, gebruikt zou worden voor andere doeleinden dan het onderhoud van de haven, bepaalde de markies in het privilege van 1566 dat het Oudenbossche dorpsbestuur jaarlijks rekening en verantwoording moest komen afleggen van de inkomsten en uitgaven. Vanaf 1591 bevinden zich dan ook havenrekeningen in het archief van Oudenbosch.

De Oudenbossche magistraat beschikte voor het onderhoud van de haven aan het einde van de zestiende eeuw over in totaal drie doelheffingen: allereerst een bieraccijns van twee stuivers op iedere ton "kuyte" bier, drie stuivers op iedere ton "vals" bier, acht stuivers op iedere ton "van alle bieren comende over zee" en tien stuivers op iedere ton "mueseleers".

Ten tweede hief men kaaigeld, een heffing van een halve stuiver op iedere ton bier die in- of uitgevoerd werd, of aan de kade of in enig schip in de haven lag opgeslagen²⁵). In deze periode kwam daar nog als derde het scheepgeld (in de oudste bron "scipvaert" genoemd)²⁶) bij, een heffing op de uitvoer van hout, rijshout, mutsaard en schors. De hoogte van dit scheepgeld werd bepaald aan de hand van de grootte van de lading en het type schip. Ten behoeve van deze heffing werden gespecificeerde lijsten opgesteld van alle schepen met hun schippers, die Oudenbosch aandeden. De oudste van zulke lijsten die bewaard is gebleven, dateert van 1611²⁷).

De inkomsten uit deze heffingen waren, zoals gezegd, bedoeld om het onderhoud en de reparaties aan haven en havenhoofd te bekostigen. Vanaf de tweede helft van de zestiende eeuw kennen we de exacte bedragen van de inkomsten. Het beeld dat die cijfers bieden, vertoont grote schommelingen tussen 1570 en 1650, die we wellicht toe moeten schrijven aan de oorlogshandelingen in deze periode (zie grafiek). Wat betreft de uitgaven moeten we constateren dat tussen 1546 en 1631 minder aan reparaties en onderhoud werd uitgegeven dan er aan belastingen binnenkwam²⁸). Het havenbedrijf maakte daardoor als het ware winst. Dat veranderde in de loop van de zeventiende en achttiende eeuw drastisch. De kosten van reparaties werden niet meer gedekt door de inkomsten uit het havengeld. De magistraat was daardoor genoodzaakt rentedragende leningen ten laste van de haven af te sluiten om de nodige reparaties toch te kunnen betalen. Het resultaat daarvan was dat in het begin van de negentiende eeuw de opbrengsten van het havengeld weliswaar voldoende waren om rente en aflossing van de gesloten leningen te betalen, maar dat er daarna weinig meer overschoot voor onderhoud en reparaties. In deze periode klopte men dan ook aan bij de centrale overheid om een



bijdrage. Ten aanzien van het financieel beleid van de magistraat ten opzichte van de haven is echter nader onderzoek noodzakelijk. De havenrekeningen, compleet vanaf 1655, bieden daartoe ruimschoots materiaal.

Onderhoud

Waar werden de opbrengsten van kaai- en havengeld nu eigenlijk aan besteed? Het onderhoud van de haven omvatte twee hoofdzaken: het op diepte houden van de vaargeul en het onderhoud van sluizen en walkanten. Achtereenvolgens zal ik beide aspecten behandelen.

Schuren en mollen

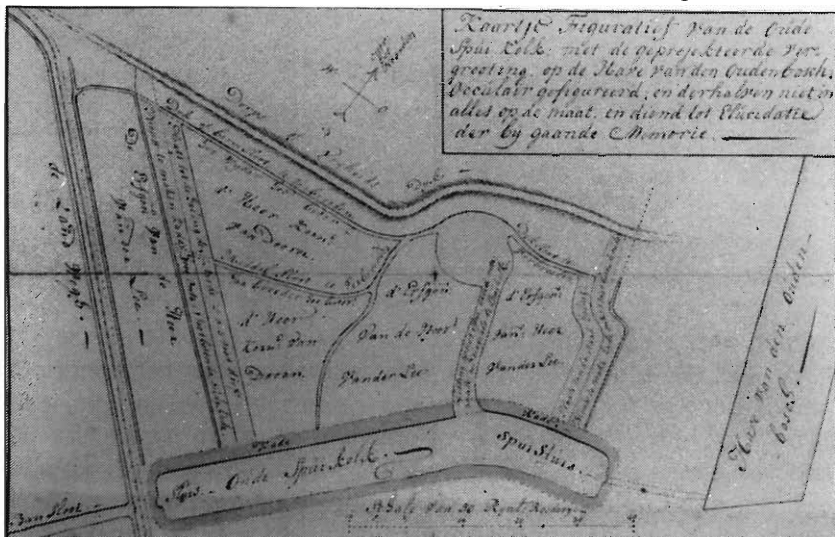
Tot ver in de achttiende eeuw is Oudenbosch een zogenaamde getijdehaven geweest. Dat wil zeggen dat de getijdebeweging van eb en vloed in de haven merkbaar is geweest. Door de opkomende vloed werd zand aangevoerd, waardoor de haven zou dichtslibben als daar niets aan gedaan werd. Er moest dus regelmatig gebaggerd worden. Nu kon men aan de andere kant ook van die getijdebeweging gebruik maken bij het uitdiepen van de haven. Al in de zestiende eeuw is er sprake van een spuisluis, waarachter de hoogwaterstand vastgehouden werd tot het eb was in de haven en op de Mark. Op dat moment werd de sluis geopend en spoelde een klein vloedgolfje de haven uit, met medeneming van het losse zand op de bodem. Een spuireglement uit 1792 schrijft deze procedure precies voor: het water zal worden ingelaten tot een uur voor hoogwater en het spuien zal anderhalf voor de laagste waterstand moeten beginnen. In de verpachtingsvoorwaarden van het spuien uit datzelfde jaar is ook aangegeven hoe vaak het spuien diende te geschieden: in ieder geval altijd "met de Gier off springgetijen" en daarnaast tweemaal vóór en viermaal op en na elke volle en nieuwe maan²⁹). Op zo'n manier werden de grootste verschillen tussen hoog-en laagwaterstand ten volle benut.

Het spuien om de haven op diepte te houden werd in het algemeen aangeduid als "schuren". Om het schuureffect van het spuien te vergroten, werd de bodem van de haven vanaf de zestiende eeuw als het ware vorebewerkt met behulp van een zogenaamde *mol*. Mollen hebben in allerlei varianten bestaan, maar ze berusten allemaal op hetzelfde principe: vanaf een vaartuig dat door de vaargeul drijft of getrokken wordt, wordt de bodem met behulp van krabbe s losgewoeld. Door onmiddellijk na het mollen te spuien, werd een aanzienlijk groter schuureffect bereikt dan met alleen spuien mogelijk was. Helaas bestaat er geen enkele afbeelding van een Oudenbossche

mol. We kunnen uit de instructies voor diegene die de mol moest bedienen slechts afleiden, dat men in de loop der eeuwen een steeds grotere mol is gaan gebruiken. In 1632 was het mollen nog eenmanswerk. Lambrecht Adriaensen nam "het schueren des dorps haven" aan, "ende dat met den mol, daer toe ick water inlaten sal (...) ende den mol doen vuytdryven in den principalen (= voornaamste) hil (= vaargeul) van boven tot beneden buyten vuyt, maeckende los met de hairke off rijff tslyck inden heul"³⁰). In 1735 is in een verzoek van de magistraat aan de markiezin van Bergen op Zoom om verhoging van het havengeld sprake van "het becostigen van eenen soogenaamden machine van een mol"³¹), terwijl bij de verpachtingsvoorwaarden voor het spuien en mollen van de haven in 1792 gesteld wordt, dat het mollen met vier man tegelijk gedaan moest worden: twee man in de in de mol en op iedere oever een man, "ten einde ider het noodige werk aan 't mollen vereyst in ordere konnen verrichten"³²).

Sluizen en kaden

Het spuien met behulp van een spuisluis veronderstelt de bouw en het onderhoud van een dergelijke sluis. De Oudenbossche spuisluis lag ten westen van de havenkom (ill. onder). Deze sluis was al in de zestiende eeuw in steen uitgevoerd. Dat blijkt uit een reglement voor



Situatieschets van de spuiolk te Oudenbosch, 1735. (Gemeentearchief Bergen op Zoom, Collectie Mattemburgh).

de haven uit 1611, dat blijktens de aanhef een oudere ordonnantie uit 1550 navolgt. Artikel 7 van dit reglement luidt: "Item inde vliete van de *steen*en sluyse achter de kaeye en sal niemant zyne beesten mogen wateren om de canten niet aff te ryden". Artikel 8 vervolgt met: "Item niemant en sal in den mont vanden voorscreven *steen*en sluyse by de trappe ende eenige andere plaatse inde havene soo wel vuyt de schepen oft van den cant ende vuyt de huysen in eeniger maniere moegen storten eenige mosselen, visch, ende andere vuylicheyt..."³³). Het *steen*en uit het reglement van 1611 is waarschijnlijk overgenomen uit dat van 1550. Uit 1661 is namelijk ook nog een overzicht van de *reparatie*kosten aan de stenen sluis bewaard gebleven³⁴).

Ook wat de kaden en de oeverbescherming betreft zijn er in het reglement van 1611 bepalingen opgenomen. Daaruit blijkt onder andere dat er maar één stenen kade was voor het laden en lossen ten behoeve van de scheepvaart, en wel aan de zuidzijde van de havenkom. De overige walkanten werden tegen afkalven beschermd door rijswerk en een houten beschoeiing. Deze bescherming was echter kwetsbaar. Er werden dus beperkende maatregelen voor de scheepvaart ingesteld, om beschadiging van rijswerk en beschoeiing te voorkomen. Artikel 10 van het reglement bepaalde bijvoorbeeld dat aangemeerde schepen twee voet van het rijswerk af moesten blijven liggen en dat bij storm de schippers hun meertouwen ook aan de overkant van de haven moesten vastmaken, om te voorkomen dat de schepen tegen de beschoeiing werden opgedreven. Binnenvarende schepen moesten hun zeilen strijken, vanaf de plaats waar "de handt tot een teecken daer toe gestelt is", eveneens om schade aan de walkanten en de al afgemeerde schepen te voorkomen.

Ondanks de kwetsbaarheid en de vergankelijkheid van de oeverbescherming, duurde het tot in het begin van de negentiende eeuw voor men er over dacht om de houten beschoeiing te vervangen door een stenen kademuur. In 1801 werd op verzoek van de magistraat een rapport uitgebracht over de noodzakelijke herstellingswerken aan de havenkom. Daarin werd door een drietal deskundigen uitgelegd dat het minder rendabel zou zijn om een nieuwe houten beschoeiing aan te brengen, die binnen een aantal jaren toch weer aan vervanging toe zou zijn, dan om een geheel stenen kademuur rond de havenkom te bouwen, zoals ook in Zevenbergen en Oosterhout gebeurd was. Het voorstel was dan ook om eenmalig meer geld voor de haven uit te geven en een stenen kademuur te bouwen³⁵). Pas nadat deze plannen

waren uitgevoerd, had de Oudenbossche haven de aanblik gekregen die we nu nog van oude foto's kennen .



*Gezicht op haven en kaden vanuit het noorden, c. 1930.
(Foto: Gemeentearchief Oudenbosch).*

Schepen

Tot nu toe heb ik alleen maar zijdelings aandacht besteed aan de gebruikers van de haven, de schippers met hun vaartuigen. Over de schippers zelf wil ik het in het kader van dit artikel ook niet hebben, omdat er teveel interessante vragen over deze bevolkingsgroep te beantwoorden zijn. De behandeling van vragen als: vormden de Oudenbossche schippers een aparte groep binnen de dorpsgemeenschap? Woonden ze bij elkaar in de buurt? Hadden ze - individueel of als groep - invloed binnen het dorpsbestuur? Hoe was hun inkomenspositie? Hoe financierden zij hun schepen? Bij wie lieten ze hun schepen bouwen? Hadden zij (veel) contact met schippers uit andere Westbrabantse havenplaatsen? Of lagen hun contacten nog veel verder? en nog veel meer problemen die daarmee samenhangen, vraagt om een aparte studie.

Over hun vaartuigen valt in kort bestek wél het een en ander op te merken. Uit de tarieflijsten en de rekeningen van het havengeld vanaf

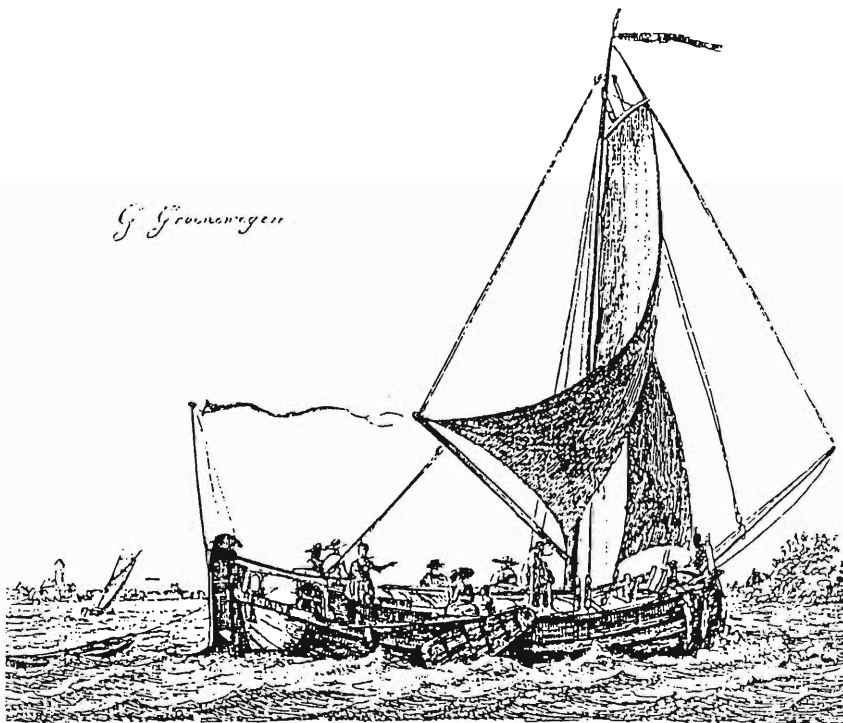


Schepen op het Hollands Diep, nabij Willemstad, 18e eeuw (Collectie KUB, Tilburg).

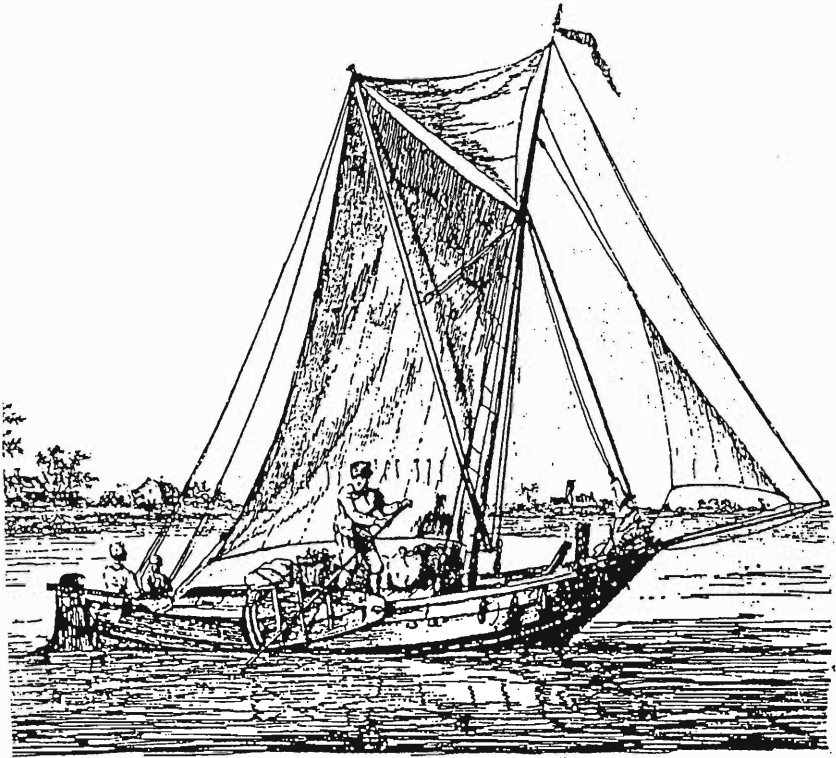
1611 tot circa 1800 kennen we de benaming voor de verschillende typen schepen, die de haven van Oudenbosch aandeden. Uit de vastgestelde tarieven van het havengeld kunnen we ook afleiden dat binnen een bepaalde type schip allerlei gradaties in grootte mogelijk waren. Zo werd bijvoorbeeld in de categorie ferry-schepen na 1700 voor de grootste schepen een havengeld van zes gulden gevraagd. Dat bedrag liep met soms subtiele nuances via vijf gulden vijftien stuivers, vijf gulden tien stuivers, vijf gulden vijf stuivers, vijf gulden, vier gulden, drie gulden tien stuivers, drie gulden en twee gulden zestien stuivers terug tot twee gulden voor de kleinste ferryschepen. Ferryschepen werden zo genoemd naar hun tuigage, gekenmerkt door een rechthoekig zeil³⁶). Opvallend is dat de tarievenlijst niet systematisch is opgesteld, zoals men zou verwachten. De meeste schepen staan willekeurig door elkaar in de lijst, met een individuele waardering: "Den drimmelaar van Monsieur Pieter de Cuelenaar --- 5"0"0; Den drimmelaar van Johan Swaan, en andere van diergelijke soort, en groote van ider laadinghe --- 6"0"0." Alleen voor de stukgoederen en de kleinste schepen wordt in de lijsten een gezamenlijke prijs

vastgesteld: "De potscheepen van Willem Huijbregts, en andere van dier gelijke soort, comende alhier met gelijc oft aerdewerck zullen moeten betaelen voor ijder reijs --- 1"4"0. Dogh eenige andere goederen soo kruijniers, als andere winkelwaeren verkoopende, moeten betalen --- 3"0"0. De visschuijten ijder --- 1"0"0. De smikken, die met haring, soute vis oft andere comen, oft veel oft weijnig verkoopen ---0"10"0. Een hengst, hogaerts, oft roeijtschuijtjen met eenige vis comende ijder --- 0"2"0. Mosselen vrij (...) De klijne schuijten, als namentlijk hogaersen, booten, schouwen etcetera ijder ... 0"1"0. Behoudens nogtans, dat hierinne niet begrepen zijn de schuijtjens die alhier met scheepsvictualie aff te haelen coomen voor haer ijgen provisie"³⁷).

Alleen in de oudste tarieflijsten die bewaard zijn gebleven³⁸), lijkt wel een soort categorie-indeling aangebracht te zijn. De schepen die in deze lijst vermeld staan, zijn bijeengebracht onder drie kopjes: "Pleyt-



een Poot met een Paviljoen.



een Hijst

scepen", "Drimmelers" en "Cromstevens". Het ligt voor de hand aan te nemen dat deze drie typen van schepen elk een bepaalde klasse van laadvermogen vertegenwoordigen. En dat aan de hand van het laadvermogen het havengeld werd vastgesteld. In dit geval kan naar mijn mening zo'n aanname ook aannemelijk gemaakt worden. Daarvoor moeten we echter ruim zestig jaar vooruit in de tijd.

In 1672 werd een bepaalde methode van scheepsmeting voorgeschreven om de hoogte van de vrachtlonen (die ook afhankelijk waren van het laadvermogen) op de vaart tussen een groot aantal plaatsen in de Republiek objectief vast te kunnen stellen. Het laadvermogen van een schip is niet alleen afhankelijk van de grootte, maar evenzeer van de vorm van het schip. Een sterk vallende steven en een smal vlak beïnvloeden weliswaar de zeileigenschappen gunstig, maar verminderen het nuttig laadvermogen ten opzichte van een schip van gelijke

afmetingen maar met een breed vlak en een steiler staande steven. De voorgeschreven meetmethode leverde een getal op, *divisor* genaamd, dat de verhouding aangaf tussen scheepsruimte en laadvermogen. Een divisor van 200 bijvoorbeeld gaf aan dat het betreffende type schip voor het vervoer van een last (= 4000 pond of 2 ton) 200 kubieke voet scheepsruimte nodig had. De uitkomsten van deze metingen geven onder andere te zien dat pleitschepen een divisor hadden van 170, drimmelaars een divisor van 180 en kromstevens een van 194³⁹).

Hoewel het altijd gevaarlijk is om vanuit een bepaalde situatie af te leiden hoe het decennia daarvoor geweest zou kunnen zijn, lijkt het me nauwelijks toeval dat de Oudenbossche driedeling in de tarieflijst van 1611 correspondeert met drie verschillende "divisor-klassen" van enige tijd later.

Van de scheepstypen die we uit de tarieflijsten en havenrekeningen leren kennen (ponen, hengsten, schuiten, drimmelaars, pleitschepen, ferry's, potschepen, snikken, hogaards, schouwen, Bergse boten) weten we soms hoe ze er uit gezien hebben. Van de details van de bouwtrant weten we echter maar weinig. Een enkele maal kunnen we de afmetingen van individuele schepen achterhalen⁴⁰). Maar binnen één en hetzelfde type waren allerlei variaties mogelijk. Ook afbeeldingen kunnen ons niet veel meer dan een indruk geven, omdat veel scheepstypen aangepast werden aan de specifieke vaaromstandigheden van de streek waarin ze gebruikt werden. Te denken valt daarbij aan de breedte van bepaalde sluizen of de diepte of ondiepte van bepaalde vaarwegen. Bovendien werden de schepen niet naar tekening gebouwd: plaatselijke bouwtradities, de wensen van de opdrachtgever of de kwaliteit van het hout dat op een bepaald moment toevallig op de werf aanwezig was, bepaalden de uiteindelijke vorm. Ook hier ligt nog een heel studieterrein braak. De bronnen die Van Mastrigt in zijn artikel in *Ravelijn* heeft gebruikt, de zogenaamde bijbrieven, zouden voor heel West-Brabant eens naast elkaar gelegd moeten worden.

TENSLOTTE

De haven van Oudenbosch is een boeiend bedrijf geweest. In het voorafgaande heb ik geprobeerd aan te geven wat er zoal in en rond de haven gespeeld heeft, met name op het gebied van de organisatie: de financiën, het onderhoud, het soort schepen dat in- en uitvoer. Andere zaken, zoals het leven van de Oudenbossche schippers, zijn helaas nauwelijks aan de orde gekomen. Wat wel duidelijk is geworden, is dat

de haven door de eeuwen heen een voorwerp van bestuurlijke aandacht geweest is. Belastingen werden geïnd, reparatiewerken aanbesteed, eventuele leningen werden gesloten. Daarnaast hebben we het gebruik gezien van de haven door de schippers met een uitgebreid scala aan scheepjes en schepen.

Het beeld van de haven dat daarmee uit de bronnen naar voren is gekomen voor de periode tussen 1550 en 1850 wordt enerzijds gekenmerkt door die bonte verscheidenheid aan schepen en scheepjes, anderzijds door een in onze ogen betrekkelijke rust: in het algemeen zullen er niet meer dan vier à vijf schepen tegelijk in de havenkom gelegen hebben. Dat laatste moeten we wel concluderen uit het totaal aantal jaarlijkse scheepsbewegingen. Een dergelijke conclusie wordt bovendien ondersteund door beeldmateriaal. Foto's uit het eind van de negentiende eeuw en de eerste dertig jaar van deze eeuw, toen de haven nog in vol bedrijf was, laten ons iets van die rust zien (ill. p. 172). Maar bijvoorbeeld ook twee achttiende-eeuwse tekeningen van de haven van Leur, een vergelijkbare havenplaats aan de Mark, stralen die rust uit⁴¹).

Toch moeten we ons niet vergissen in dit soort beelden. Voor beschouwers uit de jaren tachtig van de twintigste eeuw mag het beeld van de Oudenbossche haven er een zijn van landelijke rust, de economische betekenis van de haven voor het dorp moet toch aanzienlijk geweest zijn. De lading die vanuit de haven vervoerd werd bestond



Gezicht op de havenkom vanaf de kade, c. 1930 (Foto: Gemeentearchief Oudenbosch).

vooral uit bier, (rijs)hout, mutsaard en schors. Als retourlading werd in het algemeen (stads)mest aangevoerd. De haven maakte op deze manier economische activiteiten mogelijk, zoals de talrijke bierbrouwerijen die Oudenbosch rijk was. Ook voor de landbouw moet de aanwezigheid van de haven stimulerend gewerkt hebben. In de negentiende eeuw blijkt de haven een gunstige factor geweest te zijn voor de vestiging van uiteindelijk een drietal beetwortelsuikerfabrieken. Op de economische betekenis van de haven na 1850 zal ik echter in een vervolgstudie terugkomen.

De haven heeft eeuwenlang de bestuurlijke aandacht van het dorpsbestuur gehad. Men spande zich in om de haven in bedrijf te houden, hetgeen aangeeft dat het bestuur het voortbestaan van de haven in het belang achtte van het dorp. Economisch gezien heeft de haven sinds de vijftiger jaren van deze eeuw sterk aan betekenis ingeboet: er vaart nog één schipper op Oudenbosch en de industrieën langs de haven maken nauwelijks meer gebruik van hun ligging aan bevaarbaar water. Toch houdt ook nu nog het gemeentebestuur de haven in ere: watersport en verblijfsrecreatie vormen de nieuwe, hedendaagse bestaansgrond voor de Oudenbossche haven.

Noten

Gebruikte afkortingen

GAO	Gemeentearchief Oudenbosch. Inventaris: H. Levelt, <i>Oudenbosch in verleden en heden</i> (Oudenbosch 1931).
GABZ	Gemeentearchief Bergen op Zoom: voorlopige inventaris door W.A. van Ham.
ARR	Archief van de Raad en Rekenkamer van de Markiezen van Bergen op Zoom. Inventaris: W.A. van Ham, <i>Inventaris van de archieven van de Raad en Rekenkamer van de Markiezen van Bergen op Zoom</i> ('s Hertogenbosch 1980) 5 dln. (Rijksarchief in Noord-Brabant, Inventarisreeks 25).
GR	<i>Jaarboek De Ghulden Roos</i>

1. *Archief van de abdij van St. Bernard te Bornem* (verder geciteerd als Bornem), Cartularium E2. Zie ook M.A.M. Voermans en R.J. Wols, *De Oude en Nieuwe Landen, 1412-1985: de geschiedenis van een Westbrabantse polder* (Etten-Leur 1987) 8-9.
2. GABZ, inv.nr. 17, F 289 e.v.
3. *Bornem*, Cartularium Rubrum I, F 18.

4. *Bornem*, Cartularium Rubrum II, F 11. Voor een omschrijving zie *Oudenbosch* inv.nr. 43.
5. M.K.E. Gottschalk, *Stormvloed en rivieroverstromingen in Nederland* 3 dln. (Assen 1971) dl. 2, 51-209.
6. Zie W.A. van Ham, *Inventaris van de archieven etc.* ('s Hertogenbosch 1980) 1e stuk, 90-93.
7. M.A.M. Voermans en R.J. Wols, *De Oude en Nieuwe Landen* 12-15.
8. GAO, inv.nr. 160.
9. Br. Christoforus "Het wijtvermaerde veer van Oudenbosch op Dordt" *GR2* (1942) 108 e.v.
10. W.A. van Ham, *Raad en Rekenkamer* 90.
11. Overigens heeft het artikel van Br. Christoforus, ofschoon inmiddels 46 jaar oud, nog niets aan waarde ingeboet.
12. Br. Christoforus, *GR 2* (1942).
13. GAO, inv.nr. 908.
14. ARR, inv.nr. 1949.
15. ARR, inv.nr. 1951.
16. GAO, inv.nr. 183.
17. H. Levelt, *Oudenbosch* 103.
18. GAO, inv.nr. 278.
19. GAO, inv.nr. 908.
20. GAO, inv.nr. 888.
21. ARR, inv.nr. 1929.
22. ARR, inv.nr. 540.
23. ARR, inv.nr. 1930.
24. GAO, inv.nr. 183.
25. ARR, inv.nr. 1732.
26. GAO, inv.nr. 797.
27. GAO, inv.nr. 888.
28. GAO, inv.nr. 399.
29. GAO, inv.nr. 888.
30. GAO, inv.nr. 918.
31. ARR, inv.nr. 1988.
32. GAO, inv.nr. 888.
33. GAO, inv.nr. 313.
34. GAO, inv.nr. 888.
35. Ibidem.
36. J. van Beylen, *Schepen van de Nederlanden. Van de late middeleeuwen tot het einde van de 17e eeuw* (Amsterdam 1970) 185-186.
37. ARR, inv.nr. 1988.
38. GAO, inv.nr. 888.
39. J. van Beylen, *Schepen van de Nederlanden*, 165.
40. J. van Beylen, *Schepen van de Nederlanden*, 165.
41. C. van Maastricht "Van damschuiten, ponen, hengsten en een knutzebolletie. Verdwenen zeilschepen van het Hollands Diep" *Ravelijn* 6 (1988) 2-13.
41. Eén van deze tekeningen is gepubliceerd in A.G. Schulte, *Dirk Verrijck 1734-1786. Schetsen en tekeningen. De Baronie van Breda, België en Noord-Frankrijk* (Alphen aan de Rijn 1981) 120-121.