

Het belang van Vliestroom en Texelstroom voor de koopvaardij

Paul C. van Royen

Summary

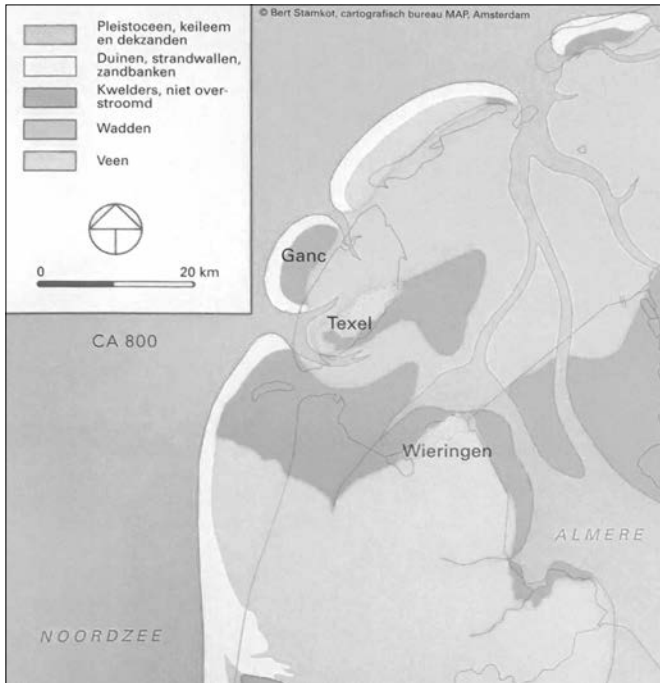
Physical-geographical factors have all been decisive for the development of the Netherlands into maritime and economic power in the seventeenth century. Over the course of thousands of years, the delta area of the later Rhine, Maas and Schelde, in the thirteenth century, became its definitive and future decisive form of the area: the Zuiderzee with two sea arms, Vliestroom and Texelstroom. The residents of the Low Countries developed fast shipping and trade. Initially, the Hanze towns on the eastern side of the Zuiderzee, later the Dutch cities on the west side, were able to acquire a dominant position in European freight traffic over water. In terms of both employment and occupational differentiation, shipping in European waters pushed a large part of Dutch society. Without the growth and flowering of freight, the existence of VOC, WIC and the war fleet is almost unthinkable. The Republic's maritime economic power brought about that it was wrong with other parties in the course of (trade) war. The English attack on Vlieland and Terschelling in 1666 testifies to that. And while the English invasion and their destruction of a large part of the fleet and of many human lives are considered one of the biggest disasters in Dutch maritime history, the effects were negligible in the medium and long term. In that regard, the English hit-and-run attack was a failure. The Dutch Republic apparently still had enough resilience to overcome this blow.

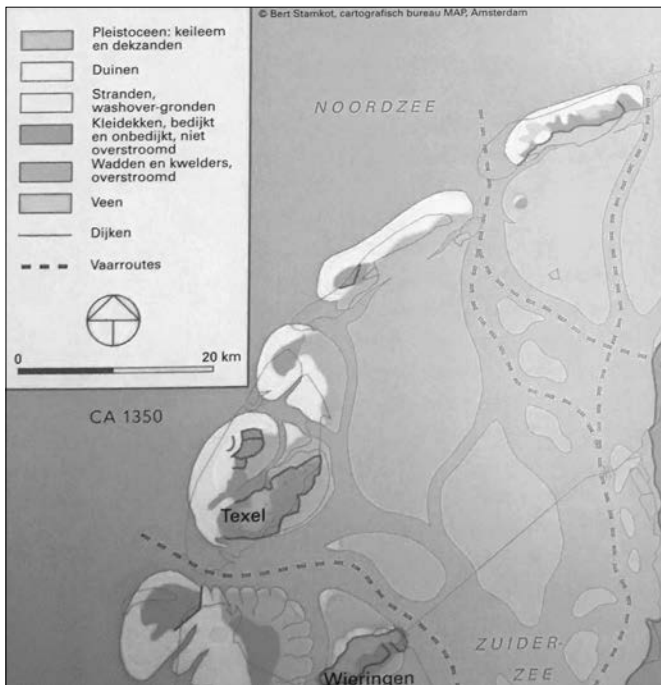
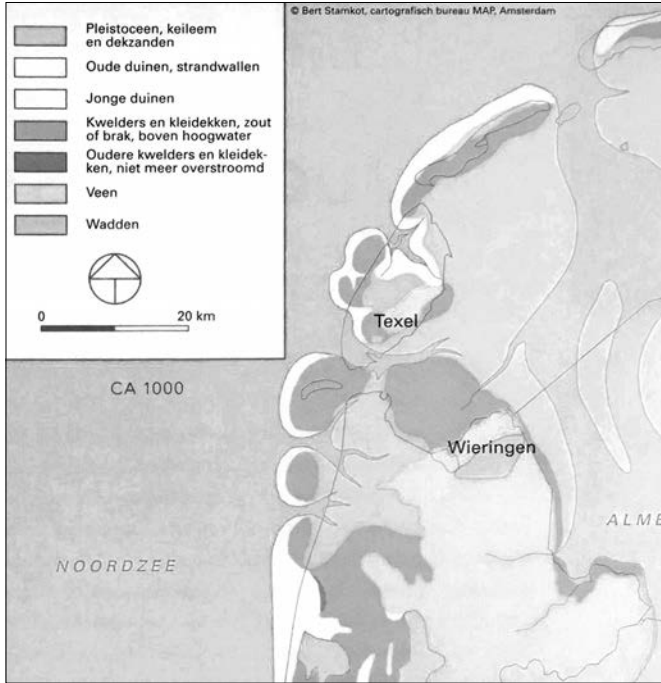
Inleiding

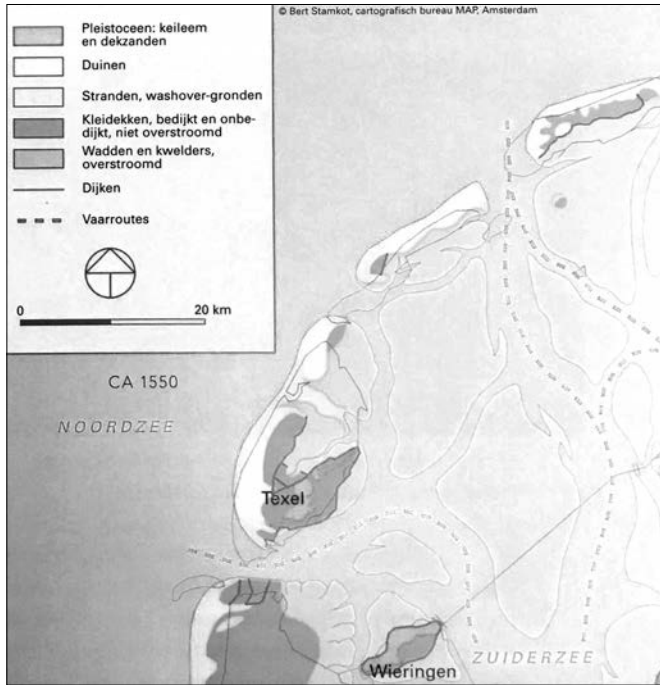
Zonder het bestaan van Vliestroom en Texelstroom zou de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden in de zeventiende eeuw niet die economische en culturele hoogten hebben kunnen bereiken zoals ze heeft gedaan. Zonder deze specifieke fysisch-geografische omstandigheden zou de Republiek nooit zijn uitgegroeid tot centrum van de wereldhandel. Of anders gezegd, het is in belangrijke mate de (fysische) geografie die de (economische en culturele) geschiedenis van een gebied bepaalt. Fernand Braudel toonde dat al aan in zijn meesterwerk *La Méditerranée*.¹ En

1 Fernand Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean world in the age of Philip II* (vol. I en II) (Londen, New York, 4e druk 1981).

de geschiedenis van de opkomst en bloei van Nederland in de zestiende, zeventiende en achttiende eeuw (en in feite tot op de dag van vandaag) is alleen maar een bevestiging van de juistheid van die stelling. Vliestroom en Texelstroom zijn de twee hoofdslagaders voor de economie van de Republiek, vanaf ongeveer 1300 tot zeker het begin van de negentiende eeuw. Daarna zijn het kunstmatig aangelegde aders die het hart van Nederland met de zee verbinden: het Noord-Hollands Kanaal (vanaf 1824), het Noordzeekanaal (vanaf 1876) en de Nieuwe Waterweg (vanaf 1872). In de twintigste eeuw zijn het de havensteden zelf die zich in de richting van de zee begeven: het Amsterdamse westelijke havengebied en de haven van IJmuiden, maar vooral de haven van Rotterdam die zich inmiddels, via Botlek, Europoort en eerste Maasvlakte, nu door de aanleg van de Tweede Maasvlakte, in de Noordzee zelf heeft genesteld.







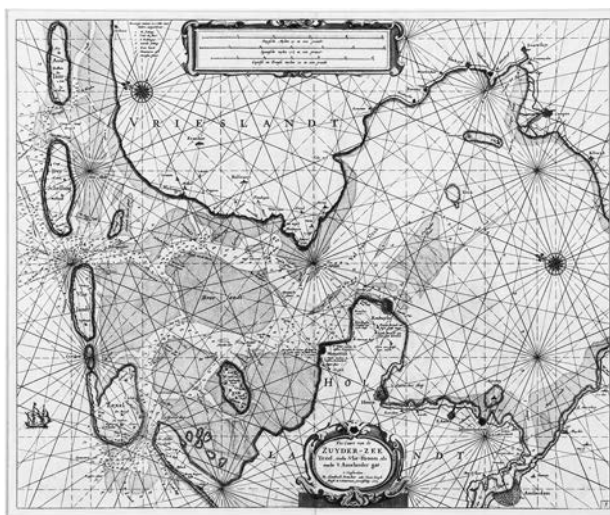
Afb. 1. Het Waddengebied in respectievelijk 800, 1000, 1350 en 1550 n. Chr. (Uit: Anne Doedens en Jan J. Houter, *De geschiedenis van de Wadden. De canon van de Waddeneilanden*. Zutphen 2015, p. 17.)

Het ontstaan van Vliestroom en Texelstroom²

Vanaf ongeveer 12000 jaar voor Chr. begint de vormgeving van de Waddenzee zoals we die heden ten dage kennen. De laatste ijstijd is ten einde, de zeespiegel stijgt langzaam en de zee krijgt steeds meer vat op de vorming van het kustgebied van de Lage Landen. Omstreeks 4000 voor Chr. heeft zich een smalle strook bestaande uit een strandwal en daarvoor liggende zandbanken gevormd die zich uitstrekt van grofweg de hoogte van Alkmaar tot aan het huidige Vlie en van het Vlie tot voorbij Ameland. Daarachter ligt een soort van bassin dat dient als uitstroomgebied van de Rijn, een nat, drassig en moerassig veengebied. Aanvankelijk is er alleen op Texel sprake van bewoning, maar vanaf circa 2400 voor Chr. worden ook de andere 'eilanden' (dat zijn ze eigenlijk

2 Onderstaande is ontleend aan: Anne Doedens en Jan Houter, *De geschiedenis van de Wadden. De canon van de Waddeneilanden* (Zutphen 2015), passim. Zie speciaal de kaarten op pag. 17.

nog niet) bewoond. Gaandeweg stijgt de zeespiegel verder en wordt het gebied steeds vaker prooi van overstromingen en doorbraken van de zee naar het achterliggende laagland. De Romeinse schrijver Plinius de Oudere (23 of 24 na Chr. – 79) beschreef het lage land aldus: “Tweemaal per dag wordt hun gebied door de zee overstromd, zoodat men niet recht weet, of men het tot het land of tot het water moet rekenen. Daar woont dat ongelukkige volkje op kunstmatige heuvels [...]. Daar huizen zij als op schepen, wanneer het land in de omgeving ondergelopen is, en zij gelijken op schipbreukelingen, wanneer het water bij ebbe is geweken”.³ Vanaf de jaartelling tot in de veertiende en vijftiende eeuw, en dan met name na circa 1100, lijkt het aantal stormvloed en daarmee gepaard gaande overstromingen en verwoestingen toe te nemen. Met de Allerheiligenvloed (1 november 1170) wordt het Marsdiep definitief toegang tot de Noordzee. Met de Sint-Nicolaasvloed van 6 december 1196 ontstaat het noordelijke gedeelte van de Zuiderzee. Dan volgen nog de Sint-Hubertus- en Sint-Luciovloed van 13 en 14 december 1287 en een drietal Sint-Elisabethvloed (19 november 1404, 1421 en 1424). Zo krijgen tussen 1300 en 1400 Waddenzee en Zuiderzee globaal de huidige vorm (uiteraard zonder de nu bestaande kunstwerken en polders). Marsdiep en Texelstroom, Vlie en Vliestroom zijn vanaf die tijd mede bepalend voor de ontwikkelingsgang van de menselijke geschiedenis ter plekke.



Afb. 2. Paskaart van de Zuiderzee, Texel-, Vliestroom en Amelandergat (1664) door Hendrick Doncker (1626-1699).

3 A.W. Bijvanck, *Nederland in den Romeinschen tijd* (Leiden 1944), 165-166.

Nieuwe wegen

Door het ontstaan van de zeegaten komen de bewoners in de Lage Landen in maritiem contact met de buitenwereld. In 1248 zou al een Amsterdams schip in de haven van Lübeck zijn gesignaleerd.⁴ Zo worden onder andere Kampen, Zwolle, Deventer en Zutphen via de nieuwe zeeweg onderdeel van een groter geheel, het Hanzeverbond (1356). Transport en handel vinden hun weg door Vlie en Marsdiep. Zout, graan, hout, vis, wijn, bier, huiden en laken worden vervoerd in koggeschepen, schepen met een lengte variërend van vijftien tot dertig meter en een laadvermogen van honderd tot 125 last. Het zou op den duur Amsterdam zijn dat samen met de West-Friese steden Hoorn, Enkhuizen en Medemblik in de loop van de vijftiende en zestiende eeuw de Hanze-gebonden steden aan de oostzijde van de Zuiderzee zou overvleugelen. Over de ontwikkeling en omvang van het verkeer door Vlie- en Texelstroom in die periode weten we dankzij de zogenaamde Sonttolregisters tegenwoordig vrij veel.

Tabel 1. Tienjaarlijkse gemiddelden van de aantallen doorvaarten door de Sont in westwaartse richting in absolute aantallen en percentages.

<i>jaar</i>	<i>totaal</i>	<i>naar de Republiek</i>	<i>%</i>
1497	398	284	71 %
1557/58	1146	603	53 %
1590/99	2823	1632	58 %
1650/57	1516	960	63 %
1680/89	2014	977	49 %

Wat we zien in tabel 1, is de groei van het handelsverkeer naar en vanuit het Oostzeegebied, zowel de totale vaart, als het Nederlandse deel daarin. Dat Nederlandse aandeel betrof schepen die in toenemende mate afkomstig waren uit met name het gewest Holland.⁵ Daaraan kan nog worden toegevoegd dat in de loop der decennia het laadvermogen van de passerende Nederlandse schepen toenam. Wat we niet zien in tabel 1,

4 H. Brugmans, *Geschiedenis van Amsterdam I. Middeleeuwen 1100/1544* (Utrecht/Antwerpen 1972), 95.

5 Zie voor gedetailleerde gegevens herkomst schepen: P.C. van Royen, *Zeevarenden op de koopvaardijvloot omstreeks 1700* (Amsterdam, 1987), bijlage 1, 227. Zie voor de verschuiving van de vrachtaart van de oostzijde van de Zuiderzee naar de westzijde: Brugmans, *Geschiedenis van Amsterdam I*, 111.

is dat de vrachtvaart van de Republiek niet alleen beperkt was tot het Balticum, maar dat zij vrijwel alle wateren van Europa betrof. Vanaf 1590 worden in het noorden Archangel (aan de Witte Zee) en in het zuiden het Middellandse Zeegebied aan het transport- en handelsnetwerk van de Republiek toegevoegd. Sinds 1600 is de vrachtvaart in Europese wateren 'booming business'. Door deze tak van scheepvaart wordt het economische fundament gelegd, waarop walvisvaart, VOC (1602) en WIC (1621) zullen voortbouwen. Te zelfder tijd wordt een oorlogsvloot tot stand gebracht die dient om vooral de belangen van de vrachtvaart in Europese wateren veilig te stellen.



Afb. 3. Zicht op het dorp Oost-Vlieland omstreeks 1700 door Claes Janz Riet-schoof (1652-1719).

De Europese vrachtvaart van de Republiek

Hoewel momenteel de aandacht vooral uitgaat naar de donkere zijden van VOC en WIC (en zelfs van de walvisvaart), is het de vrachtvaart in Europese wateren die de grootste rijkdom aan de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden heeft gebracht.⁶ Tegenover de honderden schepen met hun lading die jaarlijks over de Europese wateren uitzwermden, staat het dertigtal retourschepen, al dan niet rijk beladen, dat elk jaar uit de Oost terugkeerde, in geen verhouding. Het waren de vrachtvaarders die de grootverbruikers van Vlie- en Texelstroom waren. Het was de vrachtvaart in Europese wateren die het economisch hart van de Repu-

6 Hans den Haan, *Moedernegotie en grote vaart. Een studie over de expansie van het Hollands handelskapitaal in de 16^{de} en 17^{de} eeuw* (Amsterdam 1977), 181-187.

blik deed kloppen. In tabel 2 en 3 geven we een overzicht van de omvang van de Nederlandse vrachtvloot omstreeks 1636 en 1670.

Tabel 2. *Geschatte omvang koopvaardijvloot (1636).*⁷

<i>bestemming</i>	<i>schepen</i>	<i>lastage</i>
Oostzee	400	100
Noorwegen	350	100
Noord-Rusland	50	120
Noord-Duitsland	150	20
Dover, Londen, steenkoolvaart	100	40
Overig Engeland en Schotland	50	30
Noordwest-Frankrijk	140	40
Calais	10	20
Zuidwest-Frankrijk	300	100
Spanje, Portugal, Middellandse Zee	200	150
totaal	1750	155.300

Tabel 3. *Geschatte omvang koopvaardijvloot (1670).*⁸

<i>bestemming</i>	<i>schepen</i>	<i>lastage</i>
Oostzee, Frankrijk, Portugal, Spanje	735	103.500
Noorwegen	200	20.000
Archangel	25	4.500
kustvaart	1.000	20.000
Middellandse Zee	200	36.000
totaal	2.160	184.000

7 J.R. Bruijn, 'Vaart in Europa' in: *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden II* (Bussum 1977), 200.

8 W. Vogel, 'Zur Grösse der Europäischen Handelsflotten im 15., 16. und 17. Jahrhundert, ein historisch-statistischer Versuch' in: *Forschungen und Versuche zur Geschichte des Mittelalters und Neuzeit* (Jena 1915), 319.

Aldus wordt duidelijk hoe omvangrijk deze vrachtvloot is en hoe ze gedurende de zeventiende eeuw voor zover de schattingen betrouwbaar zijn -, nog groeit. In termen van werkgelegenheid is de vrachtvaart in Europese wateren verreweg de grootste van alle takken van scheepvaart in de Republiek (tabel 4). En dan hebben we het alleen nog maar over de directe werkgelegenheid. Maar wat te denken van de indirecte werkgelegenheid, de zogenaamde *forward* en *backward linkages*?

Tabel 4. Geschatte werkgelegenheid maritieme sector gedurende de zeventiende eeuw.⁹

	1610	1630/40	1680
marine	3.000	8.000	3.500
koopvaardij	21.500	25.500	22.500
VOC	2.000	4.000	8.500
walvisvaart	-	1.500	9.000
zeevisserij	6.500	7.000	6.500
totaal	33.000	46.000	50.000

We kunnen vaststellen dat een groot aantal partijen bij de vrachtvaart was betrokken. Alleen al een nieuw schip in zee brengen leverde werk op voor bijvoorbeeld de houthandel, de handel in ijzer en hennep, pek en teer. Voor de bouw van schepen waren scheepstimmerlui en scheepswerven nodig, waren er smidsen voor het smeden van spijkers, blokmakers, waren er touwslagerijen, lijnbanen, zeilmakerijen, kaarten- en kompasmakers, ankersmederijen, kuiperijen, bierbrouwerijen en beschuitmolens. Kijken we naar wat de vrachtvaart in economisch opzicht teweegbracht, dan is daar in de eerste plaats de handel zelf en alles wat daar mee te maken heeft, de graanhandel, de wijnhandel, het transport van de goederen, verzekeringen, notariaat, beloodsing, bebakening, de dragers en slepers in de havenkwartieren, de schuitenvoerders, de kroegen, de pakhuizen, werven voor herstel, timmerlieden, konvooiëring en ga zo maar door.

De landelijke en stedelijke overheden wisten maar al te goed het belang van de vrachtvaart en dus ook het belang van Vliestroom en Texelstroom

9 J.R. Bruijn en J. Lucassen eds., *Op de schepen der Oost-Indische Compagnie. Vijf artikelen van J. de Hullu* (Groningen 1980), 14.

op waarde te schatten. Voortdurend wordt aandacht besteed aan de bebakening van de zeegaten. Het onderhoud en de plaatsing van tonnen, bakens en vuurtorens zijn onderwerp van voortdurende discussie en zorg. Net eender is het gesteld met de organisatie van de beloodsing. Ook hier zien we voortdurende zorg voor regulering en verbetering. De bijzondere aandacht voor het vaargebied van Wadden- en Zuiderzee blijkt tevens uit de geregelde vernieuwing en verbetering van de zeekaarten. En dat was nodig ook, want de zeegaten en voor- en achterliggende banken en zandplaten waren aan voortdurende verandering onderhevig. Vliestroom en Texelstroom waren wat dat betreft allerm minst gemakkelijk begaanbare toegangswegen naar de havens aan de Zuiderzee. Alleen al het feit dat er in augustus 1666 ruim 140 koopvaardij schepen (grootweg een kleine tien procent van de vrachtvloot) voor anker lagen, wachtend op toestemming te mogen vertrekken, geeft aan hoe belangrijk Vlie- en Texelstroom wel waren.

*Augustus 1666*¹⁰

Dat in augustus 1666 op de Waddenzee zich een dergelijk grote verzameling koopvaarders bevindt, is gegeven de oorlogssituatie niet verwonderlijk. Dat deze vloot door de Engelse inval compleet wordt vernietigd, is echter zonder meer een drama. Het aantal geschatte slachtoffers is hoog, tweeduizend zeelieden. Maar is daarmee de maritieme economie van de Republiek blijvend geschaad? Is 1666 een kantelpunt in de economische geschiedenis? In de handboeken voor de economische geschiedenis van Nederland in de zeventiende eeuw vinden we weinig terug van de ramp.¹¹ En dat is niet helemaal onbegrijpelijk, want van effecten op de (midden) lange termijn die uit deze ramp zouden zijn voortgevloeid, is geen sprake. Kennelijk beschikte de Republiek op dat moment nog over voldoende economische veerkracht om het enorme verlies van transportcapaciteit en van zeelieden op te vangen. Het laat zich aanzien dat de effecten bijna uitsluitend korte termijn en lokaal zijn gebleven. Ja, er was paniek in het land, ja, de Beurs sloot zijn deuren en ja, de bewoners van Terschelling

10 Voor een gedetailleerde beschrijving zie: Anne Doedens en Jan Houter, *De ramp van Vlieland en Terschelling* (Franeker 2013) en Anne Doedens, *1666: het Vlie brandt. Het verhaal van twee grote rampen in de Gouden Eeuw* (Franeker 2014).

11 F. Snapper, *Oorlogsinvloeden op de overzeese handel van Holland 1551–1719* (Amsterdam 1959) en Jan de Vries en Ad van der Woude, *Nederland 1500–1815. De eerste ronde van moderne economische groei* (Amsterdam 1995) reppen met geen woord over de aanval. Jonathan I. Israel daarentegen noemt de overval “een van de grootste rampen in de Nederlandse maritieme geschiedenis” in: *Nederland als centrum van de wereldhandel 1585 – 1750* (Franeker 1991), 280.

hebben ernstig te lijden gehad. Hoe dat ook zij, de Waddeneilanders zijn er in elk geval niet minder om gaan varen.

Tabel 5. Tienjaarlijkse gemiddelden van de aantallen doorvaarten van schippers van de Waddeneilanden door de Sont in westwaartse richting in absolute aantallen en percentages van het totale aantal doorvaarten van schippers uit de Republiek.¹²

	Wadden	Texel	Vlieland	Terschelling	Ameland
1640/49	266 (27%)	3	123	135	5
1650/57	295 (31%)	7	149	111	28
1661/69	315 (40%)	12	160	102	41
1670/79	249 (43%)	80	124	85	32
1680/89	387 (40%)	13	146	150	78

Heeft de aanval van de Engelsen dan geen enkel ander doel gediend dan uitsluitend verderf en vernietiging te zaaien? Vanuit maritiem strategisch oogpunt is de aanval een mislukking. De economische effecten zijn verwaarloosbaar, evenals de strategische. Immers, de schade was van korte duur en niet blijvend. Veel effectiever zou zijn geweest een blokkade van Vliestroom en Texelstroom.



12 Van Royen, *Zeevarenden*, 227.