

# DE ROTTERDAMSE SCHIPPERSGILDEN

GEREGULEERDE EN ONGEREGULEERDE  
BINNENVAART VANUIT ROTTERDAM 1650-1795

DOOR JEROEN PUNT

## Inleiding

Gedurende vele eeuwen bleef het vervoer van personen en goederen over water de snelste en vaak ook goedkoopste manier van transport. De kwaliteit van het wegennet was meestal zeer slecht en zijn omvang beperkt. Zowel kooplieden als reizigers maakten bij voorkeur gebruik van het schip. Om dit goederen- en passagiersvervoer goed te laten verlopen, werden er speciale instanties in het leven geroepen waarin de schippers zich verenigden: de schippersgilden. Zij behoren tot één van de oudste beroepsorganisaties in de Nederlandse steden. Ook in Rotterdam.

Algemeen wordt aangenomen dat het wolweversgilde, voor het eerst vermeld in 1427, het oudste gilde van de stad was. Maar vooral in de jaren zestig van de vijftiende eeuw komen de meeste vermeldingen van nieuwe gilden voor. Het Rotterdamse schippersgilde dateert op zijn laatst uit 1469, maar het is niet onwaarschijnlijk dat het al enkele jaren daarvoor opgericht was. Het preciese jaar van oprichting is niet bekend, maar de oudste vermelding van het gilde is terug te vinden in het supplement op het oudste keurboek, waarin enkele bepalingen uit de jaren 1469 en 1477 over het gilde zijn opgenomen.

De meeste gilden kozen een beschermheilige voor hun specifieke beroepsgroep. Zo werd het bakkersgilde naar Sint-Autbartus vernoemd, die – zo wilde het verhaal – zelf ooit bakker was geweest. De Rotterdamse schippers gaven de voorkeur aan de naam Heilig Bloedgilde. Het bloed van Christus is in het katholieke geloof het symbool voor Zijn lijden en voor het feit dat Hij de zonden van de mensheid op zich nam.<sup>1</sup> Het was echter logischer geweest, wanneer het

Rotterdamse schippersgilde Sint-Pieter als beschermheilige had gekozen. Hij was evenals Sint-Nicolaas een van de beschermheiligen van schippers en vissers.

Gedurende de tweede helft van de zestiende eeuw werd het schippersgilde opgedeeld in het Groot- en het Kleinschippersgilde, elk met eigen hoofdlieden en gildenknechten. Naar de reden van de scheiding kunnen we slechts gissen. Een aannemelijke verklaring lijkt te liggen in de toegenomen omvang van het schippersgilde, een gevolg van de economische en demografische groei van Rotterdam in de zestiende eeuw. De bevolking verdubbelde in de periode 1550-1600 van 7000 naar 13.000 inwoners.<sup>2</sup>

Twee factoren bepaalden tot welk gilde een schipper behoorde. Ten eerste de grootte van zijn vaartuig: schepen boven de 15 last vielen onder het Grootschippersgilde, de kleinere vaartuigen onder het Kleinschippersgilde. Ten tweede bepaalde ook het antwoord op de vraag of een schipper buitendijks dan wel binnendijks voer of hij tot het Groot- dan wel Kleinschippersgilde behoorde. Onder buitendijks verstond men alle grote rivieren en kustwateren, onder binnendijks de kleine rivieren en vaarten die geen open verbinding met zee hadden. Ook hierbij speelde de scheepsgrootte weer een belangrijke rol. Grote schepen konden alleen buitendijks varen, omdat ze door hun breedte de nauwe sluizen niet konden passeren. Kleinere schepen konden in principe wel buitendijks varen, maar zij waren bij stormachtig weer uitermate kwetsbaar. Dat onderscheid bestond ook bij de veren. Binnendijkse veren vielen onder het Kleinschippersgilde, buitendijkse veren onder het Grootschippersgilde. De veren op Brielle, Dordrecht en Hellevoetsluis vormden hierop een uitzondering; zij werden ondanks hun buitendijkse karakter tot het Kleinschippersgilde gerekend.<sup>3</sup>

Binnen de Republiek waren de organisatorische verschillen tussen de schippersgilden zeer groot. De voor dit onderzoek bestudeerde Rotterdamse Groot- en Kleinschippersgilden zijn daarom qua organisatie niet representatief voor de gehele Republiek. Uiteraard zullen de Rotterdamse schippersgilden bepaalde overeenkomsten hebben vertoond met andere schippersgilden, maar op even zovele punten weken zij daarvan af.



Een ander onderwerp dat in dit onderzoek uitgebreid aan bod komt, is de structuur van de binnenvaart. Die vorm van scheepvaart is onder te verdelen in twee bedrijfstakken: een gereguleerde en een ongereguleerde. Schippers uit beide bedrijfstakken waren in de steden verplicht zich aan te sluiten bij een schippersgilde. In de omvangrijke moderne literatuur over de maritieme geschiedschrijving blijft de binnenvaart in de zeventiende en achttiende eeuw niet alleen onderbelicht, maar wordt ook de verhouding tussen de gereguleerde en ongereguleerde bedrijfstakken scheefgetrokken. Daarom keek ik in mijn onderzoek naar de organisatie van de schippersgilden ook naar die verhouding, zoals hij zich in Rotterdam manifesteerde. Juist de schippersgilden kunnen daarop een nieuw licht werpen. Via het archief van het Rotterdamse Groot- en Kleinschippersgilde wordt de verhouding in de binnenvaart en het aantal Rotterdamse schippers per bedrijfstak duidelijk.

## Schippersgilden

### *Voorwaarden voor het lidmaatschap*

Om organisaties als het Groot- en Kleinschippersgilde in goede banen te leiden, werd een reglement opgesteld met allerlei bepalingen. Die werden gebundeld tot een gildenkeur. Aanvankelijk hadden zowel het Groot- als Kleinschippersgilde een eigen gildenkeur.<sup>4</sup> In 1649 had het Kleinschippersgilde nog een eigen keur. Rond 1700 ontstond een gildenkeur, die gold voor beide schippersgilden.

Het lidmaatschap van een van de beide gilden kreeg een schipper slechts wanneer hij voldeed aan bepaalde voorwaarden. Allereerst moest de aspirant-gildenbroeder een bekwaam schipper zijn. De bekwaamheid werd afgemeten aan de zogenaamde leertijd. Een aspirant-gildenbroeder moest in Rotterdam drie jaren als schippersknecht hebben gevaren bij een schipper uit het Rotterdamse Klein- of Groot-schippersgilde. Pas dan werd hij geacht alle fijne kneepjes van het vak te kennen. Wanneer hij dan een schip tot zijn beschikking had dat voldeed aan de gestelde eisen, mocht hij toetreden tot het gilde. Was een aspirant-gildenlid niet in staat om een eigen vaartuig te verwerven of

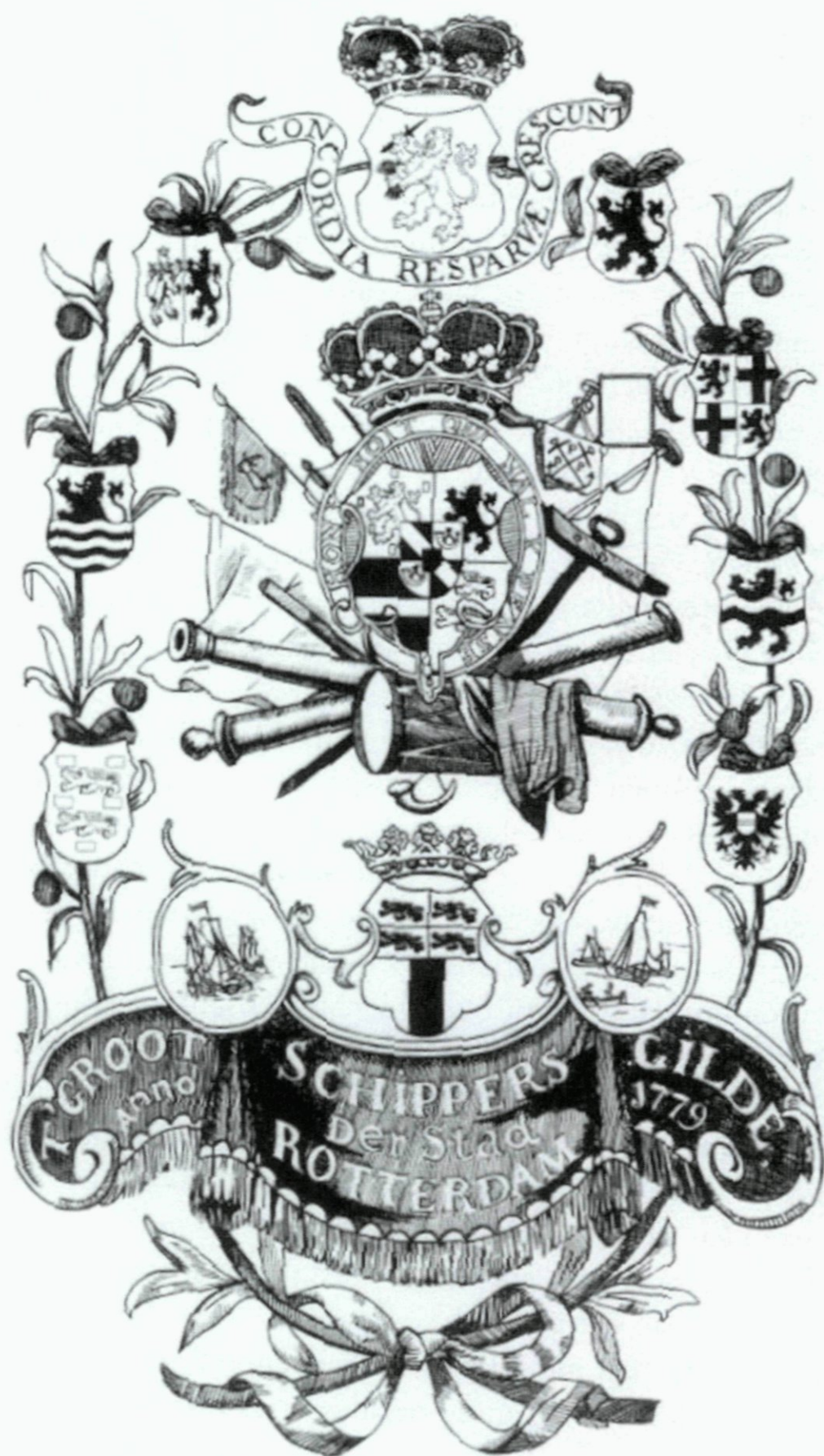
er een in leen te krijgen, dan was hij genoodzaakt als knecht de kost te blijven verdienen.

De hoofdliden van de schippersgilden hielden zich echter niet strak aan deze regels. Uit verschillende rekestten blijken personen, die niet aan de eisen voldeden, toch tot het gilde te worden toegelaten. In 1742 vroeg Matthijs Grosman toestemming aan het gildenbestuur om op een lichter te mogen varen. Grosman had pas twee jaren als schippersknecht onder kleinschipper Teunis Versluis gevaren en kon volgens artikel 11 van de gildenkeur niet toegelaten worden tot het gilde. Het gildenbestuur nam zelf geen beslissing, maar vroeg toestemming van het stadsbestuur om Grosman toch tot het gilde toe te laten, op voorwaarde dat hij bij ziekte en onvermogen geen aanspraak zou kunnen maken op financiële steun.<sup>5</sup> Hieruit is af te leiden dat het bestuur van het Kleinschippersgilde graag nieuwe, contributieplichtige leden verwelkomde, maar hen in voorkomend geval niet financieel wilde steunen.

Aan het lid worden van een schippersgilde waren financiële verplichtingen verbonden. Er moest eenmalig een entreegeld betaald worden. Een aspirant-schipper, die niet in het bezit was van het burgerschap, betaalde 25 gulden, terwijl een aspirant met poortersrecht tien gulden minder hoefde te betalen. Ook op andere manieren kon men voordeliger tot het gilde toetreden. Zo betaalde iemand die gehuwd was met een burgeres of een burgerdochter 20 gulden. Burgerzonen kostte het tien gulden, terwijl zonen van gildenbroeders het voordeligst uit waren: zij betaalden slechts zes gulden voor hun lidmaatschap.<sup>6</sup> Er waren nog andere financiële verplichtingen. Elke gildenbroeder was verplicht om wekelijks ten behoeve van de zieken en onvermogenen een stuiver in de gildenkas te storten. Daarnaast moest hij een jaarlijkse contributie betalen ten behoeve van de instandhouding van het gilde.

Eenmaal lid van het gilde moest een gildenbroeder voldoen aan de regels die vastgelegd waren in de bepalingen. Zo was het een gildenbroeder niet toegestaan om op zijn eigen schip of buiten de stad te wonen. De Rotterdamse schipper moest een eigen of gehuurde kamer of huis hebben.





54. Vlag van het Groot Schippersgilde, 1788.

*Collectie Historisch Museum Rotterdam.*

### *Het gildenbestuur*

Zowel het Groot- als het Kleinschippersgilde kende een dagelijks bestuur van vijf hoofdmannen, bestaande uit een overman en vier hoofdlieden.<sup>7</sup> Een overman, ook wel deken genoemd, bekleedde zijn functie vier jaar om er daarna voor een nieuw genomineerde gildenbroeder afstand van te doen. De hoofdlieden dienden maar twee jaar. Om het jaar werden twee nieuwe hoofdlieden benoemd. Voor de verkiezing van de hoofdmannen stelde het zittende gildenbestuur een lijst met een dubbel aantal namen op en diende deze nominatielijst in bij het stadsbestuur. Dat koos dan uit de lijst het vereiste aantal hoofdmannen.

De hoofdmannen hadden vooral een bestuurlijke functie. Zij kwamen bijeen in de herberg 'Het grootschippershuis' en hielden tijdens een maandelijks maaltijd hun vergadering.<sup>8</sup> Hier bespraken zij de geschillen, problemen en andere actuele zaken die het schippersgilde aangingen. Uit de bronnen kunnen we opmaken dat de hoofdlieden de gildenbroeders vertegenwoordigden en ook hun belangen behartigden. In de praktijk vormden zij de schakel tussen de gildenbroeders en het stadsbestuur. Het bestuur moest daarom steeds met beide partijen rekening houden. Het nam zelf weinig beslissingen. Wanneer zich een probleem voordeed, stelden de hoofdmannen een concepttekst op, waarin een oplossing werd aangedragen. Het was een advies van de hoofdmannen aan het stadsbestuur. Dat nam uiteindelijk de beslissing. Men volgde deze werkwijze bij het opstellen van nieuwe ordonanties, maar ook bij het beslechten van een geschil tussen twee schippers. Zelfs de aanstelling van schippers liep via het stadsbestuur. De hoofdlieden hadden alleen een adviserende en bemiddelende rol in het geheel. Toch kan niet zonder meer worden geconcludeerd, dat zij geen enkele macht bezaten. Hun conceptteksten waren een advies aan het stadsbestuur. De burgemeesters konden in de ingediende stukken veranderingen aanbrengen, maar in de meeste gevallen werd het advies zonder meer opgevolgd. De goedkeuring leek op een soort formele afhandeling, waaraan het stadsbestuur niet teveel tijd wilde besteden.

Hoewel er over het beheer van de gildenkas niets op papier staat, is het vrijwel zeker dat de hoofdmannen zelf de kas beheerden. Het



Kleinschippersgilde kreeg halverwege de achttiende eeuw te maken met financiële problemen en vroeg de burgemeesters om raad. Deze gelastten het gilde in de toekomst hun uitgaven te verminderen. Besloten werd dat het aantal uitkeringen aan zieke en oude schippers moest verminderen. Daarom werd de hoofdmannen te verstaan gegeven dat zij voortaan alleen nog maar aan protestanten alimentatie mochten uitkeren. Katholieken konden alleen nog maar tot het gilde toetreden, wanneer zij geen aanspraak maakten op bijstand uit de gildenkas.<sup>9</sup> Hieruit blijkt dus dat het gildenbestuur zelf de kas kon beheren. Zolang er zich geen financieel tekort voordeed, konden de hoofdlieden naar eigen believen uitgaven doen. Dat zij daar geen moeite mee hadden, blijkt uit het rekeningenboek. Ondanks artikel 21 uit de gildenkeur, waarin staat dat alle maaltijden en verteringen bij deze gilden verboden zijn, werd er door de hoofdmannen lekker op los gegeten. In het jaar 1768 vond naast de maandelijks vergadermaaltijden, die gemiddeld 18 gulden kostten, nog het jaarlijkse uitje, het zogenaamde 'uytrijden gaan' van de hoofdmannen plaats. Daarnaast kochten de hoofdmannen regelmatig op rekening van het gilde een pond tabak en leverden vishandelaren baars, paling en kreeft bij de gildenkamer af.<sup>10</sup>

### *De gildenhuisen*

Beide Rotterdamse schippersgilden bezaten een gildenhuis. In 1625 vroegen de hoofdlieden van het Grootschippersgilde aan het stadsbestuur toestemming om voor dat doel een pand aan de Nieuwehaven aan te kopen. De hoofdlieden meenden dat zij achter liepen ten opzichte van de naburige steden, waar de schippersgilden alle in het bezit waren van een 'gemeen' schippershuis. Zij stelden dan ook, dat 'het voorsyde gilde binnen deese steden tot nog toe geen gemeen huys en heeft gehad'.<sup>11</sup> Het stadsbestuur stemde er mee in dat een bestaand pand binnen de stad werd aangekocht, op voorwaarde dat de uitgaven van het gilde in de volgende drie tot vier jaar beperkt zouden blijven. De hoge uitgaven aan het gildenhuis mochten niet ten laste komen van de gildenkas, waaruit onder andere de zieke en onvermogen gildenbroeders ondersteuning kregen.



In 1669 was het oude gildenhuis zo bouwvallig geworden dat het gildenbestuur genoodzaakt was maatregelen te nemen. Tot nieuwbouw op dezelfde plaats kwam het niet en het gilde kocht een bestaand pand op de Spaansekade tegenover het Middelburgse veer. Volgens een rekest uit 1705 moest het 'nieuwe' schippershuis in dat jaar wegens bouwvalligheid gesloopt worden, maar deze keer besloot het gildenbestuur tot nieuwbouw op dezelfde locatie.<sup>12</sup> Dat nieuwe gebouw heeft tot de afschaffing van de gilden in 1798 als Grootschippershuis gefungeerd.

Over het gildenhuis van de Kleinschippers is minder bekend. De eerste bron die daarover iets meldt, dateert uit 1683. In dat jaar komt het gilde in het bezit van twee huizen, naast elkaar gelegen aan de oostzijde van de Jufferstraat.<sup>13</sup>

Na 1669 werd het Grootschippershuis, op één kamer na, verhuurd aan derden. Uit de opbrengsten konden armlastige en zieke gildenbroeders onderhouden worden. Na de aankoop van het nieuwe huis werd dit achtereenvolgens voor 600 gulden per jaar verhuurd aan de heren E. van Dooren, T. Aller en C. Much.<sup>14</sup> Zij runden alle drie een herberg in het huis. Ook het Kleinschippershuis werd verhuurd als herberg, maar hiervan zijn geen bedragen bekend. Zowel in het Groot- als in het Kleinschippershuis kon men in de achttiende eeuw een maaltijd nuttigen en zelfs overnachten.

De Rotterdamse schippersgilden kochten hun gildenhuisen niet op grond van praktische overwegingen. Hun symbolische rol en hun functie in het sociale leven van de stad zullen de basis zijn geweest van het verlangen naar een eigen accommodatie. Het Grootschippershuis kon qua status niet achterblijven bij de omliggende steden, waar de schippersgilden allemaal een eigen gildenhuis bezaten. Het Grootschippershuis symboliseerde de materiële aanwezigheid van het gilde binnen de stad. De schippershuizen waren voorzien van fraaie gevelstenen, waarop de schipperij duidelijk stond afgebeeld.<sup>15</sup> De herbergen die in de schippershuizen gehuisvest waren, stonden in de volksmond bekend als het 'Grootschippershuis' en het 'Kleinschippershuis'. Door hun uiterlijk en hun functie als herberg waren de schippershuizen algemeen bekend onder de bevolking.



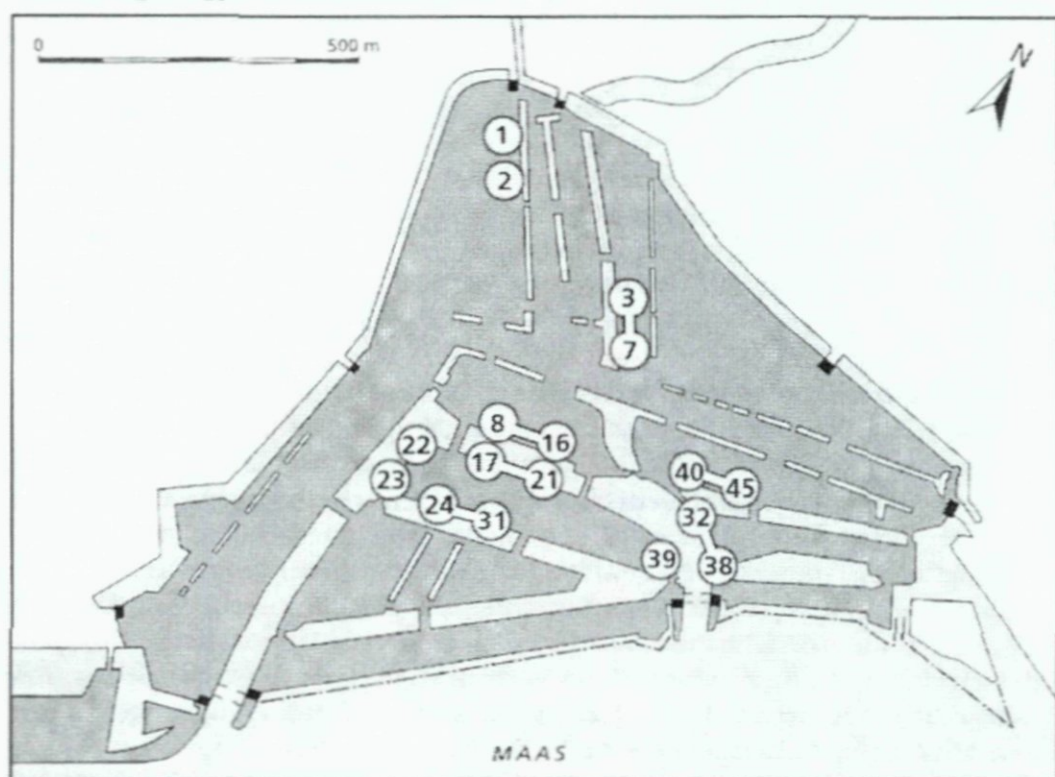
### *De gildenknecht*

De gildenknecht, ook wel 'onse knaap' genoemd, werd officieel aangesteld door het stadsbestuur. De functie kwam vacant zodra een knecht overleed, ontslagen werd of vrijwillig afstand deed van zijn functie. De laatste twee mogelijkheden kwamen niet zo vaak voor. In de achttiende eeuw was het de gewoonte dat het stadsbestuur de ambten binnen een stad vergaf, maar het is opvallend dat in Rotterdam alleen de benoeming van de knechten van het Groot- en het Kleinschippersgilde via deze ambtenbegeving verliep, terwijl alle andere gilden zelf hun gildenknecht mochten aanstellen. Hieraan is duidelijk te zien, hoezeer de schippersgilden aan het stadsbestuur gebonden waren.

De aspirant-gildenknecht was verplicht ter erkenning van zijn ambt een bedrag aan het stadsbestuur af te staan, het zogenaamde recognitiegeld. Dat bedrag betaalde hij eenmalig bij zijn aanstelling, maar daarnaast moest hij ook nog jaarlijks een bijdrage betalen. Voor zijn aanstelling betaalde de knecht van het Grootschippersgilde in de achttiende eeuw een recognitiegeld van 50 gulden en daarnaast een jaarlijks bedrag van 14 gulden. Voor de knecht van het Kleinschippersgilde gold een eenmalig bedrag van 40 gulden en een jaarlijks bedrag van 5 gulden.<sup>16</sup>

De gildenknecht was in vaste dienst van het gilde, hij had zowel een administratieve als een uitvoerende taak. Hij hield voor de uitoefening van zijn functie kantoor in het gildenhuis. Daar hield hij de administratie bij en konden kooplieden en schippers terecht voor vragen en informatie. Hij ontving de contributies van zowel de binnen- als de buitenschippers, de boetes, de algemene inkomsten van het gilde en hij verzorgde de uitkeringen aan zieke en onvermogende gildenbroeders. De knecht was verantwoordelijk voor het beheer van het rekeningenboek, het ziekenboek, het inschrijvingsboek, het ontvangstboek van de vreemde schippers en het boek van schepen die in landsdienst aangenomen werden. Daarnaast verrichtte hij nog andere administratieve werkzaamheden: de rekeningen ophalen, brieven schrijven, citeren voor de hoofdlieden en het dobbelen als het de dienst van het land betrof.

Afbeelding 2: ligplaatsen van de beurtveren, 1762.



**Delfse Vaart**

1. Delft
2. Den Haag

**Achter de Laurenskerk**

3. Leiden
4. Schiedam
5. Amsterdam
6. Haarlem
7. Gouda

**Noord-Blaak**

8. Breda
9. Den Briel
10. Bommel
11. Den Bosch
12. Sluis in Vlaanderen
13. Vlaardingen
14. Alkmaar
15. Maassluis
16. Hoorn

**Zuid-Blaak**

17. Wessel
18. Emmerik
19. Rees
20. Kleef
21. Rhenen

**Leuehaven**

22. Gent
23. Sas van Gent

**Wijnhaven**

24. Arnhem
25. Grave
26. Geertruidenberg
27. Heusden
28. Tiel
29. Culemborg
30. Deventer
31. Zutphen

**Oude Haven**

32. Schiedam
33. Mechelen
34. Antwerpen/Lillo
35. Middelburg
36. Hellevoetsluis
37. Den Briel
38. Dordrecht
39. Nijmegen

**Nieuwe Haven**

40. Gorinchem
41. Schoonhoven
42. Vianen
43. Hulst
44. Leerdam
45. Utrecht

Bron: Keuren op de schippersgilden en schipperij. GAR, GSA, inv. nr. 119.

55. Plattegrond met de ligplaatsen van de beurtveren, 1762. Collectie auteur.



De knecht verrichtte ook uitvoerend werk. Wanneer een contributie of boete niet op tijd betaald werd, rustte op hem de taak de man in kwestie een aanmaning te geven.<sup>17</sup> Daarnaast trad hij ook op als afgevaardigde van zijn gilde tijdens bijeenkomsten met andere gilden. In 1762 vertrok de gildenknecht van het Grootschippersgilde, Arij Groen, bijvoorbeeld naar Haarlem om aldaar met de hoofdlieden van het Grootschippersgilde overleg te voeren over de privileges die de Haarlemse schippers in Rotterdam genoten. Hij kreeg voor dit overleg speciale instructies mee van zijn eigen hoofdlieden.<sup>18</sup>

## **Overheidsregulering en privé-initiatief in de binnenvaart**

### *Gereguleerde schipperij*

Een stadsbestuur was verantwoordelijk voor het welzijn van de stad en bevorderde op alle mogelijke manieren de eigen stadseconomie. Om die zo goed mogelijk te laten draaien, begon het in de zestiende eeuw de handel en nijverheid in goede banen te leiden. Voor dat doel werden tal van nieuwe stadsambten in het leven geroepen; die hadden vooral te maken met toezicht en ordehandhaving. Zo stelde Rotterdam even na 1550 een havenmeester aan om ervoor te zorgen dat de havenactiviteiten naar behoren verliepen. Ook in andere bedrijfstakken werden van overheidswege ambten gecreëerd, bijvoorbeeld om fraude tegen te gaan. In 1749 was het aantal stadsambten opgelopen tot 1341.<sup>19</sup>

Onder deze ambten waren er ook, die direct of indirect met de binnenvaart te maken hadden. In deze bedrijfstak waren de beurtschippers in de meerderheid. De beurtvaart kwam op aan het eind van de zestiende eeuw onder invloed van de stedelijke centra, die een toenemende behoefte hadden aan geregeld transport over water van personen en goederen.<sup>20</sup> Daarom besloten stadsbesturen tot het instellen van zogenaamde beurtveren.

Een beurtveer was een gereguleerde organisatievorm, waarin een vast aantal schippers een geregelde lijndienst tussen twee of meerdere plaatsen onderhield. Het stadsbestuur verleende aan een beperkt aantal schippers toestemming om een beurtveer te bedienen. De overheid



beschermden deze beurtschippers tegen buitenstaanders, doordat alleen zij op dat traject goederen en personen mochten vervoeren. Op elk beurtveer stelde een stadsbestuur zoveel schippers aan als het ladingaanbod toeliet. Omdat dat aanbod niet constant was maar fluctueerde, moest een stadsbestuur ook in staat zijn om het aantal beurtschippers per veer te reguleren. Zodra op een traject teveel schippers actief waren, paste men het zogenaamde uitstervingssysteem toe. In dit systeem mocht een schipper tot zijn dood in het beurtveer varen, maar zijn plaats werd niet meer ingenomen door een nieuwe beurtschipper.<sup>21</sup> Een stadsbestuur was dus in staat om via extra aanstellingen en het uitstervingssysteem het aantal schippers op een traject te reguleren.

Een beurtveer was in feite een geregelde lijndienst met een vaste dienstregeling. Voor het instellen van zo'n scheepvaartverbinding was een overeenkomst nodig tussen twee steden, bijvoorbeeld Rotterdam en Amsterdam, maar zij werden ook gesloten tussen een dorp en een stad, of tussen twee dorpen. Daaruit blijkt dat een beurtveer niet specifiek aan stedelijke activiteiten gebonden was.<sup>22</sup>

Aangezien het stadsbestuur ter bevordering van de handel de beurtveren in het leven had geroepen, droeg zij ook zorg voor het toezicht daarop. Dit geschiedde via de zogenaamde commissarissen en bestelmeesters. Een commissaris deed meer dan alleen toezicht houden. Hij was ook gehouden om alle goederen, brieven en geldzendingen aan te tekenen, en daarbij diende hij de kwantiteit en de kwaliteit van de goederen, de naam van de verzender en de geadresseerde te vermelden. Daarnaast diende hij de ordonnantie van het desbetreffende veer na te leven en was hij bevoegd overtreders te bekeuren.

De bestelmeester moest de goederen, brieven en geldzendingen zo snel mogelijk bezorgen. Ook was het hem toegestaan – hij was er van tijd tot tijd zelfs toe verplicht – de schepen te inspecteren en gebreken aan de commissaris te melden. Alle schippers waren verplicht de orders van de commissaris en de bestelmeester op te volgen. Wel moesten de commissaris en de bestelmeester de beurtschippers alle hulp en gerief bezorgen.<sup>23</sup>

In de praktijk bleek niet op ieder Rotterdams beurtveer een commissaris of bestelmeester aanwezig te zijn. Bij de grote beurtveren,



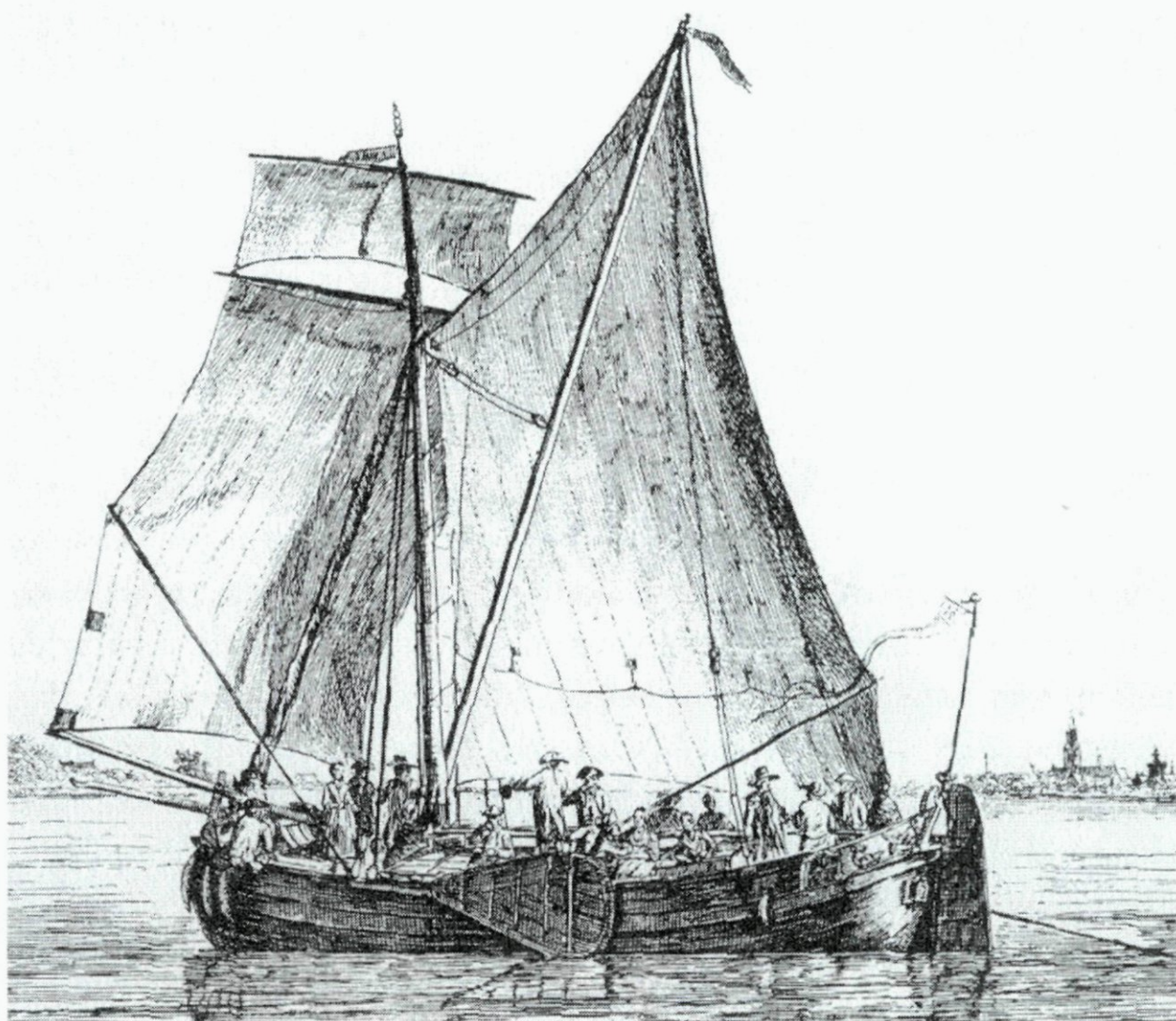
waarin veel schippers voeren, waren beide beroepen vertegenwoordigd, soms zelfs met twee commissarissen. Bij de middelgrote veren was maar één functionaris aanwezig. Deze oefende echter zowel de functie van commissaris als bestelmeester uit. Tenslotte bleken de kleinere veren het zelfs zonder een commissaris of bestelmeester te kunnen stellen.<sup>24</sup> In deze veren was de goederenstroom te beperkt om er een aparte functionaris voor aan te stellen.

De beurtveren in Rotterdam kunnen in twee soorten onderverdeeld worden: eenzijdige en tweezijdige. Bij een overeenkomst tussen twee steden werd een evenredig aantal schippers van beide zijden op het veer aangesteld, het zogenaamde tweezijdige veer. Daarnaast kon het voorkomen dat twee steden een overeenkomst sloten, maar dat de lijndienst maar door één zijde werd onderhouden.<sup>25</sup> In de achttiende eeuw bestonden in totaal negen beurtveren die éénzijdig door Rotterdamse schippers werden bevaren. Het aantal veren dat éénzijdig door buitenschippers werd bediend, beliep maar liefst 38 stuks. Zeventien lijndiensten werden door zowel Rotterdammers als buitenschippers bevaren.<sup>26</sup>

In het Kleinschippersgilde bestond naast de beurtvaart nog een tweede bedrijfstak, waarin regulering plaatsvond, namelijk de ballastschipperij. In die tak van varende bedrijvigheid vervoerden schippers met hun eigen scheepjes zand en ballast. Alleen de Kleinschippers mochten dit beroep uitoefenen, zij werden in de volksmond de 'sandhaelders' genoemd. Deze beroepsgroep was op dezelfde manier georganiseerd als de beurtvaart. Het stadsbestuur stelde een ordonnantie op, waaraan de ballastschippers zich dienden te houden. Een commissaris hield toezicht op de naleving daarvan.

Alvorens een gildenbroeder ballastschipper kon worden, moest hij op de lijst van de zandhalers geplaatst worden. Hiervoor moest de potentiële ballasthaler in het bezit zijn van een goed en stevig schip, dat door een ijkmeester geijkt was. Dat moest voorkomen dat een ballastschip te vol werd geladen en zonk. Het aantal lasten dat een schip kon bergen en veilig kon vervoeren, werd op de voor- en achterstevan in het hout gehakt. Daarnaast bevestigde de ijkmeester twee ijzeren bouten. De onderste bout gaf aan hoe diep het schip lag als het leeg





56. Een beurtschip.      *Pentekening van Gerrit Groenewegen in Verzameling van vier en tachtig stuks Hollandsche schepen (Rotterdam 1789).*

was, de bovenste waar het water moest staan als het schip geladen was. Het water mocht niet boven de bovenste bout uitkomen, dan was het schip namelijk overladen en dus een gevaar. Het schip van een zand- of ballasthaler moest ieder jaar in juni een ijking ondergaan, de commissaris van de zandhalers was verplicht om de schepen eens in de maand te controleren.<sup>27</sup>

Behalve voor het aanplempen en ophogen van terreinen had men in Rotterdam veel zand nodig als ballastmateriaal voor zeeschepen. Diegene, die zand nodig had voor een ander doel dan het ballasten van een schip, kon hiervoor zelf een zandhaler inschakelen, mits dit niet buiten het gilde om plaatsvond. Voor het vervoeren van zand dat als ballast moest dienen, golden aparte regels. Dit vervoer geschiedde per



beurt via een aparte lijst. Zodra een kapitein van een schip zand als ballast nodig had, richtte hij zich tot de commissaris van de ballasthalers, aan wie hij de hoeveelheid zand opgaf die hij nodig had evenals de ligplaats of naam van het schip waarin het zand gelost moest worden. De commissaris hield een lijst bij waarop de namen van de zandhalers stonden; hij zag er op toe dat de vracht werd gegeven aan degene wiens beurt het volgens de lijst was.

De zandhalers moesten zich, voor zover mogelijk, voorzien van een vaste plaats waar zij het zand konden betrekken. Per droge last ballast moesten 15 stuivers worden betaald, voor een natte last ballast 13 stuivers. Bij het bovenstaande loon was niet het overladen in een zeeschip inbegrepen. Daarvoor moesten de klanten extra betalen. Kon het overladen via de poorten in de romp van het schip gebeuren, dan betaalde de kapitein twee stuivers, kon het alleen maar via het bovendek, dan kostte het hem drie stuivers.<sup>28</sup> Om verdere verzanding en vervuiling van de grachten en havens tegen te gaan, moest het overladen van zand altijd gebeuren via een zeil, dat tussen zandschip en kade of schip gespannen werd.<sup>29</sup>

#### *De ongereguleerde of vrije schipperij*

Naast schippers die in de gereguleerde bedrijfstakken actief waren, was er ook een groep die op eigen initiatief voer en niet gebonden was aan beurtveerregels. Deze schippers stonden niet onder toezicht van een commissaris of bestelmeester. De vrije schippers moesten zich alleen houden aan enkele regels die door het gildenbestuur waren opgesteld om de organisatie van het gilde en het scheepvaartverkeer goed te laten verlopen. Het verschil tussen beurt- en vrije schippers lag niet alleen in de organisatievorm, maar ook in de aard van de vracht. Over het algemeen vervoerde de beurtvaart stukgoederen, terwijl de vrije vaart juist het vervoer van massagoed verzorgde.<sup>30</sup> De schippers uit de vrije vaart, ook wel particuliere vrachtvaarders genoemd, werden door kooplieden of instanties ingehuurd om een vracht te vervoeren.

De particuliere vrachtvaarders voeren geheel en al voor eigen risico en niet op een vast traject. Om ervoor te zorgen dat de vrachtvaarders en de beurtschippers niet in elkaars vaarwater terechtkwamen, werden

voor beide groeperingen enkele regels opgesteld.<sup>31</sup> In bijna alle grote steden was door het stadsbestuur een beurtveer opgericht. Wanneer het vervoer van vracht tussen twee steden alleen via de beurtvaart mocht gebeuren, bleef er voor de particuliere schippers weinig werkgelegenheid over. Zij konden alleen nog maar vrachten vervoeren naar plaatsen waarop nog geen beurtveer was ingesteld. Een dergelijk systeem zou niet alleen voor de schippers nadelig zijn, ook de kooplieden ondervonden hier hinder van. Zij werden afhankelijk van de beurtschippers. Om dit te voorkomen, was het een koopman toegestaan om een particuliere vrachtvaarder in te huren en hiermee zijn goederen buiten de beurt om te laten vervoeren. De lading moest wel aan één koopman toebehoren.<sup>32</sup> Het was voor een koopman alleen rendabel om een schip af te huren als dit geheel volgeladen kon worden. Voor kleinere vrachten was het afhuren van een heel schip niet lonend, dan was de koopman aangewezen op de beurtman.

Hierdoor ontstond er een verschil tussen het vervoer van stuk- en massagoed. Omdat de beurtschippers hoofdzakelijk kleine vrachten vervoerden, namen zij het transport van stukgoederen voor hun rekening, terwijl de vrije schippers voornamelijk het massagoed vervoerden. De hierboven beschreven situatie betrof alleen trajecten waarop zowel particuliere vrachtvaarders als beurtschippers actief waren. Op plaatsen waar geen beurtveer was ingesteld, was de vaart geheel vrij. Vrachtvaarders en kooplieden konden dan zonder beperkingen hun afspraken maken.

Omstreeks 1724 stelde het Rotterdamse stadsbestuur voor om ook het bevrachten buiten het veer om te verbieden. Het was een koopman dan niet meer toegestaan een schip af te huren. Zover kwam het echter niet. Zowel kooplieden als de hoofdlieden van de schippersgilden kwamen hiertegen in verzet. De kooplieden vonden dat zij dan te afhankelijk werden van de beurtschipperij. De hoofdlieden voerden andere argumenten aan. De vrachtvaarders die niet in een 'beurt' voeren, waren namelijk afhankelijk van de bevrachtingen buiten de beurtveren om en zouden met het besluit van het stadsbestuur werkeloos worden.<sup>33</sup> Wie of wat het stadsbestuur tot het bovenstaande voorstel heeft aangezet, is onduidelijk. Aangezien alleen de beurtschippers van



een dergelijk besluit profiteerden, is het niet ondenkbaar dat zij het stadsbestuur via rekesten hiertoe hebben aangezet.

Met behulp van gegevens in het Grootschippersgilde-archief is vast te stellen hoeveel grootschippers werkzaam waren in de gereguleerde en ongereguleerde bedrijfstakken. Zo bleek maar liefst driekwart van het aantal schippers actief te zijn in de vrije schipperij, terwijl maar één kwart in de gereguleerde beurtvaart werkzaam bleek. Bij het ontbreken van gegevens in de archieven is het niet mogelijk om een dergelijk percentage voor het Kleinschippersgilde te berekenen. Daar lag het aantal beurtveren veel lager, maar door de aanwezigheid van de gereguleerde ballastschipperij kan het percentage dat werkzaam was in de door de overheid gereguleerde bedrijfstakken, toch overeenkomen met dat van het Grootschippersgilde. Op dit ogenblik ontbreekt hierover echter de nodige zekerheid.

## Conclusie

In de zestiende eeuw ontstond een tweedeling in de binnenvaart. Tot die tijd was de binnenvaart voornamelijk georganiseerd via de vrije schipperij en was de overheidsregulering nog tot een minimum beperkt. Met de opkomst van het internationale handelsverkeer in de tweede helft van de zestiende eeuw begon de overheid een gedeelte van de binnenvaart te reguleren. Sommige diensten die de stadseconomie moesten bevorderen, werden door de overheid ingesteld. Zo werden talloze beurtveren opgericht die ervoor moesten zorgen dat het goederen- en passagiersvervoer tussen twee plaatsen via een vast tijdschema plaatsvond. Ook het verschepen van zand en ballast werd onder stadstoezicht geplaatst. Op deze manier reguleerde de overheid een aantal werkzaamheden in de binnenvaart die de handel moest stimuleren. Zo ontwikkelde zich in de binnenvaart van de zestiende eeuw een gereguleerde en een ongereguleerde bedrijfstak.

In de beperkte literatuur die over dit onderwerp is verschenen, is de rol van de gereguleerde bedrijfstak over het algemeen overtrokken. Dit is te wijten aan de overvloed aan bronnen over dit onderwerp. Een reeks van regels moest worden opgesteld om een goed toezicht te



garanderen. Door de aard van de beurtvaart volstond één reglement niet en werd voor elk beurtveer een specifiek reglement opgesteld. Het is dan ook logisch dat over dit onderwerp de meeste archiefstukken bewaard zijn gebleven. Door de overvloed aan gegevens werd onderzoek naar het gereguleerde deel aanzienlijk vereenvoudigd en ontstond er een beeld, waarin de gereguleerde bedrijfstak het grootste gedeelte van de binnenvaart leek uit te maken.

In het Rotterdamse Grootschippersgilde bestond de gereguleerde bedrijfstak alleen uit de beurtvaart. Het percentage schippers dat in dit deel actief was, bleek aanzienlijk lager dan op grond van de literatuur verwacht zou worden. De beurtschippers bleken namelijk maar een kwart van het Grootschippersgilde uit te maken. De andere driekwart bestond uit schippers uit de vrije vaart. Daarom kunnen we stellen dat, in ieder geval in het Rotterdamse Grootschippersgilde, de binnenvaart werd gedomineerd door schippers uit de vrije schipperij en dat de aandacht voor de beurtvaart in de literatuur overtrokken is.

In het Kleinschippersgilde was het aantal schippers werkzaam in een beurtveer vele malen kleiner dan in het Grootschippersgilde. Het is dan ook logisch om te veronderstellen dat er minder beurtschippers in het Kleinschippersgilde aanwezig waren dan in het Grootschippersgilde. De ballastschipperij viel echter ook onder het Kleinschippersgilde, daardoor kan het totale aantal gereguleerde schippers in dit gilde wellicht toch even hoog liggen als in het zuster-gilde.

In alle steden en vaak ook daarbuiten bestond de binnenvaart-structuur uit twee bedrijfstakken en het is zeer waarschijnlijk dat de verhouding tussen de gereguleerde en de ongereguleerde schippers in Rotterdam ook voor de rest van de schippersgilden binnen de Republiek representatief was. Wil men hierover zekerheid hebben, dan zullen ook andere schippersgilden op dit aspect bestudeerd moeten worden.

## NOTEN

1 F.v.C., rustend priester, *Zondagsmissaal* (Venlo 1932) 543-544.

2 A. van der Schoor, *Stad in aanwas. Geschiedenis van Rotterdam tot 1813* (Zwolle 1999) 229.



- 3 Gemeentearchief Rotterdam (GAR), Grootschippersgilde-archief (GSA), Keuren op de schippersgilden en de schipperij, artikel 8, inv. nr. 119.
- 4 GAR, Kleinschippersgilde-archief (KSA), Keur en ordonnantie voor het Kleinschippersgilde 1649, inv. nr. 154 (inv. nr. 155 identiek).
- 5 GAR, GSA, Rekest 1742, inv. nr. 127/f.7.
- 6 GAR, GSA, Keuren op de schippersgilden, artikel 12, inv. nr. 119.
- 7 GAR, GSA, Keuren op de schippersgilden, artikel 58-59, inv. nr. 119.
- 8 GAR, GSA, Register van rekeningen en verantwoording, 1654, inv. nr. 134.
- 9 GAR-bibliotheek, inv. nr. XX F 469: A.C. Kersbergen, *De positie van de katholieken in de Rotterdamse schippersgilden tegen het einde van de 18e eeuw*, 171-172.
- 10 GAR, GSA, Register van rekeningen en verantwoording, inv. nr. 134.
- 11 GAR, GSA, Stukken betreffende de onroerende eigendommen 1511-1669, inv.nr. 129/f.16.
- 12 GAR, GSA, Rekest 1705, inv. nr. 125/f.558.
- 13 GAR, GSA, Register van ontvangst en uitgaaf 1683, inv. nr. 240.
- 14 GAR, GSA, Register van rekening en verantwoording, inv. nr. 134.
- 15 De gevelsteen van het Kleinschippershuis is aanwezig in de collectie van het Historisch Museum Rotterdam.
- 16 GAR, Ambtenboek 1716-1730/ f.90-91.
- 17 GAR, GSA, Keuren op de schippersgilden, artikel 65-91, inv. nr. 119.
- 18 GAR, GSA, rekest 1762, inv. nr. 126/f.1.
- 19 A. J. Zondergeld-Hamer, 'De houding van de Rotterdammers tijdens de gebeurtenissen van 1747 en 1748', in: *Rotterdams Jaarboekje* 1971, 263.
- 20 A.F.L. Holk, *Archeologie van de binnenvaart* (Groningen 1997) 22.
- 21 J.M. Fuchs, *Beurt- en wagenveren* (Den Haag 1946) 84.
- 22 Ibidem, 37.
- 23 GAR, GSA, Keuren op de schippersgilden, ordonnanties op de beurtveren, inv. nr. 119.
- 24 Ibidem.
- 25 Fuchs, *Beurtveren*, 32.
- 26 GAR, GSA, Register van ontvangst van bijdragen der burgerschippers, inv. nr. 147. GAR, GSA, Register van ontvangst van bijdragen van de vreemde beurtschippers, inv. nr. 148.
- 27 GAR, KSA, Ordonnantie op het halen van sand en Ballast, inv. nr. 156.
- 28 Ibidem.
- 29 Ibidem.
- 30 Holk, *Archeologie van de binnenvaart*, 24.
- 31 De regels voor beide groeperingen zijn terug te vinden in de gildenkeur, inv. nr. 119.
- 32 GAR, GSA, *Keuren op de schippersgilden*, inv. nr. 119.
- 33 GAR, GSA, Rekest 1724, inv. nr. 343.

## BIJLAGE

Tabel 1 : Eenzijdige beurtveren van het Grootschippersgilde door buitenschippers bevaren.

|    | Plaats              | Aantal |
|----|---------------------|--------|
| 1  | Aardenburg          | B 3    |
| 2  | Ameide              | B 1    |
| 3  | Amersfoort          | B 1    |
| 4  | Axel                | B 4    |
| 5  | Bommel              | B 1    |
| 6  | Buren               | B 1    |
| 7  | Deventer            | B 4    |
| 8  | Doesburg            | B 1    |
| 9  | Enkhuizen           | B 1    |
| 10 | Geertruidenberg     | B 1    |
| 11 | Grave               | B 3    |
| 12 | Haastrecht          | B 1    |
| 13 | Hoorn               | B 2    |
| 14 | Kleef               | B 1    |
| 15 | Klundert            | B 2    |
| 16 | Leerdam             | B 1    |
| 17 | Leeuwarden          | B 5    |
| 18 | Lillo               | B 2    |
| 19 | Maassluis           | B 2    |
| 20 | Moordrecht          | B 3    |
| 21 | Nieuwpoort          | B 1    |
| 22 | Nijmegen            | B 18   |
| 23 | Oudewater           | B 1    |
| 24 | Phillipijne         | B 1    |
| 25 | Rhenen              | B 1    |
| 26 | Sardam              | B 1    |
| 27 | Sas van Gent        | B 2    |
| 28 | Schiedam            | B 1    |
| 29 | Sluis in Vlaanderen | B 6    |



|    |             |          |
|----|-------------|----------|
| 30 | Sneek       | B 2      |
| 31 | Steenbergen | B 3      |
| 32 | Tholen      | B ? (>1) |
| 33 | Vianen      | B 1      |
| 34 | Vlaardingen | B 2      |
| 35 | Wageningen  | B 1      |
| 36 | Willemstad  | B 2      |
| 37 | IJzendijk   | B 1      |
| 38 | Zutphen     | B 1      |

B = Buitenschipper

Tabel 2: Eenzijdige beurtveren van het Grootschippersgilde door Rotterdamse schippers bevaren.

|   | Plaats     | Aantal |
|---|------------|--------|
| 1 | Antwerpen  | R 3    |
| 2 | Brussel    | R 3    |
| 3 | Delfshaven | R 1    |
| 4 | Gent       | R 3    |
| 5 | Heusden    | R 1    |
| 6 | Mechelen   | R 1    |
| 7 | Tiel       | R 1    |
| 8 | Zierikzee  | R 5    |
| 9 | Zwolle     | R 1    |

R = Rotterdamse schipper

Tabel 3: Tweezijdige beurtveren van het Grootschippersgilde.

|   | Plaats    | Aantal |
|---|-----------|--------|
| 1 | Alkmaar   | R1 B2  |
| 2 | Amsterdam | R1 B1  |

|    |                |       |
|----|----------------|-------|
| 3  | Arnhem         | R1 B1 |
| 4  | Bergen op Zoom | R1 B2 |
| 5  | Breda          | R2 B2 |
| 6  | Culemborg      | R1 B1 |
| 7  | Den Bosch      | R3 B3 |
| 8  | Den Briel      | R1 B1 |
| 9  | Dordrecht      | R3 B2 |
| 10 | Goes           | R1 B2 |
| 11 | Gorinchem      | R2 B1 |
| 12 | Gouda          | R1 B2 |
| 13 | Groningen      | R1 B1 |
| 14 | Hulst          | R1 B1 |
| 15 | Middelburg     | R7 B7 |
| 16 | Schoonhoven    | R1 B1 |
| 17 | Utrecht        | R2 B2 |

R = Rotterdamse schipper

B = Buitenschipper

Bron: Register van ontvangst van bijdragen der (burger) beurtschippers, GAR, GSA, inv. nr. 147. Register van ontvangst van bijdragen der vreemde beurtschippers, GAR, GSA, inv. nr. 148.