

MARINIERSKAPTEL DER KONINKLIJKE MARINE
DE MUZIKANTEN VAN DE JONGENS
VAN JAN DE WITT

DOOR IDO EYL

HET jaar 1799 is belangrijk geweest voor de geschiedenis van de scheepskapel op de vloot van de Nederlandse Marine. In dat jaar werd namelijk bekend gemaakt 'dat in vrede en oorlog op de schepen van onze vloot van minstens 56 stukken geschut "Scheepskapellen" in de rol van het schip zijn opgenomen' ¹). Zo'n scheepskapel bestond uit zes 'Muzikanten', waarvan elk zijn prestaties beloond zag met achttien gulden per maand. Aan deze beslissing heeft onze Marinierskapel haar ontstaan te danken. Doch hieraan is nog wel het een en ander voorafgegaan.

Feitelijk grijpt de geschiedenis van onze Marinierskapel terug tot in de eerste helft van de 17de eeuw, toen met de tamboer en scheepstrompetter de eerste 'Marine Muzikanten' in de sterkte van een oorlogsschip waren opgenomen. Toch is er een essentieel verschil in beider functie-uitoefening. De scheepskapellen uit 1799 waren uitsluitend geëngageerd om op de schepen en later ook aan wal te musiceren. De tamboer en scheepstrompetter uit de 17de eeuw namen uit hoofde van hun functie bovendien aan de gevechtshandelingen deel. In 1686 werd de tamboer beschreven als 'een persoon die door het gerucht van syn trommel den soldaat tot syn pligt vermaent, of hem enige nieuwe order bekent maeckt' ²). Hij had tot taak de signalen te slaan voor de geschutsmanipulaties en het enteren van een vijandig schip. Zijn plaats was vóór de mast. De scheepstrompetter was op de campagne (het achterdek, bij de commandant) opgesteld en blies vanaf deze plaats de signalen voor de eigen bemanning en voor de andere schepen van de vloot.

De tamboer en scheepstrompetter waren de enige muzikanten aan boord van een oorlogsschip. Kon de commandant het echter financieren, dan werd het aan hem overgelaten om bij extra gelegenheden een vedelaar en doedelzakspeler te engageren. Deze combinatie vormde eigenlijk de kern voor de latere scheepskapel.

Ook honderd jaar later zien wij deze traditie gehandhaafd. Zo

kon het gebeuren dat de bevelvoerder van een fregat in 1845 aan de minister van Oorlog een telegram zond met het verzoek om toestemming een reizende muziekkapel, die zich toevallig in Vlissingen bevond, aan boord te nemen – dit ‘ter opluistering en bevordering van de goede geest onder de bemanning’.

Een draaiorgel

Ook de commandant van de drijvende batterij ‘Neptunus’ was op zijn manier ervan overtuigd dat muziek aan boord opvoedend moest werken en zond in 1862 aan de regering een telegram om machtiging te verkrijgen tot het aanschaffen van een . . . draaiorgel. De uit Schotland afkomstige ‘horlepiep’ maakte onder onze marine nog steeds grote opgang en werd een typische zeemansdans.

De commandanten zagen spoedig in dat de scheepskapellen ook voor andere diensten konden worden ingezet. Zo lezen we in een verslag dat op 28 juli 1859, ter gelegenheid van de eerste steenlegging van het gegraven ‘Droge Dok’ in de marinebasis Den Helder, een erewacht van mariniers met aan het hoofd de scheepsmuzikanten hierbij de gevorderde eer bewezen. In deze beschrijving staat verder:

‘Des avonds ten acht ure begon een nog zeldzamer feest. De aannemers van het graafwerk gaven namelijk eene Soirée-Dansante op den vloer van het dok, tien meters onder den beganen grond, in eene doeltreffend ingerichte en met smaak gedecoreerde zaal, schitterend met gas verlicht, prijkende met de woorden “Minister Lotsy” (minister van Marine) en het wapen van Den Helder. In het midden der zaal verspreidde eene fontein van duinwater eene aangename frisheid’³⁾.

De muziek tijdens deze soirée werd verzorgd door de verenigde muziekkapellen.

Niet meer naar zee

Zo romantisch de journalist uit 1859 zijn indrukken van dit festijn heeft weergegeven, zo nuchter waren de problemen waarmee de commandant der Marine te Willemsoord vaak te kampen had. Wanneer de schepen in de grote marinebasis Nieuwediep terugkwamen, werden deze vaartuigen opgelegd en de op deze schepen werkzaam zijnde kapellen ondergebracht aan boord van

het logement- of wachtschip. Maar wanneer de gehele vloot binnenviel kreeg de commandant de beschikking over zeven tot tien scheepskapellen, die dan prompt werden ontslagen. Het gebeurde niet zelden dat, met het ontslag in 't verschiet, er onder de muzikanten reeds een vrijwillig verloop ontstond, daar de trek naar huis voor hen zo machtig werd, dat zij er de voorkeur aan gaven op eigen gelegenheid ontslag te nemen.

Om nu aan deze onzekerheden een einde te maken, heeft de commandant van het Koninklijk Instituut, kapitein-luitenant ter zee De Brauw, het initiatief genomen om een vaste bezetting muzikanten in zijn standplaats te krijgen. Dit viel bij de regering in goede aarde en bij Koninklijk Besluit van Zijne Majesteit Koning Willem III werd aan dit initiatief op 13 februari 1864 fiat verleend.

Maar voor De Brauw bleef één onzekerheid bestaan: hoe kon hij verhinderen dat de geëngageerden na enkele maanden weer zouden vertrekken? De oplossing lag voor de hand. Er werd bepaald dat het 'Korps Muzikanten niet bestemd was om naar zee te gaan' ⁴⁾. Onder de beschikbare muzikanten werd een selectie toegepast en de besten onder hen tekenden over in de rol van het wachtschip 'Adolf Nassau'.

Wilhelm Louis Weckesser (1864-1879)

Zo werd honderdnegen jaar geleden in 1864 de grondslag gelegd voor de eerste vaste Marinekapel, bestaande uit achttien muzikanten, waarvan de kern uit Duitsers en Italianen bestond. Tot kapelmeester werd benoemd Wilhelm Louis Weckesser tegen een gage van f 40,— per maand. Een muziekreglement, door een muziekcommissie samengesteld, voorzag in de behoeften der muzikanten, maar ook de verbodsbepalingen waren niet vergeten. Zo was er een voorschrift dat luidde:

'Nimmer, onder welke voorwaarden ook, zal het den Muzikanten zijn toegestaan in kroegen, herbergen of huizen van ontucht muziek te maken'. Zij kregen wel toestemming om muzikaal mede te werken aan: 'Muziekverenigingen, bij particulieren of aan Openbare Concerten, tooneelvertooningen, corporatiën en Rederijkersavonden'. Wanneer zij aan een concert meewerkten dan moest hiervoor, ingevolge een Koninklijk Besluit van 1838, het zogenaamde 'Regt van Patent' worden betaald, welk bedrag dan gestort werd in de 'Kas van het Muzijkfonds', dat gelijktijdig met

het 'Reglement voor de Muzijk' was ontstaan. Voorts moesten de muzikanten 'zindelijk en van goede wille zijn' en werd 'vals spelen of het niet goed onderhouden van instrumenten' met een boete van 25 cent gestraft ⁵).

Uit de inmiddels tot 25 man uitgegroeide Marinekapel werd door Weckesser een strijkorkest gevormd, dat zich later uitbreidde tot een symfoniebezetting. Nu eerst kon de kapel op intensieve wijze aan de vele feestelijkheden deelnemen, zoals op de 'Soos' van de marine-officieren, bij de 300-jarige bevrijding van Den Briel (1 april 1872) en bij de opening van het Suezkanaal in 1869, waar zich aan boord van een oorlogsschip een groot gedeelte van de stafmuziek bevond.

Maar ook in die jaren kon het voorkomen dat musiceren niet altijd de hiervoor benodigde geldmiddelen in het laadje bracht. Om verzekerd te zijn de tekorten te kunnen aanvullen nam de Musijkcommissie het kordate besluit bij de minister een subsidie aan te vragen, welk verzoek de minister met een bedrag van f 600,—'s jaars inwilligde.

C. A. W. Bernhardt (1879-1883)

Doch geld alleen is nog geen waarborg, dat nu alles naar wens zal gaan. Een sprekend voorbeeld hiervan was de Duitse kapelmeester van de 'Hussaren' C. A. W. Bernhardt, die Weckesser in 1879 opvolgde en in enkele jaren kans zag grondig te vernietigen wat zijn voorganger met zoveel vlijt, inspanning en muzikaliteit in vijftien jaar had opgebouwd. De Musijkcommissie greep in en na vier jaar werd deze Deutsche Hussar naar zijn Heimat terugbonjourd.

Bulderbas Koning (1883-1906)

Zijn opvolger, Jacobus Koning, die voor zijn muzikanten een ware 'bulderbas' was, wist echter het korps weer uit zijn impasse te halen. Door zijn marsmuziek, die hij arrangeerde uit bekende variété- en stuiversoperaaliedjes, maakte hij het korps gezien bij de marine en burgerij. Deze marsen waren zo populair dat niet alleen de gehele vloot, maar ook de slagtersjongens, kortom de gehele burgerij het repertoire meezong of -floot. Jacobus Koning werd in 1906 gepensioneerd met de titel 'Directeur der Stafmuziek'.

A. L. Hazebroek (1906-1923)

Zijn opvolger werd A. L. Hazebroek, een fijnzinnig hoboïst, die voornamelijk het symfonie-orkest op hoog peil bracht. Wat zijn karakter en muzikale eruditie betreft was hij de tegenpool van Jacobus Koning. Onder zijn bekwame leiding breidde de kapel zich uit tot een orkest van zestig musici. Vooral zijn 'elite-concerten' trokken veel aandacht. In 1923 werd de inmiddels tot luitenant ter zee 2de klasse titulair bevorderde kapelmeester Hazebroek na zestien jaar dienst opgevolgd door zijn onder-kapelmeester Jacob ter Hall, de enige musicus, die het van matroos tot kapelmeester bracht. Hij ging een jaar later – in 1924 – reeds met pensioen en werd opgevolgd door Louis H. F. Leistikow.

Louis H. F. Leistikow (1924-1940)

Deze bekwame musicus – hij studeerde o.a. aan het Conservatorium in Leipzig – wist door zijn groot muzikaal leiderschap de stafmuziek der Koninklijke Marine tot aan het uitbreken van de laatste wereldoorlog op grote hoogte te brengen. De oorlog betekende voor hem tevens het einde van zijn carrière, want kort na de bezetting van Nederland in 1940 werd de stafmuziek der Koninklijke Marine door de bezetter ontbonden.

Vermeldenswaard is, dat de vader van Louis Leistikow reeds in 1881 als kapelmeester bij de marine diende, zij het dan als kapelmeester van een Scheepskapel aan boord van Z.M. Stoomschip 'Van Galen', onder bevel van baron A. Collot d'Escury, die hem als dank voor zijn muzikale prestaties een zilveren dirigeerstok met inscriptie schonk.

Na de oorlog

Toen in 1940 de muzikanten van Marine en Luchtmacht plotseling werkloos werden, zochten de meesten een onderduikplaats in de inmiddels opgerichte beroepsmuziekkorpsen van de gemeentepolitie te Rotterdam, Den Haag en Amsterdam. De kapel van de Haagse politie had het grootste aantal oud-marinemuzikanten, met wie majoor-muzikant De Booy en sergeant-muzikant Steinroth zich na de bevrijding onmiddellijk in verbinding stelden met het doel een nieuwe Marinekapel in het leven te roepen.

De eerste resultaten waren niet hoopvol. Van de veertig vooroorlogse stafmuzikanten waren er slechts achttien, die hun plaats

in een nieuw te vormen kapel weer zouden kunnen innemen. Verscheidene leden van de oude kapel waren óf overleden óf hadden de leeftijdsgrens van actief militair muzikant overschreden. Bovendien bleken de zo veilig opgeborgen bezittingen van de stafmuziek, zoals het instrumentarium en de bibliotheek, door de bezetter te zijn geroofd. Toch slaagden De Booy en Steinroth erin binnen de kortst mogelijke tijd uit de eerste auditie een dertigtal muzikanten te recruteren. De vraag bleef: welke plaats en bestemming zou de nieuwe kapel krijgen?

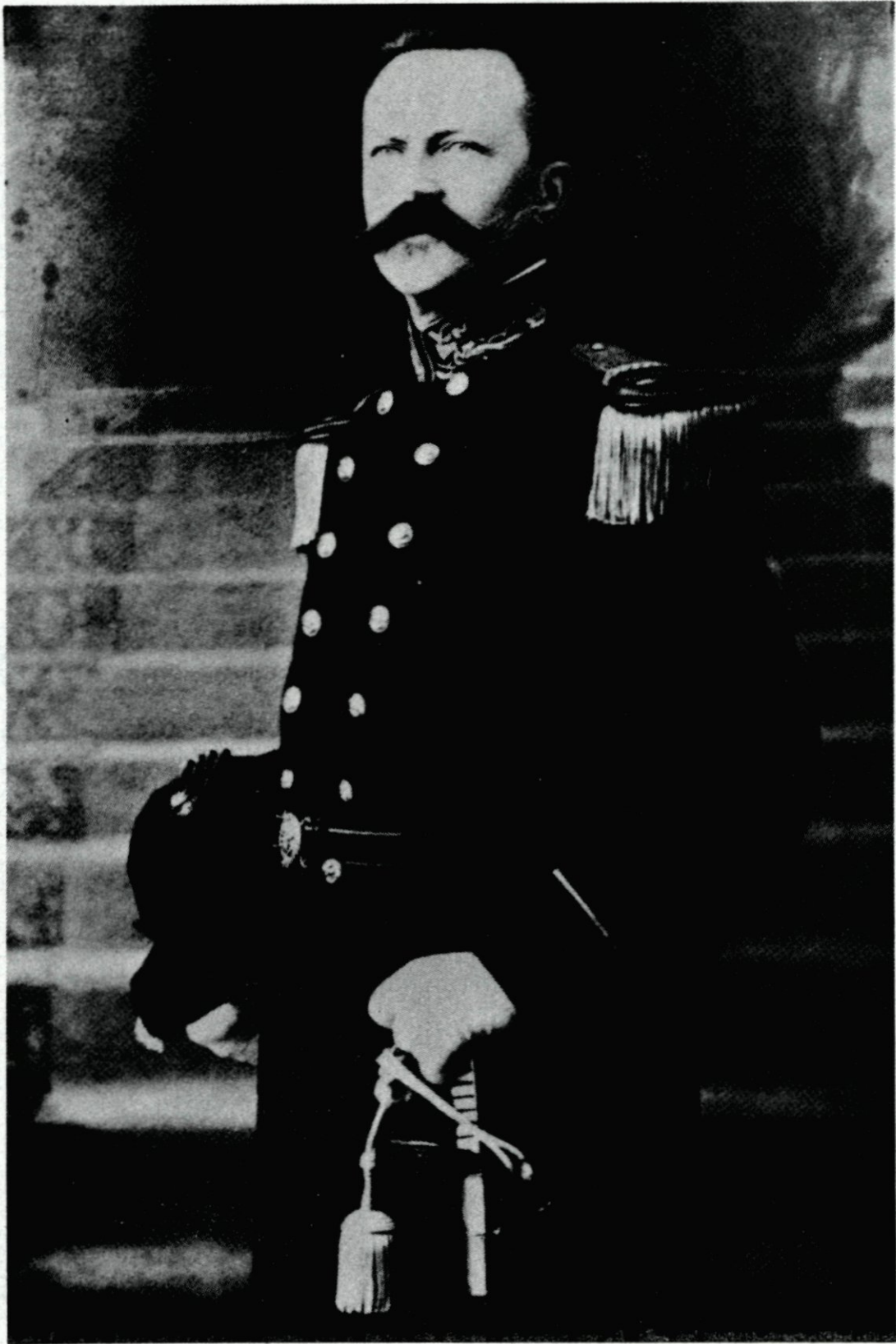
Hierover behoefden beide ondernemende musici zich geen zorgen te maken, want op initiatief van de luitenant-generaal der mariniers H. F. J. M. A. von Freitag Drabbe besloot de minister van Marine tot wederoprichting van een muziekkorps ten behoeve van de Koninklijke Marine (1 augustus 1945). De bepaling hierbij luidde: dat de muziekkapel rechtstreeks onder de bevelen zou staan van de commandant van het Korps Mariniers, het mariniers-uniform zou dragen en de naam zou krijgen van 'Marinierskapel der Koninklijke Marine', met Rotterdam als standplaats⁶).

De eerste repetities

Inmiddels kon met de eerste repetities, die in de Alexanderkazerne in Den Haag werden gehouden en onder leiding stonden van sergeant-muzikant Steinroth, een aanvang worden gemaakt. De leiding van Steinroth was echter tijdelijk, daar bij besluit van de minister van Marine was bepaald, dat aan het hoofd van de kapel een officier-directeur zou komen te staan. Een auditie werd uitgeschreven en uit een groot aantal kandidaten werd door een jury, bestaande uit luitenant-generaal Von Freitag Drabbe, Willem Pijper en dr. Walther Boer, de musicus Gijsbert Nieuwland gekozen.

Een jaar na de oprichting liet de nieuwe Marinierskapel zich voor het eerst in Rotterdam horen: een taptoe op de Coolsingel. Vele concerten volgden, maar een hoogtepunt was toch wel de officiële terugkeer van het Korps Mariniers uit zijn tijdelijke verblijf in Tilburg naar de Maasstad. Voorafgegaan door de Marinierskapel marcheerden de mariniers hun vaderstad weer binnen.

De 'Jongens van Jan de Witt', zoals het in 1665 als 'Regiment de Marine' door Johan de Witt opgerichte marinierskorps bij voorkeur wordt genoemd, waren na jaren van omzwervingen weer thuis.



51. A. L. Hazebroek.



52-53. De Stafmuziek van de Koninklijke Marine in 1911 onder leiding van A. L. Hazebroek en in 1935 marcherend op de Goudsesingel.

Hiermede is in 't kort de geschiedenis en wederoprichting verteld van de 'Rotterdamse' Marinierskapel, zoals wij, Rotterdammers, niet helemaal ten onrechte het nieuwe muziekkorps tot Rotterdams bezit hebben verklaard. Want zoals de band tussen Rotterdam en het Korps Mariniers onverbreekelijk is, zo is ook de marinierskapel in de 28 jaar van haar bestaan in het beeld van onze stad eenvoudig niet meer weg te denken.

NOTEN

1) J. Moree, 'Een Greep uit het Verleden'. In 1939 verschenen in het Marineblad en in extenso overgenomen in de periodiek voor officieren der mariniers 'Qua Patet Orbis', jaargang 1959 nr. 18, blz. 28.

2) '25 Jaar marinierskapel der Koninkl. Marine', samengesteld door C. B. Nicolas en Th. J. J. Couwenberg, uitgave 1970, hoofdstuk 'De tamboers en pijpen'.

3) J. Moree, 'Een Greep uit het Verleden', blz. 29.

4) Idem, blz. 31.

5) Idem, blz. 32.

6) Idem, blz. 35.

BLADVULLING

WATERVERONTREINIGING

Mijnheer de Redacteur!

Onlangs aan het IJsselmondsche Veer zijnde, zag ik in de Maas een strook vuil zwart polderwater, welke door het stoomgemaal was uitgemalen; naar de stad gaande bleef dit, zoo ver mijn oog kon zien, aan de dijkzijde doorvloeien; nu was de wind wel zóó, dat die het vuile water bleef aandringen. Als nu het Bassin der waterleiding groot genoeg is, dat met de eb geen water behoeft te worden ingelaten, dan is er geen gevaar dat men gemêleerd polderwater zal te drinken krijgen. Daar men het nu kan weten, zou men er voor kunnen zorgen.

Een Inwoner der Stad

(Ingezonden stuk in het 'Zondagsblad' d.d. 8 februari 1873.)

HET EERSTE INTERNATIONALE BEROEPSGOEDERENVERVOER OVER DE WEG VANUIT ROTTERDAM ALS ALTERNATIEF VAN DE RIJNVAART OP KEULEN IN 1814 EN 1815

DOOR DRS. G. TH. H. C. PIECK

HET belangwekkende artikel 'Rotterdam voor de omwenteling', dat T. P. van der Kooy ter gelegenheid van het zilveren jubileum van prof. Z. W. Sneller in 1947 in de bundel Economisch-Historische Opstellen deed verschijnen, wijdt op pag. 113 en 114 enkele zinsneden aan het vervoer te land vanuit Rotterdam: 'Geregeld landvervoer bezat Rotterdam niet, gelijk Amsterdam, vanwaar per as verzonden werd naar Frankfort, Leipzig en andere plaatsen in Duitsland, Zwitserland en Italië, en waar de voerlieden ('s winters van Amsterdam, 's zomers van Amersfoort) in makkerschappen vertrokken om hun reis te maken over Zwolle, Deventer, Doesburg, Den Bosch of andere plaatsen. Rotterdam verzond wel te land, doch dit vervoer lag in de winter stil, aangezien de goederen eerst te water naar de beginpunten van het landvervoer in Amsterdam, Den Bosch, Breda, Antwerpen, Gent en andere plaatsen moesten worden gebracht. Vergeleken bij de scheepvaart was het asvervoer echter van geringe capaciteit en zeer duur. Een éénspannige kar kon ongeveer 500 kg laden, terwijl een groot Rijnschip van honderden tonnen slechts 10 tot 20 paarden en hoogstens een tiental mannen behoefde.'

De uitspraak van prof. P. W. Klein, dat het verkeer te water door de aanwezigheid van vele natuurlijke en kunstmatige vaarwegen een voorsprong op het vervoer te land bezat, dat langzaam, duur en ongemakkelijk was ¹⁾ is dan ook bijzonder treffend voor de Maasstad.

Hoe begrijpelijk het ontbreken van een eigen internationaal beroepsgoederenvervoer over de weg vóór 1795 moge zijn, gezien vooral de slechte toestand der wegen in de Republiek in het algemeen en rondom Rotterdam in het bijzonder – men denke slechts aan de vele tribulaties, die de stadsbesturen van Rotterdam en Gouda eeuwenlang hebben ervaren bij de instandhouding van de gemeenschappelijke straatweg ²⁾ – toch komt bij de huidige Rot-

terdammer, die de preponderante positie van zijn stad in het moderne internationale wegvervoer als een gegeven aanvaardt, de vraag op, of de door Joh. de Vries³⁾ geconstateerde rivaliteit met Amsterdam niet geleid heeft tot een poging zich ook in deze sector te bevrijden van de afhankelijkheid van de grote concurrent. De door Van der Kooy geciteerde plaats bij Van Dillen⁴⁾ 'Omdat het voordeel der commercie deezer stadt onwedersprekelijk vordert, dat dezelve in alles behoort tenminsten gelijk gestelt te worden met die van Amsterdam', nodigt a.h.w. uit tot een nader onderzoek.

Uit een onderzoek ingesteld in het Gemeentearchief te Rotterdam en het Algemeen Rijksarchief te 's-Gravenhage is gebleken, dat er inderdaad in het jaar 1814 een serieuze, goed opgezette poging is gedaan met medewerking van het Gemeentebestuur en de Kamer van Koophandel tot het instellen van een eigen Rotterdams internationaal vervoer over de weg in dezelfde richting als dat van Amsterdam, nl. Brabant (in deze tijd synoniem met de Zuidelijke Nederlanden), Duitsland, Zwitserland en Italië.

Dat deze onderneming een kortstondig en weinig succesvol bestaan heeft geleid, doet niets af aan het belang van deze proefneming, zo kort na de bevrijding van de Franse dwingelandij, toen men algemeen hoopte op de terugkeer van de vroegere welvaart en daarom niet schroomde nieuwe initiatieven te ontplooien om de 'Commercie' meer naar deze stad te trekken.

Omdat de hele affaire zich heeft ontwikkeld in het kader van de Keulse beurtvaart en het initiatief in eerste instantie is uitgegaan van een Rotterdammer, die nauw bij deze Rijnvaart was betrokken, is het noodzakelijk wat nader in te gaan op de groep personen, die van Nederlandse zijde een werkzaam aandeel in deze beurtvaart hadden. Vooropgesteld dient te worden, dat Keulen niet alleen een belangrijk eindpunt was voor het goederenvervoer, maar ook als overlaadhaven functioneerde voor alle goederen bestemd voor het gebied van de Boven-Rijn, Zwitserland en Italië.

De Rotterdamse beurtvaart op Keulen aan het eind van de achttiende en het begin van de negentiende eeuw.

De Rijnvaart op Keulen was in Rotterdam, naast die van Amsterdam en Dordrecht, een reeds lang bestaand geregeld vervoerbedrijf geweest, voordat de bekende ordonnantie van 14 mei 1791

werd vastgesteld, waardoor het praktisch monopolie ook een wettelijke basis kreeg.

Van der Kooy vermeldt ⁵⁾, dat deze beurtvaart in Rotterdam werd onderhouden door acht schippers, van wie hij in het bijzonder de namen Barlen, Deutz en Van Hees noemt. De Barlens en Deutzen (blijkbaar was de familienaam oorspronkelijk Duyts of Duys) waren van van Dordtse oorsprong, immers het Ontfangregister van Aansprekers van het Groot Schippersgilde ⁶⁾ noemt hen in de rekening over 1769 nadrukkelijk als burgers van Dordrecht, terwijl de vaak vermelde Willem Verkerk burger van Tiel blijkt te zijn. Het is jammer, dat de rekeningen over latere jaren het burgerschap niet meer aangeven, zodat de nationaliteit van enige andere schippers niet met zekerheid kan worden vastgesteld. Met Fuchs ⁷⁾ kan worden aangenomen, dat deze Rijnschippers bijna uitsluitend Hollanders waren; het lidmaatschap van het Keulse schippersgilde sloot de Nederlandse nationaliteit niet uit, zoals Murray ⁸⁾ meent. Uit een bijlage van het 313-de protocol van de onderhandelingen over de Rijnvaart in Mainz van 31 maart 1824, welke de datum van 15 oktober 1808 draagt en van alle Keulse schippers naam, voornaam en adres opgeeft ⁹⁾ blijkt, dat drie leden van de familie Deutz, twee leden van de familie Barlen en twee leden van de familie Van Hees in Rotterdam woonachtig waren, alsmede Pieter Cornelis Pasché, die inwoont bij zijn broer Abraham Lodewijk Pasché, die wij straks als hoofdpersoon in de ontwikkelingen van 1814 zullen ontmoeten.

De indruk, van een familie-onderonsje, die Murray heeft gekregen bij het lezen van de namen der schippers blijkt juist te zijn, als men in het Doopregister der Gereformeerde Gemeente, b.v. de naam Barlen naslaat. Deze Steeven Barlen is zelf zoon van een geboren vrouw Verkerk, is gehuwd met een Anna Elisabeth Haentjes, welke beide namen steeds bij de Rijnschippers vermeld worden. Tussen 1786 en 1799 wordt hij niet minder dan zesmaal als vader van de dopeling(e) geregistreerd.

Hierboven stelden wij reeds de identiteit van de namen Duys en Deutz vast, ook andere familienamen tonen nog al eens varianten: Barlen, Barle, Barlar, Barlaar, Baerle, Barlo, Barloo ¹⁰⁾.

Het zou ons te ver voeren de bepalingen van de Keulse beurt en de ingewikkelde geschiedenis van de conflicten met de Keulenaars uiteen te zetten; hiervoor verwijzen wij naar de geciteerde werken

van T. P. van der Kooy en Murray.

Voor ons is van belang, dat het bekende geschil met de Keulse expediteurs, de Keurvorst van Keulen en het achter hem staande Tolkapittel, in hoofdzaak ontstaan door de vele onjuiste gewichtsopgaven, eindigde met een overwinning der schippers, die het recht kregen de goederen te wegen. De Raad der Admiraliteit van de Maze waarschuwde alle kooplieden en Rijnschippers, dat de Keurvorst alle schepen zou doen aanhouden, indien het gewicht van de goederen niet op de vrachtbrieven zou zijn aangegeven, door middel van een bekendmaking gedrukt bij Hendrik Waesberge in 1792. Diverse kooplieden der stad Rotterdam richtten tot Burgemeesteren een verzoek tot instelling van een waag voor alle goederen met bestemming Keulen en het Rijngebied. Dezen besloten, bij resolutie van 31 augustus 1792, hiervoor 'provisioneel' en 'tot wederopzeggens' een pikkel met schalen en de nodige gewichten ter beschikking te stellen. Tevens werden de hun door Commissarissen tot de Rhijnvaart, Frederik Willem Remy en Johan Reinhard Maurenbrecher, aanbevolen burgers Cornelis Hermanus Specht en Abraham Lodewijk Pasché aangewezen (na de hiertoe vereiste eed in handen van Burgemeesteren te hebben afgelegd) de in te laden goederen en koopmanschappen behoorlijk te wegen en het gewicht te noteren en aan de aflader der goederen en aan de schipper van het schip op te geven en vervolgens op hun eed de deugdelijkheid der vrachtbrieven te affirmeren, alles conform de acte of commissie, die hun van hun aanstelling zou worden gegeven.

Reeds op 10 september d.a.v. richtten de bovengenoemde wegers zich met een drieledig verzoek tot hun mandatarissen. In de eerste plaats verzochten zij een zwaardere weegschaal met toebehoren; er kwamen nl. vaten voor met een gewicht van 2500 à 3000 pond, wat een tegengewicht van dezelfde grootte vereiste, bovendien bracht het werken met zulk een lichte schaal als de tegenwoordige hun veiligheid en die van het personeel ernstig in gevaar. Vervolgens wezen zij erop, dat zij van de vroege morgen tot diep in de avond op hun post moesten zijn en zij niet altijd in de open lucht konden verblijven, zonder zich aan ziekten en ongevallen bloot te stellen en dat de hun toegewezen plaats aan de Leuvehaven aan alle kanten open en bloot lag. Om die reden verzochten zij, ook voor hun boeken en papieren, 'een geapproprieerde verblijf- en bergplaats',

m.a.w. een walhuisje. Tenslotte verlangden zij een loods om daarin goederen te bergen, welke geen regen of hagel konden verdragen, en deze daar te wegen en om als schuilplaats te dienen voor de arbeiders ¹¹).

Commissarissen van de Rhijnvaart, die zich vol respect in hun schrijven van 1 oktober 1792 aan Burgemeesteren, 'Uw Edel Groot Achtbare, zeer ootmoedige en gehoorzame Dienaaren' noemden, verklaarden zich met de voorgedragen argumenten akkoord en wezen erop, dat hoe vlugger er gewogen en geladen zou worden, des te meer schepen er zouden kunnen vertrekken, terwijl anders veel meer vervoer via Dordrecht zou worden verladen. Misschien dat Burgemeesteren de nederige requestanten aanvankelijk inderdaad ver beneden hun waardigheid achtten; een antwoord op het gedane verzoek, waarvan het initiatief blijkens het handschrift van Pasché is uitgegaan, is noch in het Besluitenregister, noch in dat der uitgaande missiven te vinden. Wellicht is er wel een walhuisje gekomen, maar een loods is stellig niet gebouwd, want in de concept-instructie voor de Weger der Vragtgoederen aan de Keulse Beurt worden maatregelen opgelegd, die bij aanwezigheid van een loods zinloos zouden zijn geweest ¹¹).

Wat is nu het effect van de nieuwe ordonnantie geweest? Het Aansprekersregister, dat weliswaar niet feilloos is bijgehouden, vermeldt over 1791 19 vertrekkende beurtschippers op Keulen; in 1792 is dit aantal al gestegen tot 26 en schijnt de regelmaat in de vaart groter. Toch had men blijkbaar hogere verwachtingen gekoesterd, want al spoedig blijkt waagmeester Specht van het toneel te zijn verdwenen en Pasché de enige waagmeester. In 1793 worden 17 schippers vermeld, in 1794 zijn het er 20, maar in 1795 worden alleen Cornelis en Jakobus Deutz en wel in de maand oktober vermeld. Het duurt dan tot oktober van het volgend jaar tot er weer Keulse schippers worden genoteerd en wel 6 in totaal. Het is duidelijk, dat de revolutie- en oorlogstijd daaraan debet was.

Wij hebben gezien, hoe Abraham Lodewijk Pasché in staat was initiatieven te ontwikkelen, praktisch inzicht toonde en zijn gedachten de (toen) gewenste vorm wist te geven. Hij was in 1772 als oudste zoon geboren uit het huwelijk van Johan Gideon Pasché en Anna Catharina Elisabeth Deutz. Zijn vader was geboren te Wetzlar in Hessen als zoon van Abraham Louis Pasché en was op 1 augustus 1768 tegen betaling van f 12,— als Rotterdams poorter

beëdigd. Zijn moeder behoorde tot het ons bekende schippersgeslacht en fungeerde meermalen als doopgetuige met haar man, als er weer eens een bevalling aan boord van een samoreus of rijnschip in de Leuvehaven in de uitgebreide familiekring plaats vond.

De tweede zoon van Johan Gideon was de reeds genoemde Pieter Cornelis Pasché, die op de Keulse lijst van Rijnschippers van 1808 vermeld staat, maar als zodanig te Rotterdam pas erkend wordt bij de uitbreiding van het aantal schippers van 10 tot 14 bij Resolutie van Burgemeesteren van 6 februari 1815. Blijkbaar meende hij zich in die tijd een huwelijk te kunnen veroorloven, want op 30 augustus 1815 trouwde hij op 41-jarige leeftijd met Josina Steenbus. Behalve twee zoons had hij tenminste nog één dochter, gehuwd met de korenmolenaar Leendert van Onselen. Er zijn dus tussen de familie Pasché en de Rijnschippers talrijke relaties.

In de bovengenoemde concept-instructie van 1797 wordt de verwachting uitgesproken, dat binnen afzienbare tijd weer een tweede weger kan worden aangesteld. Daarbij wordt aangetekend, 'dat de alsdan aan te stellen tweede weger tot in den derden graad inclus, niet zal mogen zijn geparenteerd aan eenig schipper op den Rhijn of Keulen varende, nog ook geïnteresseerd zijn in – of zelfs mogen doen – eenige affaires op Keulen of andere duitsche plaatsen – nog zoodanig comptoir als bediende of boekhouder waarnemen'.

Het is duidelijk, dat men op dat punt bezwaren tegen Pasché koesterde. Evenmin is het voor bestrijding vatbaar, dat de schippers in het algemeen en de Rijnschippers niet uitgezonderd, een lastig en rumoerig volkje waren. De klachten zijn waarlijk niet van de lucht en al komen die vaak uit een verdachte en belanghebbende, speciaal Keulse hoek, zij zijn te talrijk en unaniem om er een grond van waarheid aan te ontzeggen. Zij zijn lui, onaangenaam in de omgang, denken meer aan hun eigen belangen en genoegens dan aan hun plicht, zij verdienen teveel, zij maken hun schepen steeds mooier, enz. Kennelijk heeft Pasché het nodige overwicht over de Keulse schippers kunnen behouden, want zelfs in 1830 wordt hij nog als waagmeester in de stedelijke naamwijzer genoemd.

Voor de Keulse schippers was er sinds 1794 steeds minder te doen. Zij werden vaak gedwongen in 's lands dienst te varen: zo deelt mr. F. C. Koch in zijn artikelenreeks over Rotterdam onder de Bataafsche Republiek ¹²⁾ mede, dat Wethouders en Raden op 1 april 1795 een viertal Keulse schippers requireerden (dat waren,

blijkens het verslag der vergadering van 2 april, Hendrik van Hees, Hendrik Kock, Gerrit van Manen en Willem van Hees) tot het vervoer van 14.000 zakken beschuit voor de Franse troepen naar Deventer. Zij opperden geen bezwaren, zo lang zij dachten, dat dit vervoer voor rekening van de stad was, maar weigerden beslist te varen tegen betaling in Franse assignaten. Andere Rotterdamse schippers hadden eveneens geprotesteerd en waren erin geslaagd voor een vervoer naar Venlo voor een derde der vrachtprijs betaling in klinkende munt te krijgen en een garantieverklaring van de gemeente voor de betaling van het resterende deel. Vermoedelijk zijn zij echter gezwicht voor de bedreigingen van het gemeentebestuur. Er waren ook nogal wat voerlieden – eveneens geen lieverdjes – die zulks hardnekkig weigerden, zoals een Ary Vervloet en een Hege Jr. ¹³).

Op 6 oktober 1794 was Keulen in handen van de Fransen gevallen en tot 1814 zou het Franse grensstad blijven. De moeilijkheden, die de ons bekende schippers Hendrik van Hees en Pieter Cornelis Deutz daardoor kregen, zijn door Murray uiteengezet ¹⁴). Intussen waren er niet alleen moeilijkheden met het Keulse stapelrecht, maar berokkenden de Fransen immense schade door hun tol- en douanepolitiek. Dusseldorf steunde Holland inzake de vrije vaart op de Rijn. In 1797, 1798 en 1799 blijken de beurtschippers ook deze stad en Duisburg te bedienen. Het Rijnvaartcomité te Rotterdam deelde op 9 december 1798 mede, dat de Keulse schipper maar twintig last vracht voor Keulen had kunnen laden. Men had dus of de laadtermijn met veertien dagen moeten verlengen of goederen voor Dusseldorf laten meenemen. Dat was immers het geringste kwaad. Keulen nam dit echter niet ¹⁵).

Toch hoopte men in 1797 op een algemene vrede en herstel van de handel. De genoemde concept-instructie geeft blijk van die verwachting. De cautie voor de wegers was daarin op f 2000,— gesteld. Behalve de voor de hand liggende voorschriften inzake het wegen en administreren van de wegen en het opstellen der vrachtljsten en het gebruikelijk rookverbod, zijn er ook bepalingen, dat zij bij eventuele vergaderingen der Rijnschippers dezen moeten oproepen en het verhandelde moeten notuleren. Zij moeten de nodige discretie tegenover derden betrachten en zich zowel in het verkeer met de verladers als in dat met de schippers beschei-

den gedragen. Copieën zullen worden verstrekt aan Commissarissen, aan de oudste Rijnschipper en aan de tegenwoordige weger Pasché. De Vrede van Campo Formio van 17 oktober 1797 bleek echter slechts een rustpunt.

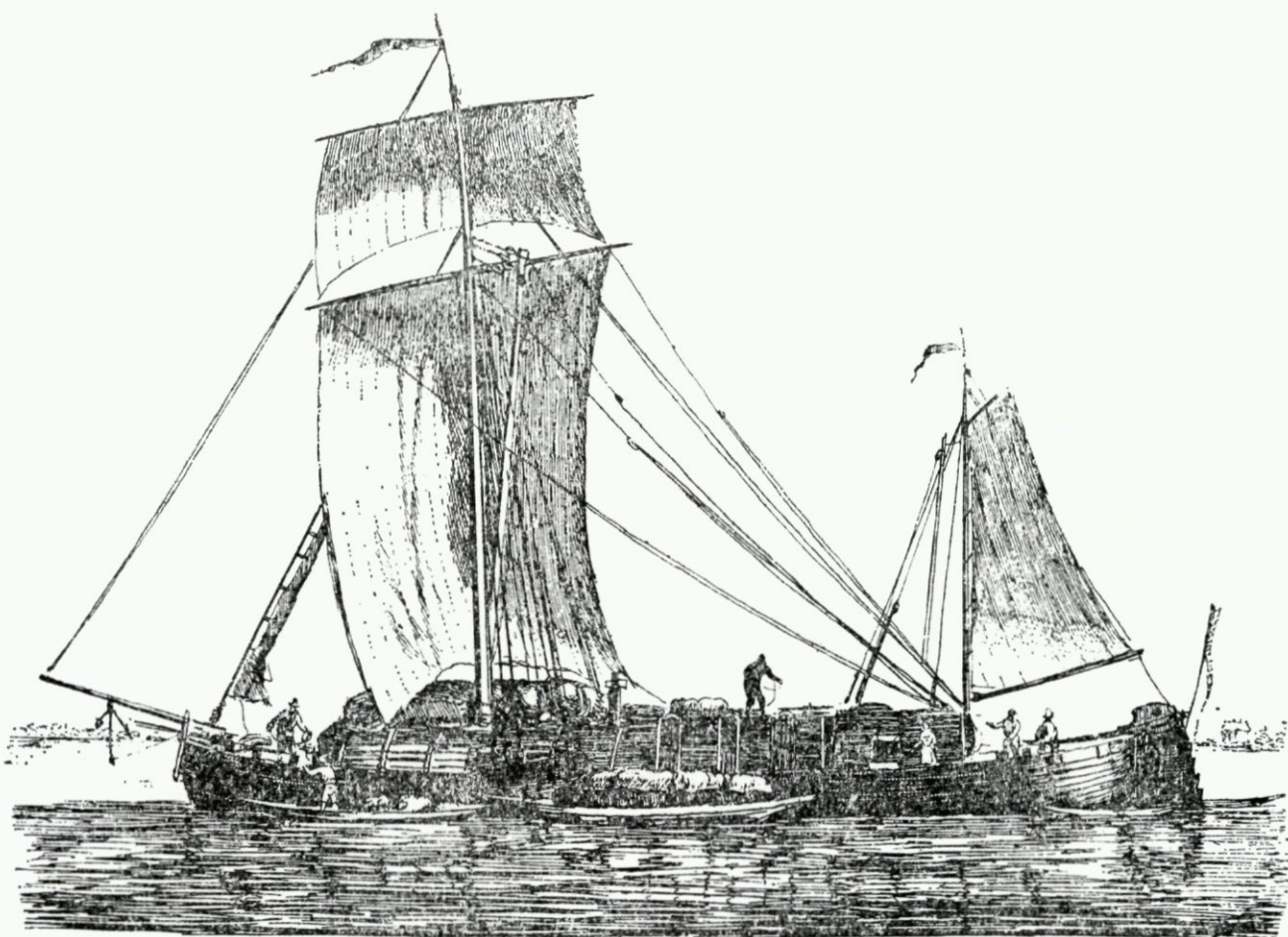
Na 1800 worden alleen beurten op Keulen zelf vermeld, de vaart blijkt regelmatig te worden: ruim twintig afvaarten, de situatie blijft zo tot het jaar der inlijving; in het eerste halfjaar worden dan nog zeven, in het tweede slechts twee reizen gemeld. In het jaar 1811 vinden wij nog vijf najaarsreizen, daarna staat alles stop tot oktober 1814 (alles volgens het Ontfangregister van Aansprekers).

Dat de Dordtse en Keulse schippers het in deze jaren niet altijd even druk hadden en derhalve geneigd waren buiten hun boekje te gaan, blijkt uit de Voorziening wegens den Rhijnschipper, door Hendrik van Waesberge de 10de van Lentemaand 1809 op last van Wethouder Isaïc van Teilingen gedrukt, waarin deze schippers worden gemaand niet verder te komen dan Dordt en de voor Rotterdam bestemde lading met de Rasphuischipper mede te geven, op straffe van verbeurte van de vracht voor genoemde schipper en een boete van f 50,— voor iedere overtreding ten profijte van de algemene stadsarmen. De Rotterdamse beurtschippers beklagden zich op 12 september 1810 over de onwettige concurrentie, hun door de leden van het kleinschippersgilde te Keulen aangedaan, die allerlei vrachten met ontduiking van de tollën vervoerden, terwijl zij 12 of 18 maanden in de Keulse haven moesten wachten. Bovendien ondervonden zij de concurrentie van de Amsterdamse en Utrechtse schippers, die zij op eigen terrein met hun bredere schepen niet konden bestrijden. Zij moesten hun gezinnen vaak in Keulen achterlaten en over land naar Rotterdam reizen, om daar met een gehuurd schip een beurt naar het groothertogdom Berg, vermoedelijk Dusseldorf, waar te nemen ¹⁶).

Sinds 6 november 1805 gold de Conventie over het Rijnocctrooi, waarbij het stapelrecht van Keulen en Mainz werd afgeschaft, maar deze plaatsen als aanleg- en overlaadhavens gehandhaafd bleven ¹⁷). Voor het onderhoud der lijnpaden werd aan de linker-Rijnoever door Frankrijk en door de Keurvorst aan de rechteroever gezorgd. Alle oude Rijntollen werden afgeschaft, maar de douanetollen bleven en er kwamen onderzoekrechten (droits de reconnaissance) en octrooirechten bij ¹⁸). De Hollandse Rijntollen bleven bestaan tot 1 januari 1812.

De strijd met Keulen was toen nog lang niet afgelopen. Anton R. Falck raadde op 8 juli 1806 Lodewijk Napoleon aan zich tot zijn broer de keizer te wenden om een eind te maken aan de heffing van kraan-, kade-, weeg- en opslagelden door de Keulenaars, ook als van deze diensten in het geheel geen gebruik werd gemaakt¹⁹). Hij vond dit strijdig met letter en geest van het octrooi.

Tijdens de inlijving toonden de Franse autoriteiten hun zakelijke en modern-administratieve aard door de plaatselijke bestuurders te bombarderen met vragen over alles en nog wat. Zo kreeg burgemeester Suermondts op 20 maart 1812 een hele reeks vragen voorgelegd omtrent de omvang van de scheepvaart en de transportkosten, zowel te water als te land van zendingen van 50 kg naar en van diverse plaatsen in het binnenland, als ook naar Keulen, Mainz, Frankfort en Antwerpen²⁰). Ruim drie maanden later volgde een tweede reeks vragen omtrent het aantal vervoerders, hun relaties, de aard der vervoerde goederen enz.²¹). De burgemeester delegeerde de zaak aan de Kamer van Koophandel, die een commissie, bestaande uit de heren G. G. Jung, A. N. van Hoboken en G. van Oordt met de beantwoording belastte. Voor ons doel is het antwoord op vraag 2, luidende: 'Quel est dans la ville de Rotterdam le nombre des maisons de commission, l'époque de leur établissement et leur maison de commerce?' het meest interessant, omdat het ons een juist beeld van het vervoer te land in dat jaar geeft, en dat wij daarom laten volgen: 'Door deze commissiehuizen verstaan wij zulke huizen, welke zich bezighouden met het aannemen van goederen om dezelve tot een bepaalde prijs met wagen te vervoeren, zooals zulks in de meeste plaatsen van het overige gedeelte des rijks plaats heeft en welke in de Code de Commerce, titre 6 section 2 genoemd worden commissionaires pour le transport par terre en dan kunnen wij niet anders dan ons deswegens refereeren tot het rapport dat wij den 5 Aug. lt. de Eer hadden U.E. te doen toekomen, waarin wij U. o.a. de redenen opgaven waarom wij U.E. retabel wegens de transportkosten te land oningevuld terugzonden, en op de eerste vraag zoude dus het antwoord moeten wezen, dat er alhier geene maisons de commission de roulage bestaan; wij meenen echter hierbij te moeten voegen, dat zich het huis van den factor C. Klerk, twelk sedert 12 Jaren alhier is geetabliseerd, zedert eenigen tijd onledig houdt om Goederen



Een keulenaar of samoreus, het vrachtschip van de beurtvaart op de Rijn en de Maas. Uit: Verscheidene soorten van Hollandse vaartuigen, door G. Groenewegen, Rotterdam 1786-1801.

van deze Stad tot een bepaalde prijs geheel Frankrijk en Italië door te doen transporteren, doch daar deze goederen van hier te water worden verzonden op Gend of Antwerpen en vandaar eerst het transport de roulage een aanvang neemt, kan men dit als geen roulage van deze Stad aanmerken en dus ook dit huis niet als een zoodanig dat door Z.E. bedoeld wordt opgeven. Wij moeten hierbij nog aanmerken dat de meeste kooplieden welke goederen per as door Frankrijk en verder te transporteren hebben, hunne eigene Correspondenten te Gend of Antwerpen hebben, die voor hun de expeditie of de transport de roulage bezorgen, daar zij van hier de verzending te water doen met de gewone beurt of andere Schepen' ²²). Ten aanzien van de beurtvaart worden 172 binnenlandse

plaatsen en 6 buitenlandse vermeld. Dat men wat kosten en baten betreft, een flinke slag om de arm hield, was bij gebrek aan cijfermateriaal vanzelfsprekend.

De activiteiten van A. L. Pasché op het terrein van het goederenvervoer in het jaar 1814.

Aan het eind van 1813 verdwijnen de Franse autoriteiten en in hun gevolg de hier werkzame ambtenaren hals over kop. De gewezen controleur Saintulette laat bij zijn vlucht een aantal goederen achter. Op 20 april 1814 krijgt Pasché van Burgemeesters en Raad verlof deze 'op een goede en veilige plaats ten zijnen pericule en risico te doen overbrengen behoudens zijne reclame', wat betekent, dat hij een algemeen vertrouwen geniet.

Terecht verwacht men een enorm aanbod van lading en men bereidt zich voor op de grote veranderingen, die zich tijdens de revolutie hebben voorgedaan en die zullen beslissen over de toekomst der stad. De functie van stapelmarkt lijkt uitgediend en Rotterdam zal het meer van de transitohandel moeten hebben, gunstig gelegen als het is ten opzichte van Engeland, waar de voorraden grondstoffen en fabrikaten zich hebben opgehoopt. De vaart op Keulen gaat nog steeds met vertraging gepaard; niemand, die op dit gebied van meer ervaring kan spreken dan de vrachtwaagmeester Pasché. Amsterdam en Antwerpen kenden al lange jaren het vervoer over de weg, waarvan de Rotterdamse handel in de winter afhankelijk was. Dat vervoer was weliswaar duur, maar veel sneller dan dat te water, dat onderhevig was aan waterstanden, tegenwinden, droogten in de rivieren en bovendien afhankelijk was van de kracht van tien à twintig paarden, om het schip langs de lijnpaden stroomopwaarts te slepen. Rotterdam had al eerder het voordeel van het vervoer te land ingezien blijkens de steun van de Admiraliteit van de Maze en de Staten van Holland bij het tot stand brengen van de straatweg van Best naar Lommel, als onderdeel van de route Den Bosch-Luik ²³). Deze weg kwam echter pas na veel wederwaardigheden in 1818 gereed.

Pasché wil dit transport zelf organiseren en onder zijn beheer houden. Hij stelt een request op, gericht tot Burgemeesteren van Rotterdam, om een speciale voermansacte voor goederen en koopmanschappen te land te verkrijgen. Helaas is dit verloren gegaan, maar de inhoud ervan is volledig bekend door het tweetal

adviezen, dat er aan Burgemeesteren over is uitgebracht. Het eerste, dat van Commissarissen van de Rijnvaart (sinds 1802 P. Wachter en J. H. Durselen) is zeer positief zowel ten aanzien van het nut der onderneming als wat zijn persoon betreft ²⁴): Hij beschikt over vaardigheid met de pen, is ijverig en nauwkeurig in het vervullen van de formaliteiten, aan het vervoer verbonden en zal niettemin in staat zijn zijn post als waagmeester der Keulse beurt waar te nemen. Zij geven, hoezeer zij ook de beurtvaart voorstaan, vier argumenten voor hun adhesie aan het plan:

1. Het transport over land is ook in Amsterdam, Utrecht, Arnhem en Nijmegen goed georganiseerd.

2. Buitenlandse kooplui willen meer vracht betalen, als zij hun goederen binnen een bepaalde termijn ontvangen.

3. Zij willen in de toekomst voor zulke transporten niet langer afhankelijk zijn van Amsterdam.

4. Door deze concurrentie zullen de Rijnschippers genoodzaakt zijn tot een betere service, tot meer zorg voor de goederen en tot lagere vrachten, zodat de handel op de Rijn meer naar Rotterdam gelokt zal worden. 23 augustus 1814 is de datum van bovenstaand advies, reeds op 26 augustus d.a.v. stellen Burgemeesters het verzoek van Pasché, vergezeld van het advies van Commissarissen van de Rijnvaart, in handen van de Kamer van Koophandel, die de zaak op 27 augustus toevertrouwt aan een kleine commissie, bestaande uit de heren Nierstrasz en Jung, van wie de in deze materie doorknede Nierstrasz al op 1 september een rapport indient, dat als het advies der Kamer naar het stadsbestuur gezonden wordt ²⁵).

Het wijst op het belang van een goed ingericht landtransport op Duitsland, Brabant enz., vooral in perioden van vorst en tegenwinden, op de bekwaamheden van de requestrant en het vertrouwen, dat hij bij de commercie verworven heeft. Het belang van de handel is echter alleen verzekerd, als het voortbestaan der onderneming gewaarborgd is; dit betekent, dat hij niet alleen een voermansacte dient te krijgen, omdat voor vervoer te land een speciale vergunning niet vereist is – vooral niet als een koopman voor zich alleen een voerman een transport laat verrichten –, maar een voermansacte met uitsluiting van anderen, voorlopig althans. Vervolgens wijst het erop, dat dergelijke transporten ongeschikt zijn voor de bestaande wagnaars en voerlieden, die niet beschikken over behoorlijke wagens, paarden en tuigen en die zich beroepen op de

gildebepalingen in de ordonnantie voor henluiden, in het derde jaar der Bataafse vrijheid! Deze lieden zijn goed voor het personenvervoer en nemen alleen de gelegenheid waar, als er wat goederen te vervoeren vallen. De requesrant moet dan ook de titel krijgen van gequalificeerd expediteur tot het transport van koopmanschappen per as naar Duitsland en Brabant en alleen onderworpen zijn aan de landswetten en de bepalingen door Heren Burgemeesters te stellen.

Op 14 september besluiten laatstgenoemden Pasché de gevraagde voermansacte te verlenen onder de naam van 'gequalificeerd expediteur van goederen en koopmanschappen per as naar onderscheidene plaatsen in Brabant, Duitschland, Zwitserland en Italië' en wel 'bij uitsluiting van alle anderen, gezien de kostbaarheid van de opzet en instandhouding van zijn onderneming, mits zich onderwerpende aan alle zoodanige wetten en verordeningen die thans bestaan of vastgesteld zullen worden.' De argumenten van beide adviserende instanties worden aangehaald en samengevat. Wat de persoon van Pasché betreft, vertrouwen Burgemeesteren 'op zijnen ijver, vaerdigheid, kunde, exactitude en eerlijkheid, zoo onontbeerlijk in alle expeditien, alsmede op zijn bij de Commercie verworven crediet'. Men ziet het: de verwachtingen zijn hoog gespannen, ook Rotterdam gaat eindelijk beschikken over een goed ingericht internationaal landtransport. Verzekerd van de steun van de plaatselijke overheid en van de handel, kan de vakbekwame Pasché, die als waagmeester der Keulse beurt op een behoorlijk aanbod van vracht kan rekenen, zonder al teveel zorgen zijn plannen realiseren ²⁶). Dat hem in zijn acte personenvervoer verboden wordt ²⁷) kan zijn taak slechts verlichten!

Tegenwerking van Waterstaat.

De moeilijkheden blijven echter niet uit en de eerste komen van de kant van de Waterstaat. Pasché is nl. verplicht de gewone postroute te volgen. Dat betekent, dat hij, zoals F. Leyden heeft uiteengezet ²⁸), via Kralingse Veer, Moordrecht en Gouda (voor het postvervoer een reisduur van 2 uur), vervolgens Haastrecht, Oude-water, Montfoort, De Meeren (idem $3\frac{1}{4}$ uur tot Utrecht) moest rijden. Daarna leidde zijn weg over Houten en Schalkwijk naar Beuzekom (idem $2\frac{1}{2}$ uur), via het Beuzekomse veer via Zoelmond, Asch, Buuren en Avezaat naar Tiel (idem $1\frac{1}{2}$ uur), dan van Tiel

over Ochten, Dodewaard, Loenen, Slijk-Ewijk naar Nijmegen (idem $3\frac{1}{2}$ uur). De rit van Nijmegen vergde dan over Berg en Daal, Kranenburg en Netteren naar Kleef nog eens 3 uur. (Zie afb. 55, blz. 272/73).

De weg van Rotterdam naar Utrecht heette in die jaren Groote weg No. 13 en het beheer ervan was toevertrouwd aan de Directeur-Generaal van de Waterstaat, de heer Ocker Repelaer van Driel, geboren in 1759 te Dordrecht, in 1787 lid van de vroedschap aldaar, die als vurig Oranjeklant in 1797 maar net aan de doodstraf was ontsnapt en begenadigd werd tot vier jaar gevangenschap. Hij had een werkzaam aandeel aan de bevrijding, werd daarna een der vaste medewerkers van Willem I en maakte zowel op ambtelijk als wetenschappelijk gebied een schitterende carrière.

Het directe toezicht op deze weg werd sedert 1807 uitgeoefend door de Ingenieur-Chef van het 9de district, Arie Blanken Jansz., broer van de geniale Inspecteur-Generaal J. Blanken. Volgens Ramaer ²⁹⁾ was ook hij zeer bekwaam in zijn vak. Behalve zijn eigen district nam hij ook sedert 1808 dat van zijn broer, de Zuidhollandse eilanden, waar. In 1811 werd hij hoofdingenieur van het Departement van de Monden van de Maas en legde hij de straatweg Vianen-Gorcum aan, als onderdeel van de weg Amsterdam-Parijs. Zijn district droeg in 1814 het nummer 2. Ramaer vermeldt nog, dat hij een moeilijk karakter had, wat niet alleen blijkt uit het vervolg van ons verhaal, maar ook uit het kribbig antwoord, dat hij zijn superieur Repelaer gaf ³⁰⁾: hem worden overtollige werkzaamheden opgedragen, 'daar ik mij thans met bezigheden door Uw Hoog Edel Gestrenge belast vinde, die al mijn scientifique vermogens vorderen'. De kwaliteit van de weg tussen Rotterdam en Gouda en tussen Gouda en Oudewater was zeer slecht en was voor de deskundige Blanken een bron van grote zorg. Niet alleen worden materialen mondjesmaat verstrekt, ook de nodige gelden blijven lang uit. Hij laat niet af de Directeur-Generaal te wijzen op de achterstand in de betaling der aannemers, 'zodat bijna een spreekwoord geworden is: 't Land betaalt niet' ³¹⁾. Behalve zand en brikstenen heeft hij extra puin nodig voor canton 9 van de weg bij en door Haastrecht. Dat hij 70 lasten puin en 150 lasten grof zand meer heeft gebruikt, dan hem voor 1813 was vergund, wijst hij af met een beroep op harde noodzaak. Bij het opmaken der bestekken voor de departementale wegen heeft hij de grootst mogelijke

zuinigheid moeten observeren om het budget zo min mogelijk te bezwaren, maar de gaten dienden met puin gevuld te worden.

Repelaer deelt hem mede³²), dat de Gouverneur van Zuid-Holland er geen bezwaar tegen heeft, dat hij zich het aanstaande winterseizoen provisioneel te Gouda vestigt, behoudens de verplichting zich eenmaal per week in Den Haag te laten zien om verslag uit te brengen en orders in ontvangst te nemen en natuurlijk ook als hij daartoe wordt opgeroepen.

Dat Blanken voor de dorpsstraat van Haastrecht (zijn geboorteplaats!) veel aandacht en gevoeligheid had, blijkt uit zijn schrijven aan de Directeur-Generaal van 22 oktober 1814³³). Bij het opbreken van de oude straat werden de keien zeer slecht bevonden en de Chef-Ingenieur achtte het ongewenst met die stenen in drie rijen kantlagen te maken, maar oordeelde het beter nieuwe keien in één rij te maken en de nog enigermate geschikte stenen te laten dienst doen voor de straat op de Bruggendijk aldaar. Inderdaad ontvangt hij daarvoor de gevraagde autorisatie³⁴). Intussen had hij nog een missive verzonden 'voorstellende eenige mesuren tot conservatie der Grote Weg No. 13 in de gemeente Haastrecht'³⁵).

De dag daarop, 27 oktober 1814, begint voor hem het avontuur met Pasché's Hessenwagens. Hij doet daarvan zelf verslag aan Repelaer van Driel³⁶): 'Nadat ik de Eer heb gehad in do 26 dezes No 620 aan Uw H.E.G. voor te dragen de nadeelen, die veroorzaakt worden door het frequente gerij of passage van vreemd voertuig aan de bestrating in Haastrecht, uitmakende een gedeelte van de groote weg No 13, hebben zig den volgenden dag, 27 dezer, zes Hessen zwaar beladen karren³⁷), komende van Rotterdam, ver-toond, die, alvorens zij de bestrating bereikten, door de aldaar present zijnde Ing. van het Arrondissement, geadsisteerd met de President van het gemeentebestuur de voerlieden hebben gewaar-schuwd, om hunne vragten te verminderen, of met dezelve de straat passerende, de daardoor veroorzaakt wordende schaden te vergoeden, dan wel voldoende cautie voor de betaling te stellen – door de voerlieden het laatste gekozen zijnde, is na het passeren van het bestratte gedeelte gebleken, dat dezelve in de sporen de straat hebben bedorven, zodat de kanten zijn uitgezet – gevolge-lijk hebben voorm. Ing. en Pres. de gemelde voerlieden met dezel-ver karren opgehouden, totdat zij voldoen mogten aan het tevoren bepaalde. Een derzelve is daarop naar Rotterdam gereisd en is den

volgenden middag van den 28e teruggekomen medebrengeende een behoorlijk gezegeld Declaratoir, waarvan ik de eer heb kopie sub 1 over te leggen – waarop gemelde Ing. en Pres. na overneming van 't zelve de voerlieden hebben ontslagen, welke daarop dan ook des morgens van den 29e zijn vertrokken'.

De verklaring van Bisdome van Vliet, die zich de weidse titel aanmeet van 'President van het gemeentebestuur der Stede en Lande van Haasdreg', preciseert nog, dat de passage geschiedde te klokke ruim 6 uur 's avonds en dat werden opgehouden drie tweespannige wagens en dat drie eenspannige verder mochten gaan, wat zij vermoedelijk niet deden, daar het gebruikelijk was in karavaan te rijden.

Pasché liet zich blijkbaar niet door Bisdome van Vliet imponeren en begon zijn cautie met de volgende intitulatio: 'Den ondergetekende Abraham Lodewijk Pasché, gequalificeerd Expeditie naar Duitschland, Brabant en Italië, alsmede bij Acte van Hunne WelEdelGrootAchtbare Heren Burgemeesteren dezer stad aangesteld te Land'. Hij verklaart borg te blijven voor de voerlieden Manderfeld en Consorten beladen met drie tweespannige en drie éénspannige Karren met koopmansgoederen tot voldoening van een boete van f 50,—, als verschuldigd mocht zijn, met voorbehoud van de rechten der voerlieden. De District-commissaris F.B.s' Jacob had niet alleen Pasché's handtekening gelegaliseerd, maar er ook een schrijven voor de President van Haastrecht bijgevoegd, waarin hij onder meer mededeelt: 'Ik heb den voorn. Heer Pachée als Borg voor deze gesustineerde vergoeding doen optreden, ten einde daardoor de expeditie, die binnen een bepaalde tijd is aangenomen, onverwijld te bevorderen, terwijl ik voorts gemeend heb U.Ed. te prevenieren, dat er nu voortaan dagelijks zodanige transporten zullen doorkomen, welke volgens de gegeven instructien den gewonen postweg niet moge verlaten, zodat het noodzakelijk zal zijn dusdanige maatregelen te nemen, die van den eenen kant de wegen bewaren en van de anderen kant de commercieel expeditie niet ophouden.

P.S. De Heer Pasché verzoekt mij U.Ed. te doen weten dat de karren, hoewel den schijn van een zwaare last hebbende, zijn opgeladen alleen met catoene Gaarens en alzo ieder niet meer belast zijn dan met 3000 pond, terwijl de volgende met dezelfde voorwerpen geladen zijn'.

Blanken vervolgt dan: 'Uit welke stukken Uw. H.E.G. kennelijk word:

1. dat wanneer deze provis. maatregel Uw H.E.G. approbatie konde wegdragen tenminsten de mogelijkheid zal worden daargesteld, om de straat gemaakt en eenmaal in ordre opgeleverd te zien worden, hoeveel vertraging dan ook hierdoor moge worden veroorzaakt, dewijl uit de brief van den Hr.s' Jacob blijkt, dat die passage dagelijks zal gebeuren.

2. dat voor 't vervolg deze straat niet alleen, maar de straten en wegen, vooral de waterkerende dijken, waarover de passage gaat en door dezelve worden gepasseerd, en welke ik gister tot Oudewater geinspecteerd hebbende, op sommige plaatschen heb gevonden, 't binnenspoor gespleten en met de doceering binnewaards uitgezet te zijn, dat alleen de kragt der paarden belet hebben dezelve niet weggezonden en de karren van de dijk getuimeld te zijn, in 't algemeen van zulk een kostbaar onderhoud en gevaarvolle gevolgen zullen doen worden, dat voortaan de gewoone tolleren (zoals die op deze groote weg tusschen Gouda en Rotterdam reeds meer dan f 6.000,— opbrengt) op verre na niet toereikende zullen zijn. Ik zal niet nodig hebben Uw. H.E.G. te herinneren, dat er reeds in de tijd der Fransche beheersching arrêtés, zo wegens het verbreden der vellingen van rijtuigwielen, als tot voorkoming van 't bederf der wegen, zo min als Uw. H.E.G. onder deszelfs aandacht te brengen, van hoeveel aanbelang het voor Uw. H.E.G. Directie is om de in dit geval tot 's Lands dienst strekkende genome maatregel te maintineren'.

Uit deze verklaringen wordt duidelijk, dat Pasché het landvervoer uitoefent met één- en tweespannige Hessenkarren (huifkarren), dat hij hoogwaardige goederen vervoert, katoenen garens, die kennelijk uit een Rotterdamse garentwijnerij stammen en die hij binnen een bepaalde termijn aan de geadresseerde, zoals later blijkt in Frankfort, moet afleveren. Hij gebruikt alle beschikbare middelen, zelfs de tussenkomst van de plaatselijke vertegenwoordiger van de Gouverneur van Zuid-Holland, om vertragingen te voorkomen. Dat Ir. Blanken na de openlijke aanzegging van de strijd door de aankondiging van de komst van meer Hessenkarren door de knieën gaat, is echter niet te verwachten!

Op 30 oktober worden opnieuw drie met katoen geladen wagens van Pasché wegens veroorzaakte schade aan de bestrating te

Haastrecht door hem en Bisdom van Vliet aangehouden. Pasché neemt daar geen genoegen mee en wendt zich de volgende dag zowel tot de voorzitter van de Kamer van Koophandel als tot de District-Commissaris. De eerstgenoemde is van mening, dat de zaak geen uitstel gedooft en geeft, zonder een vergadering te beleggen, Pasché namens de Kamer een brief mee voor Gouverneur Van Leyden, de laatstgenoemde richt zich tot de Directeur-Generaal van de Waterstaat³⁸). Inderdaad verwerft Pasché zich de krachtdadige steun van de Gouverneur en op deze wijze slaagt hij erin Repelaer van Driel te bewegen tot het uitvaardigen van een onmiddellijke lastgeving aan Blanken en Bisdom van Vliet de karren vrij te geven³⁹). De argumentatie moet dan ook wel heel klemmend zijn geweest. Na heel diplomatiek te hebben opgemerkt, dat de eerste arrestatie waarschijnlijk op een vergissing heeft berust, schetst s'Jacob de sensatie, die het tweede arrest onder de Rotterdamse commercie heeft teweeg gebracht, juist nu deze 'landexpedities' begonnen zijn met die in Brabant te concurreren. Hij wijst erop, dat er nog geen provinciaal besluit is genomen terzake van maximale belasting van de wegen en de breedte der wagenwielen. Repelaer moet vooral voor het laatste argument zwichten: in zijn bericht van 31 oktober aan de Gouverneur⁴⁰) erkent hij, dat er in de Reglementen op de wegen van Amsterdam naar Gorcum en van Utrecht naar Deventer wel bepalingen zijn opgenomen, maar dat deze niet gelden voor andere wegen. Wel wil hij Z.K.H. voorstellen in afwachting van een algemene wetgeving op de roulage, art. 1 en 12 van dat reglement te doen gelden voor alle baksteen-, puin- en kleiwegen, waarvan het beheer aan zijn departement is opgedragen. Art. 1 verbiedt de passage van wagens met een gewicht van meer dan 2500 ponden en art. 12 eist, dat de velingen der wielen van de z.g. Hessenkarren tenminste 5 duim Rijnlands breed zijn en voorzien van ingezonken klinknagels in plaats van uitstekende kopnagels. Hij verzoekt Van Leyden de mening van de Rotterdamse Kamer van Koophandel te horen over eventueel nadelige invloeden hiervan op de handel van deze stad.

Minder diplomatiek, maar niet minder krachtig van toon is het schrijven van Van Vollenhoven⁴¹). Hij zet uiteen, dat de onderneming van Pasché ten doel heeft de concurrentie van Noord-Duitsland en Brabant op het Rijngebied, 'welke voor onzen handel zo dodelijk zijn', tegen te gaan. Alle oponthoud van deze karren

moet derhalve als hoogst schadelijk beschouwd worden. Bovendien dienen alle schaden aan de expediteur vergoed te worden. Deze kosten zouden namelijk deze wijze van vervoer, welke nog maar een proef is, reeds in de kiem smoren. Immers, de buitenlandse relaties zullen geen gebruik maken van een duur transport, als dit niet aanmerkelijk sneller is. En wat denkt dat Haastrecht wel, een in vergelijking met de steden Gouda en Rotterdam nietig plaatsje! De regering ervan laat voor het gemak van haar inwoners één straatje aanleggen, dat niet eens in orde is en als het gerepareerd is, nog niet deugt! Onze Grondwet verbiedt de steden enige hinder aan het vervoer van het platteland toe te brengen; mag het platteland dit dan wel de koopsteden aandoen? Mogelijk heeft de Ingenieur en Chef gelijk, als hij stelt dat zwaar geladen karren brede wielen moeten hebben, maar dan zullen er toch eerst wetten moeten zijn en zelfs als plaatselijke verordeningen rechtskracht zouden hebben, zou er toch een termijn moeten worden vastgesteld om de voertuigen daarvan te voorzien, terwijl in het bergachtig gebied dat de karren later moeten passeren, juist smalle wielen vereist zijn!

In de eerstvolgende vergadering van 3 november 1814 geeft hij een verslag van zijn bemoeiingen in dezen, welke volkomen 'geapproveerd' worden. Het schrijven van de Directeur-Generaal van Waterstaat wordt voorgelezen en de president wordt onder dankzegging voor zijn met succes bekroond optreden, gemachtigd in dezen alles te verrichten, waarvoor spoed vereist is, zonder vooraf een vergadering te beleggen ⁴²).

In de daarop volgende vergadering van 17 november worden twee stukken behandeld, die op deze zaak betrekking hebben. Allereerst is daar aan de orde een missive van Blanken uit Gouda ⁴³). Hij geeft daarin zijn kijk op de affaire, wijst op de aanmerkelijke schade aan de straat te Haastrecht toegebracht, hoewel deze 'dik met bladriet en zand bedekt was' en beroept zich op het besluit van de gewezen prefect Stassart van 7 december 1812 ten aanzien van de wielen en het beschadigen van de wegen, welk besluit volgens hem nimmer is ingetrokken. Hij heeft zijn superieur herhaaldelijk voorstellen gedaan ter bescherming van de departementale wegen, doch op zijn brieven van resp. 26, 30 en 31 oktober en 1 november heeft hij pas heden een missive van de Directeur-Generaal ontvangen.

Hij laat het aan het oordeel der Kamer over in hoeverre het de besluiteloosheid van zijn chef is geweest, die hem onder meer heeft 'blootgesteld aan smadelijke en honende oordeelvellingen van de voerlieden der transporten en van de inwoners van Haastrecht' en acht het niet billijk, dat het aanhouden der karren aan hem en de burgemeester van Haastrecht geweten wordt en men hem wil aanspreken om schadevergoeding. Hij heeft niet bedoeld de commercie hinderpalen in de weg te leggen en slechts zijn plicht als ambtenaar gedaan ⁴⁴).

De Kamer besluit hem terug te schrijven, dat de ingenieur in dezen gehandeld heeft, zoals 'zijne verpligting in de post, die hij bekleed van hem vorderde'.

Het tweede stuk, de missive van de Gouverneur van Zuid-Holland van 5 november ⁴⁵), had de president in handen gesteld van Pasché zelf, die daarop reeds op 7 november een Memorie had ingeleverd met bijvoeging van een tabel van de breedte van de wielen van zijn vrachtwagens ⁴⁶).

Hij wijst daarin op het gevaar verbonden aan het gebruik van brede wielen in bergachtige streken, waar men rekening moet houden met de groeven in de bergpaden. Hij heeft een voldoende aantal, meest éénspannige wagens met smalle wielen en zou, als de bepalingen nog deze winter zouden afkomen, niet in staat zijn de handel te bedienen. Immers deze soort wielen wordt in Holland niet gemaakt, de vervaardiging ervan vereist veel tijd en niet in de laatste plaats veel geld. Hij verzoekt dan ook de Kamer haar invloed bij de Directeur-Generaal van de Waterstaat aan te wenden, om tenminste deze winter door te kunnen gaan. De keurige tabellen van Pasché, die zowel in het G.A.R. als in het A.R.A. zijn bewaard, tonen, dat de wielen van zijn éénspannige karren met een laadvermogen van 1500 à 1600 pond, 5 cm breed waren, die van de tweespannige met een laadvermogen van 3000 à 3200 pond 6 cm breed en die van driespannige met een laadvermogen van 5000 à 5500 pond 10¹/₂ cm breed. Ter adstructie vermeldt hij, dat de wielen der boerenwagens, die van Vlaardingen naar Rotterdam zes à acht tonnen haring met een gewicht van 2000 à 2700 pond vervoeren, 5 cm breed zijn.

Overtuigd van de onrechtmatigheid van het aanhouden van zijn wagens door Blanken, maakt Pasché een opstelling van de kosten, die dit had teweeg gebracht. De zes paarden hadden op 27 oktober

f 40,— meer gekost dan anders; bovendien hadden zij anders reeds in Nijmegen kunnen zijn. Ook op 30 oktober is door het opont-houd van een dag en een nacht f 20;10;— meer verteerd. Bovendien kwamen er reiskosten bij per chais(sjees) naar Rotterdam en Den Haag. Alles bij elkaar komt de schade neer op ca. f 85,—, die alleen ten laste van hem en zijn voerlieden komt, daar hij de vracht niet kan verhogen. Daarom verzoekt hij de Kamer er bij de Directeur-Generaal aan te dringen de heer Blanken als aanstichter van alle euvelen, tot het voldoen van het schadebedrag te dwingen. Om de goederen nog op tijd te kunnen afleveren hebben de voerlieden 's nachts doorgereden, anders was het derde deel van de vracht nog verbeurd!

De Kamer laat op 9 november het advies aan Gouverneur Van Leyden uitgaan. Zij bedankt hem voor zijn effectieve tussenkomst bij de Directeur-Generaal, die zij eveneens wil dankzeggen. De Kamer heeft zich verenigd met het rapport van Pasché, zij wijst erop, dat de reis der karren over de met gebakken stenen bestrate weg naar Gouda gaat, zonder dat daar blijkbaar schade wordt aangericht; alleen moet men daar het dubbele passagegeld betalen. Restitutie van de gemaakte kosten komt de expediteur toe, hoewel zij dit gaarne aan het oordeel van Zijne Excellentie overlaat. Zij is van mening, dat de schade aan de weg een bedrag van f 15,— niet kan overtreffen en dat de voerlieden geen schuld treft. Opnieuw betoogt zij, dat de landexpeditiën van deze Stad als geheel nieuwe onderneming op alle mogelijke wijzen dienen te worden aangemoedigd. Tenslotte stelt zij, dat al hebben de burgemeester van Haastrecht en de Ingenieur en Chef volgens hun instructies gehandeld en dus in hun qualiteit de onkosten veroorzaakt, het welzijn van de handel vordert, dat van 's rijkswege gehele of gedeeltelijke restitutie wordt gedaan.

In zijn hierboven vermelde missive van 2 november 1814 had Repelaer inmiddels gereageerd op de brieven van Blanken en hem erop gewezen, dat er geen reglementen tegen het passeren van Hessenkarren bestaan, dat hij deze wel wil bevorderen, maar dat de voertuigen niets in de weg mag worden gelegd, vooral omdat hem uit een schrijven van de Kamer van Koophandel Rotterdam gebleken is, dat daardoor aan de koophandel van die stad groot na-deel zou worden toegebracht. Mocht de aannemer in Haastrecht daardoor te laat met zijn arbeid gereed komen, dan zal hij op een

door deze in te dienen request naar billijkheid disponeren.

Op 11 november doet Van Leyden de brieven van de Kamer van Koophandel en Pasché met bijlage toekomen aan Repelaer. In het begeleidend schrijven stelt hij: 'Ik behoef Uw. H.E.G. niet aan te bevelen de belangen van den handel, overtuigd zijnde van deszelfs zucht om die belangen in alle opzichten te bevorderen en vleie mij dus dat er geen zwaarigheid zijn zal om gedurende den winter, die tak van handel op de voorgenomen wijze te doen plaats hebben. Misschien dat in een volgend jaar de zaken van Europa eene meerdere vastheid hebbende bekomen, de nijvere Hollandse koopman beter den weg zal kunnen bepalen die hij ter voortzetting van den handel moet volgen en Uw. H.E.G. zal zeker altijd gaarne de Vaderlijke gezindheid van onzen Souverein tot bevordering van den handel ondersteunen.' Voorwaar, een duidelijke verwijzing! Wel vindt hij de vraag naar het recht op schadevergoeding van de expediteur moeilijk, ook omdat hem de instructies der ingenieurs niet bekend zijn ⁴⁷).

De missive van Inspecteur-Generaal Blanken No 649 d.d. 13 november 1814 over het Haastrechtse geval, welke op 18 november 1814 binnenkwam blijkt niet meer op het A.R.A. aanwezig te zijn. Op 14 november gaf Repelaer van Driel aan Chef-Ing. Blanken zijn definitief oordeel over het gebruik van brede vellingen van Hessenkarren op de wegen ⁴⁸): 'Hoewel tijdens de fransche overheersching dezer Landen, bij dat Gouvernement was bepaald, dat de wetten op de roulage, gearresteerd voor Frankrijk, in de Nederlandsche Departementen zouden worden ingevoerd, zijn dezelve echter nimmer in werking gebragt; trouwens de promulgatie dier wetten had in allen gevalle het in werking brengen moeten voorafgaan en hoewel reeds in de maand November 1813 vanwege het Fransche Gouvernement was gezegd, dat de bestaande bepalingen omtrent de roulage in het bulletin der wetten zo worden geannex-eerd, en daardoor aan dezelve kragt van werking worden gegeven, heeft die intentie echter geen plaats gehad.

Het is echter voor de conservatie der wegen in de Vereenigde Nederlanden noodig, dat op de roulage eenige bepalingen worden daargesteld; ik had aan den Heere Gouverneur van Zuid-Holland geproponeerd om provisioneel de bestaande reglementen van Amsterdam naar Gorcum en van Utrecht naar Deventer op alle Lands-wegen toepasselijk te maken; het antwoord van Zijn H.E.G. be-

nevens de daartoe relative bijlagen doe ik U hiernevens toekomen met verzoek mij omtrent deze zaak, met retour der stukken van uwe consideratien te dienen'.

Behoeft het betoog, dat Blanken terzake weer uiterst diligent is? Reeds op 21 november d.a.v. verzendt hij zijn advies ⁴⁹); de dispositie hierop liet echter tot 4 februari 1817 op zich wachten.

Voor de aannemer van het werk in Haastrecht, een zekere F. Mijnlieff, had het incident nog een lange staart. Volgens art. 8 van het bestek was deze verplicht tot 1 januari 1815 de straat in goede staat te houden en op die datum puntgaaf op te leveren. De extra kosten tengevolge der passage van de Hessenkarren, die de Chef en Ingenieur Blanken aanvankelijk op ten minste f 100,— schatte, bleken uiteindelijk f 257;18;— te bedragen. Deze kwestie gaf aanleiding tot uitwisseling van diverse missiven tussen de beide broeders Blanken, de Inspecteur-Generaal en de Ingenieur en Chef ⁵⁰).

Pasché had in eerste instantie gewonnen, maar de dreiging van moeilijk na te leven voorschriften ten aanzien van wegen, toelaatbare gewichten en wielen, bleef als een donkere wolk boven zijn onderneming hangen. Intussen bleef hij geconfronteerd met de gewone moeilijkheden met de Keulse beurt zelf. Juist aan het eind van het vaarseizoen, op 15 november 1814, kreeg het schip van schipper Barlen, dat volgeladen aan de beurt lag, een lek en maakte het zeven duim water. Nu lag onder in het schip een partijtje rood koper, dat door het water in de Leuvehaven werd opgenomen. Burgemeesteren waarschuwden de bewoners tegen het gebruik van het verontreinigde water en traden in contact met commissaris P. Wachter, om enerzijds vertraging in het vervoer te voorkomen en anderzijds schade aan de gezondheid van de gebruikers door aantasting van de geladen levensmiddelen tegen te gaan. De lading zou onder toezicht van de commissaris en de waagmeester worden gelost en het beschadigde of bedorven gedeelte ervan aan de verladers ter verdere behandeling worden teruggegeven ⁵¹).

Een conflict met Financiën.

Met een omstandigheid, die Pasché had kunnen voorzien, blijkt hij, nu zijn eerste Hessenkarren de grens met het groothertogdom Berg hebben overschreden, te weinig rekening te hebben gehouden. Reeds op 11 juli 1814 had de afdeling Convoyen en Licenten bij dispositie van de Minister-Secretaris van Staat bepalingen be-

kend gemaakt voor het vervoer van aan impost onderhevige goederen. Art. 17 daarvan luidde: 'Om van het zout, de zeep, turf, ge- maal, binnen- en buitenlandsche brandewijnen, jenever, likeuren en wijnen, welke aan de landzijde der Verenigde Nederlanden zul- len worden uitgevoerd, de restitutie of afschrijving van den impost te bekomen, welke, in de respectieve wetten tot ophef van de be- lastingen op de evengemelde specien, bij eenen deugdelijken uit- voer van dezelve is toegezegd, zal deze uitvoer moeten geschieden langs de grenskantoren of uiterste wachten, in art. 1 vermeld'.

Daar wijnen en gedistilleerd tot de voornaamste Rotterdamse handelsartikelen hebben behoord, verwondert het ons niet, dat deze artikelen een aanmerkelijk deel van het voor landtransport aan- geboden goederenpakket hebben uitgemaakt. Hij draalt dan ook niet met zich op 1 december 1814 te wenden tot de hem zo prote- gerende president van de Kamer van Koophandel ⁵²). Hij verwijst in zijn brief naar bovenstaande publicatie en voegt er aan toe, dat voor het vervoer naar Duitsland twee grenskantoren zijn aange- wezen, nl. Westervoort en Schenkeschans. 'Daar nu de landtrans- porten door den aannaaderende winter, en door het ophouden der scheepvaart, reeds begonnen zijn en ik alreeds partijen wijn en ge- distilleerd te vervoeren bekomme, moet ik langs eerstgenoemde weg passeeren met de goederen, die na Kleef, Keulen, Koblenz, Maynz, Frankfort en Zwitserland gedestineerd zijn en daarvan de Bergsche tolleren, tot merkelyk nadeel der Duijtsche kooplieden voldoen, die zij anders, indien er zich een kantoor te Berg en Daal ofte St. Anna bevond, konde sparen, te meer, daar deze weg ook veel spoediger is. Het is alzo van de grootste aangelegenheid voor de commercie dezer stad om alle de voordeelen de transporten te land betreffende voor hunne vrienden te bewerken. En het is alzo met vrijmoedig- heid, dat ik mij verpligt reken, U.Ed. dat ter kennis te brengen en aan U.Ed. te verzoeken om het bij Zijne Exc. den Minister der Verenigde Nederlanden 't daar heen te willen dirigeeren, dat het Z. Exc. moge behage, om te Berg en Daal, ofte te St. Anne, voor de landtransporten der Impost subjecte goederen een grenskantoor op te rigten, ten einde aldaar deze goederen, evenals over Wester- voort zoude kunnen, en mogen worden uijtgevoerd'.

Inderdaad richt de Kamer zich op 5 december 1814 ⁵³) tot de Secretaris van Staat van Financien: 'Wij nemen de vrijheid Uwe Exellentie copie te zenden van een bij ons ingekomen adres van den

Expeditie der Landtransporten alhier, om redenen daarbij vermeld, verzoekende dat het Uwe Exell. behagen mogen een grenskantoor op te rigten te Berg en Daal of te St. Anne. Het is van groot belang, zoo voor de commercie in 't algemeen, als voor deze stad in het bijzonder dat de pas onlangs opgerigte landtransporten op alle mogelijke wijzen worden gefavoriseerd om zooveel beter te kunnen rivaliseren met die welke in Brabant plaats vinden; en ten opzichte van bovengemeld verzoek is dit nog meer het geval alzo ons bekend is dat zich thans partijen import subjecte goederen alhier bevinden, welke niet zullen kunnen worden verzonden wanneer dezelve de voor hun kostbare route over Westervoort moeten nemen.

Met allen grond durven wij dus Uwe Exell. dringend verzoeken op het verlangen van den gemelden Exp., waarmede wij en de geheel commercie ons ten vollen vereenigen, een gunstig regard te slaan en wij durven te meer op een goeden uitslag hopen, overtuigd zijnde van Uwer Exell. verlangen om het welzijn des handels op alle mogelijke wijze te bevorderen, gelijk wij daarvan nog onlangs een blijk gezien hebben in het aan ons, met U.E. Exc. Missive in dato 8 pass. medegedeeld besluit wegens den vervoer der transitogoederen waarvoor de commercie zich aan Uwe Exell. zeer verplicht rekent'.

Jammer genoeg is ons van het lot van dit request niets bekend. Wel weten wij, dat de brieven van Pasché en de Rotterdamse Kamer van Koophandel zijn binnengekomen op 8 december 1814 en dat op de agenda van het algemeen secretariaat van Financiën staat aangetekend, dat spoedig rapport wordt gevraagd aan Cattenburch, de bekende fiscale expert van Willem I ⁵⁴⁾, die zijn loopbaan als inspecteur der indirecte belastingen te Rotterdam in 1794 was begonnen, maar het stempel 'vernietigd' verhindert verder onderzoek. Kennelijk heeft Pasché niets bereikt, het is te betreuren, dat wij de argumenten van Convoyen en Licenten niet kennen.

Moeilijkheden met de provincie Gelderland.

Nog is het eind der beproevingen voor Pasché niet gekomen: op 10 december 1814 vervoegt hij zich opnieuw bij president Van Volenhoven ⁵⁵⁾ met klachten over oponthoud van zijn wagens en daardoor hogere kosten, ditmaal tengevolge van het besluit van de Gouverneur van Gelderland, waarin het passeren van enige dijken

door z.g. Hessenkarren verboden wordt.

Ook nu laat Van Vollenhoven hem niet alleen staan en hij geeft hem een schrijven mee voor de Directeur-Generaal van de Waterstaat, met het verzoek hem ook in deze zaak behulpzaam te zijn ⁵⁶). Immers, de passage van de dijken in de kwartieren van Tiel en Nijmegen is verboden, terwijl die van de Teersdijk en de Graftdijk tussen Arnhem en Nijmegen geoorloofd blijft voor deze wagens. Hij wijst 'op de menigte in deze week geexpedieerde karren', die nu gevaar lopen opgehouden te worden en verwijst voor nadere toelichting naar de expeditie, die zelf de brief afgeeft.

Het antwoord van Repelaer ⁵⁷) is teleurstellend voor hem, want slechts het traject van Utrecht tot Buren behoort tot de Groote weg No 6, de weg van Buren naar Lent blijkt een provinciale weg te zijn, waarvan het beheer niet bij Waterstaat, maar bij Provinciale Staten van Gelderland berust, zodat het verzoekschrift gericht dient te zijn aan de betrokken Gouverneur.

President Van Vollenhoven zendt deze autoriteit daarom op 13 december een ampele missive, die in de vergadering van de 15de wordt goedgekeurd, evenals al het in deze aangelegenheid door hem verrichte ⁵⁵). De daarin gebruikte argumentatie is ongeveer dezelfde als in de voorafgaande: bestrijding van de landtransporten door anderen, vooral die in Brabant en het ophouden van het vervoer te water door de winter. Het besluit van de Gouverneur noodzaakt tot het kiezen van een andere weg, nl. die van Utrecht over Arnhem naar Nijmegen, wat een dag langer reizen en hogere kosten meebrengt, alles opnieuw een belemmering voor de pas ontluikende handel.

Blijkens de notulen van Gedeputeerde Staten van Gelderland, heeft de Gouverneur in de vergadering van woensdag 14 december 1814 mededeling gedaan van de brief van de Kamer van Koophandel en twee leden aangewezen om hem tegen vrijdag 16 december in deze aangelegenheid van consideratie en advies te dienen. Noch in de vergadering van 16 december, noch in een der volgende is de kwestie weer ter sprake gekomen. Vermoedelijk was het verlenen of weigeren van een vergunning een aangelegenheid, die de Gouverneur zelfstandig mocht afdoen ⁵⁸).

Het heeft er alle schijn van, dat de moeilijkheden zo groot zijn geworden dat Pasché ervan heeft afgezien de weg via Tiel voor zijn wegvervoer te gebruiken.

De weerklank in de pers.

Het archief van de Kamer van Koophandel bevat nadien geen berichten meer over Pasché en zijn goederenvervoer over de weg. Opvallend is wel de geringe publiciteit, die aan deze nieuwe snelle wijze van vervoer is gegeven. De Rotterdamsche Courant maakt nergens melding van de aanstelling van de gequalificeerde expeditie. Evenmin worden er advertenties in geplaatst. Te meer valt een advertentie op, die in dezelfde tijd, waarin Pasché en Kamer van Koophandel zich zo geducht weerden, niet minder dan vijf maal in dit blad verscheen⁵⁹⁾, afkomstig van een directe buitenlandse concurrent uit Trier, de firma Wittus en Weissenbach, waarvoor Van der Vijver en Lehr als agenten optraden. Hierin bevelen zij zich, onder verwijzing naar hun uitvoerige circulaires, die zij in september aan de kooplieden der stad hebben aangeboden, nu het vaarseizoen gesloten is, aan voor de expeditie van goederen te land van Holland naar Zwitserland, de Palts en alle plaatsen aan de Boven-Rijn, over Chenée, Luik en Trier. Het vervoer naar laatstgenoemde plaats zal tien à twaalf dagen duren, dat naar Bazel ongeveer het dubbele ervan. Bovendien worden enkele vrachtprijzen per 50 kg opgegeven.

Slechts in G. Bruinings Tableau⁶⁰⁾ vinden wij, en wel op p. 151, een zeer prijzende aanbeveling: 'Pour faciliter les opérations du commerce de Rotterdam vers le sud, il vient d'être établi en cette ville un Bureau d'expédition pour les marchandises, qu'on veut faire transporter par terre, dans la Belgique, en Allemagne, et en Suisse. Cela se fait dans des tems fixés, et à des prix réglés, dont on est informé officieusement quand on le désire, sous la direction du sieur Abraham Louis Passché, Expéditeur privilégié par MM. les Bourguemaîtres, qui soigne avec la plus grande exactitude les objets, qu'on lui confie, et rivalise avec les Expéditeurs les plus habiles, qu'il y ait dans ce pays, ou ailleurs'.

De noot op pag. 147 onthult de identiteit van zijn zegsman, niemand minder dan de secretaris-archivaris van de Kamer van Koophandel, Storm van 's-Gravesande, die als zodanig tot de direct betrokkenen behoorde. Propagandistische waarde kan aan deze vermelding nauwelijks worden toegekend.

De Rotterdamsche Courant, die dr. A. Th. C. Kersbergen terecht braaf en voorzichtig noemt⁶¹⁾, mag de burgerij voorzien hebben van uitvoerig buitenlands nieuws, aan stedelijke actualiteiten

liet zij het maar al te zeer ontbreken.

In de grond was er niet zoveel reden voor Pasché om voor zijn landtransport veel reclame te maken. Het aanbod van lading was in 1814 en volgende jaren overvloedig, de scheepsruimte daarentegen beperkt. Degenen, die voor de keuze gesteld werden genoeg te nemen met lange wachttijden en zeer vertraagde aflevering van hun zendingen, of deze toe te vertrouwen aan het vervoer over land, door de waagmeester van de Keulse beurtvaart zelf, behoeften niet van tevoren daarvan op de hoogte gesteld te worden; zij kwamen immers vanzelf.

Het volkskrantje, de Zamenspraken tusschen Klaartje en Trijntje, geeft een treffend beeld van de enorme hausse na de bevrijding, die voortduurde tot 1818, in welke periode er vele handen te kort waren om al het werk aan te kunnen. Klaartje vertelt ⁶²⁾, dat het logisch is, dat het zo niet kon blijven, maar ze zegt: 'Gaat na de Keulse Beurtschepen an de Leuehaven en ziet dagelijks de kaaye vol goederen leggen, de Keulsche Beurtschippers met die lange Schuiten af en aankomen, o, ondankbare!'

De beurt naar Keulen moest dan ook worden uitgebreid. Commissarissen van de Rhijnvaart stelden verhoging van het aantal schippers van tien tot veertien voor en droegen daartoe op 21 december 1814 Hendrik Kock Jr., Cornelis van Maanen, P. C. Pasché en Ferdinand Kock voor. Tegen eerstgenoemde hadden zij eerder in dit jaar grote bezwaren geuit, omdat hij getracht had de geregelde beurt op Keulen in de war te helpen met hulp van de klerk van een factor en ook, omdat zij hem liever in Dordrecht zagen, waar zijn familie al jarenlang in de vaart op Keulen werkzaam geweest was.

Op 28 november 1814 hadden zij een nieuw concept-reglement op de Rijnvaart vastgesteld; de Kamer van Koophandel gaf op 2 december hierop een gunstig advies aan Burgemeesters. Op hun beurt keurden zij dit goed op 7 januari 1815 en tenslotte gaven, niet zonder enige moeite, Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 30 januari d.a.v. hun sanctie.

Activiteiten van Waterstaat.

Al vernemen wij uit de archieven van deze instantie niets meer over Pasché, de ambtenaren zetten hun taak op het gebied van bepalingen voor het wegvervoer onverdroten voort.

De Chef en Ingenieur Blanken had, zoals gemeld is, op 21 november 1814 zijn onderzoek ten behoeve van het hem door de Directeur-Generaal gevraagde advies voltooid. Het loont de moeite hier dieper op in te gaan. Hij had de door Pasché opgegeven maten en gewichten vergeleken met die, welke in de reglementen, die gelden voor de twee bovengenoemde wegen, werden genoemd, en stelde het volgende vast:

1. 'dat tot heden toe geen andere transportkarren naar Frankfort gepasseerd zijn, dan die van het opgegeven smalste soort van wielen voorzien waren, hetzij dat dezelve bespannen zijn geweest met 1, 2, 3, of 5 paarden.

2. dat bij de gearresteerde reglementen geene andere bepaling bestaat, dan dat de breedte 5 duym moet zijn.

3. dat er hoegenaamd geene redenen kunnen bijgebracht worden, waarom eene andere bepaling voor de overige 's Landswegen zoude behoeven of behoren maar integendeel dezelfde bepaling van wielen van 5 duym op deze weg van Rotterdam naar Utrecht No 13 en alle verdere bestemde groote wegen wel degelijk zouden behoren te worden vastgesteld en wel omdat langs deze weg ook voor een gedeelte bestraat is, bestraaete steeden en dorpen traverseerd en dus in zoo verre aan de voorz. groote wegen gelijk is – maar zulks is te meer noodzakelijk voor zandwegen en allerbijz. voor zooverre de passage gaat over waterkeerende dijken zooals hier op deze weg het geval is, aan welke dijken tusschen Gouda en Oudewater door deze transporten aanmerkelijke benadeeling niet als passage slechts beschouwd, maar als capitale waterkeering is toegebracht en veel verzwakt is geworden, daar gedeelten der kruinen, door insporen afgesneden en binnewaarts geperst zijn en alzoo de noodige zamenhang van het waterkeerende Corps des dijks gedeeltelijk verbroken geworden is.'

Hij kan de 'waarheid van deze consideratien' door locale visitatie bevestigen en voegt een concept-reglement in voor de grote wegen in Zuid-Holland (negen stuks) in 't bijzonder voor No. 13 van Rotterdam naar Utrecht. Vooreerst zullen deze wegen verboden zijn voor wagens met meer dan drie paarden of met een hoger gewicht beladen dan 2500 à 3000 pond. De wielvellingen van tweewielige wagens moeten 5 duim, die van de vierwielige $3\frac{1}{2}$ duim breed zijn. De vellingen van de Hessenkarren moeten tenminste 5 duim Rijnlands breed zijn en voorzien van ingezonken klink-

nagels, een en ander op verbeurte van kar en paard voor elke overtreding (een waarlijk draconische straf). Voor de veiligheid van de passage zullen de assen zoveel mogelijk op Hollands spoor gemaakt moeten worden.

Als de tolwachters, op vermoeden van overbelasting, vaststellen dat de lading hoger dan 2500 pond is, is een boete van f 100,— verschuldigd, zo nodig te verhalen op paard, voertuig en lading, waarvan de helft toekomt aan de tolgaarder en de andere helft ten bate van de weg zal strekken.

Mocht de tolgaarder het mis hebben en de lading beneden de 2500 pond zijn, dan zal hij de voerman als schadevergoeding voor het oponthoud f 3,— uit eigen beurs moeten betalen. Alle geëmployeerden aan de wegen, speciaal de barrièreheffers, zullen echter gehouden zijn de passanten met bescheidenheid te behandelen op straffe van een boete van f 6,—.

Tenslotte zullen de Ingenieurs en Chefs der districten over een voldoende aantal exemplaren van dit reglement moeten beschikken en zal dit laatste 'in al de langs de weg gelege gemeenten met klokslag more solito gepubliceerd en aan de respectieve kerken geaffigeerd worden en zullen exemplaren van dit reglement in de huizen van ieder der barrières, herbergen en pleisterplaatsen langs voorz. route worden opgehangen.

Als wij deze voorgestelde bepalingen vergelijken met die voor de weg Den Bosch-Luik ⁶³), dan treft ons enerzijds, dat daarin geen verschil gemaakt wordt tussen winter- en zomerseizoen, anderzijds het veel hoger toegelaten gewicht, dat voor een vierwielige kar in het gunstige seizoen tot 21.000 pond gaat. De breedte van de velingen is dan wel aanzienlijk hoger, maar zelfs in het ongunstige seizoen is voor een gewicht van 4400 pond slechts 4¹/₂ duim Rijnlands vereist. Ook zijn de boeten veel zwaarder en wordt daar geen schaal tarief toegepast, naar de mate van overbelading. Verscheidene andere bepalingen komen letterlijk overeen, wat geen wonder mag heten, als men bedenkt, dat Blanken stellig kennis droeg van het besluit van Willem I van 9 juli 1814.

Ongetwijfeld had Blanken goede waterstaatkundige argumenten voor zijn stringente voorschriften, maar duidelijk is ook, dat hij het op de Hessenkarren bepaald niet had begrepen!

Ofschoon zijn voorstellen nog niet waren geaccepteerd, of misschien juist daarom, heeft hij weg No 13 nauwlettend in het oog ge-

houden, vooral het deel Rotterdam-Gouda. Het Register van Inkomende Missives over het jaar 1815 bevat een hele reeks brieven betreffende deze weg ⁶⁴), alle uit het eerste kwartaal. De laatste, die van 21 maart heeft Repelaer waarschijnlijk aanleiding gegeven tot zijn missive van 22 maart 1815 aan de regering van Rotterdam ⁶⁵), waarin hij aandringt op spoedige reparatie van deze weg, die zich in zeer slechte staat bevindt en waar slechts twee arbeiders zich onledig houden met het stoppen van de gaten in het wegdek.

Twee weken later, op 4 april 1815 zendt Repelaer opnieuw een brief ⁶⁶). Blanken had hem nl. gerapporteerd, dat er op dezelfde weg niet één straatmaker aan het werk was, maar dat alleen twee kinderen, die samen nog geen 25 jaar telden bezig waren de aarde langs de kanten op te scheppen en over de straat te verspreiden.

Hij vestigt er de aandacht op, dat dit lijnrecht in strijd is met de belofte in de missive van Burgemeesteren van 25 maart j.l., dat er vanwege Gouda en Rotterdam zes arbeiders werkzaam zouden zijn. Hij dringt op de grootst mogelijke spoed aan om de weg in behoorlijke staat te brengen en verzoekt hem op de hoogte te stellen van de te nemen maatregelen.

Burgemeesteren en Raad stellen dit schrijven in handen van fabriekmeesteren om daarover rapport uit te brengen ⁶⁷).

Enige tijd later, nl. 14 juni 1815 schrijft de Stadsregering een brief aan Repelaer ⁶⁸), met het verzoek, dat 'tot conservatie van den straatweg tusschen deze stad en Gouda moge worden geordonneerd, dat geen zwaar beladene karren anders dan met breede wielen gemelden weg zullen mogen passeeren'. Heeft Pasché inmiddels de nodige voorzieningen aan zijn materieel aangebracht? Onmogelijk is dat niet.

Het wordt eentonig, maar op 10 oktober 1816 volgt een nieuwe klacht over de slechte toestand van deze weg, en wel van de zijde van de Gouverneur van Zuid-Holland ⁶⁹). Opnieuw krijgen fabriekmeesteren de opdracht van consideratie en advies te dienen.

Op 26 november 1816 vergadert het stadsbestuur over een schrijven van de vorige dag van dezelfde dignitaris, waarin deze mededeling doet van de bij het Ministerie van Waterstaat binnengekomen klachten over de schade, die de z.g. Hessenkarren aan de straatweg tussen de steden Rotterdam en Gouda toebrengen en verzoekt hem, alvorens hij zich tot de betrokken minister wendt, mede te delen, welke de breedte der wielvellingen en het gewicht

HONDERD ZES EN ZESTIGSTE TAFEREEL.



*Hessen voerman! brengt g' uw waren,
Op uw' kar, zoo zwaar beladn,
Naar het pakhuis van den koopman,
Na veel dagen reizens aan.*

*Wel, wat kan die moeite u schelen,
Wijl gij daarvoor winst geniet;
En door Neêrlands handelaren,
Uwe zorg betalen ziet.*

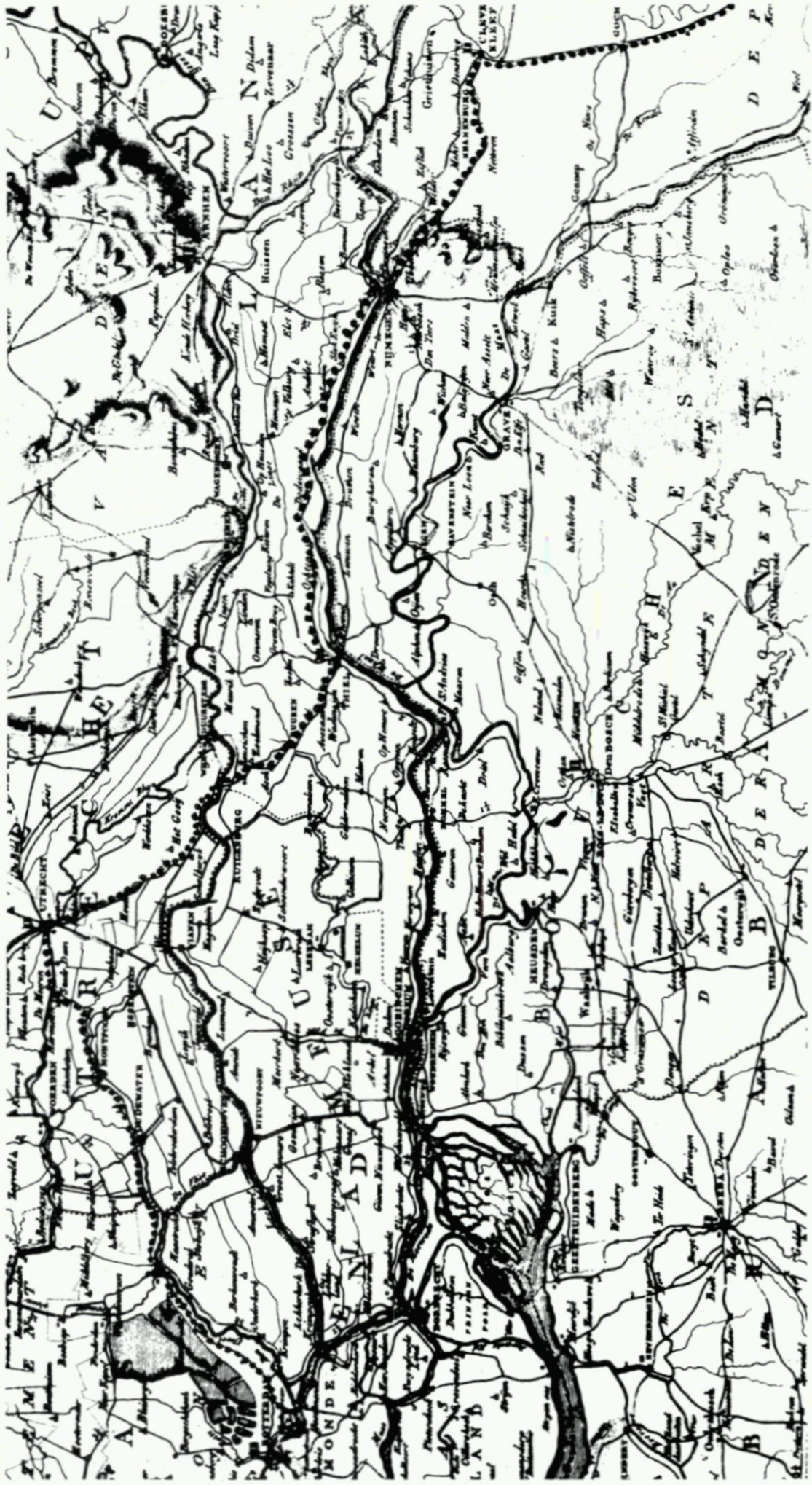
*Inderdaad, elk wil zoo gaarne,
Schoon de moeiten moeijelijk schijn;
Met de rijke Nederlanders,
Vrienden in den handel zijn!*

HESSEN-VRACHTKAR.

De uitbreiding des koophandels doet deze Hessen voerlieden op zware vrachtwagens of karren, de goederen naar en van *Duitschland* en andere gewesten tot ons overvoeren. Hunne ladingen die in waarde en soort van produkten onderscheiden zijn, worden door verscheidene voor elkander gespannen sterke paarden getrokken, waarbij zich twee, drie of meer voerlieden bevinden: zij doen slechts kleine dagreizen, zoowel uit hoofde der zware vrachten, die de karren geladen hebben, als ook omdat de voerlieden verplicht zijn naast de paarden te gaan en den weg te voet af te leggen. De handel die onze Nederlandsche kooplieden door dit middel drijven, is zeer uitgebreid, en zoo men verzekert over het algemeen vrij voordeelig.



54. Hessenvrachtkar, uit: *Verzameling van Nederlandsche tafereelen van kunsten, ambachten en bedrijven voor kinderen...*, Zaltbommel 1830.



55. De route van Rotterdam naar Kreef, aangegeven op de 'Algemene kaart van Holland met de postroutes', 1810.

der wagens en rijtuigen behoort te zijn ⁷⁰).

De hierop genomen resolutie luidt: 'En is daarop aan welgemelde Heer Gouverneur gerescribeerd, dat het Burg. voorkomt, dat de vragt van wagens en rijtuigen van vier wielen zoude behoren te worden bepaald op 3 duizend pond, en zoo die wigt werd gereden op twee wielen, dat dan de vellingen zouden behoren te zijn op zes duim, komende gemelde wigt overeen met de kragten van twee paarden, waarom zoude kunnen worden daargesteld dat geene rijtuigen op twee wielen gemelde weg passeerende zouden mogen worden bespannen met meer dan twee paarden'.

Men ziet, de boze Hessenkarren gaan maar door met hun verderfelijke activiteiten, en het is niet uitgesloten, dat het dezelfde zijn, die onder het beheer van Pasché staan. In de Naamlijst der stad Rotterdam voor 1822 staat hij ook vermeld onder de stalhouders en voerlieden en staat als begindatum van zijn werkzaamheid in deze kwaliteit het jaar 1814 vermeld. In het Register van het Deuren- en Venstergeld van 1815 wordt hij als bestelmeester der Keulse beurt aangeduid ⁷¹), wat erop kan wijzen, dat hij dit materieel ook wel voor het bestellen van zendingen uit het Rijnland heeft gebruikt. Uit dit register en dat van 1814 blijkt, dat hij in die jaren tot een bescheiden mate van welstand is gekomen: in 1814 wordt hij aangeslagen voor resp. f 265,28 en f 56,10, in 1815 voor f 101;8;10 en f 24;17;10.

Pasché en de Rijnvaart op Keulen na 1814.

Als vader Johan Gideon, als particulier bij zijn schoonzoon Leendert van Onselen inwonend, in 1817 overlijdt, in de dood spoedig gevolgd door zijn vrouw, is Abraham Lodewijk al jaren getrouwd met Christina Reyneker, uit welk huwelijk in 1802 een zoon geboren is, Lodewijk, ook wel Louis Paché geheten. Als waagmeester en bestelmeester der Keulse beurtvaart maakt hij alle ups en downs ervan mee, de drukte van 1814, de moeilijkheden door de kortstondige terugkeer van Napoleon in 1815, in welke tijd het stadsbestuur talrijke voerlieden requireert, de schaarste en duurte in 1816 en dan de gouden tijd in 1817. Deze laatste is echter van korte duur, het volkskrantje vertelt het ons, kort maar krachtig ⁷²).

Vrouw Gerritsen klaagt daar: In het bevrijdingsjaar telde zij in de Wijn- en Leuvehaven wel 1500 schepen, alles zou beter en goed-

koper worden, 'en hoe staan wij er nou by met de Trafike Fabrieken en de Negotie in 't algemeen? Voor twee jaar geleden zag men een nieuw keuls hoofd maken op de wijnhaven voor de keulsche beurtscheepen die telkens binnen 3 a 4 dagen volgeladen heen en weer vaarden, men kon die beurt niet voorby passeeren zonder moeiten, doch komt nu eens? tien dage mag elke beurtman leggen en dan moet zy vertrekken, dat zy tans ook doen met nog geen halve lading' . . . 'Wie kan tans vrolyk en opgebeurd zijn? als de dood zoo in de pot is?' En Willemyn klaagt in augustus 1819, dat de handel kwijnt, de neringen stilstaan, hele zwermen sjouwers, kruiers, ja van schippers zelf, van gebrek vergaan, en over de dodelijke stilte in de Maas en op de Boompjes ⁷³).

Op den Hooff ⁷⁴) geeft voor de volgende jaren, 1819-1825 vergelijkende cijfers. In tegenstelling tot de Rotterdamse kooplieden, die geen heil zien in de opkomende stoomvaart, ziet deze Amsterdamse advocaat en Rijnvaartcommissaris toch wel mogelijkheden: 'Men zou hier eenige uitzondering kunnen maken ten behoeve der stoomvaartuigen, teneinde deze inrigting, waarvan misschien mettertijd voor den Rijn veel goeds te wachten is, te bevorderen ⁷⁵).

In dit verband is het interessant kennis te nemen van het advies van de Kamer van Koophandel aangaande het plan van Barrett en Dubois de vaartuigen tegen de stroom op te werken door middel van een stoommachine: 'Het ware zeer goed voor de commercie, wanneer op deze wijze de Goederen naar Duitschland verzonden worden in denzelfden tijd als zulks per as geschied en tot de gewoone vragen welke aan de schippers betaald worden, ofschoon ook deze zedert de invoering van het nieuwe Reglement op de Keulsche beurt zoo geregeld en prompt varen, dat er weinig te verlangen overblijft, doch er bestaan welligt aan den anderen kant ook zwarigheden, die nader dienden onderzocht te worden, en wij hebben daarom het best geoordeeld de projectanten te verwijzen naar de schippers zelve omdat wanneer zulk eene onderneming tot stand konde worden gebragt dezelve onzes inziens niet ten hunnen nadeele zoude moeten strekken maar eene gemeenschappelijke zaak tusschen hun en de gem. Bryant Barrett en Du Bois zoude moeten zijn ⁷⁶).

Toch houden de klachten over de Keulse schippers aan. Bijzonder sterk is, wat de Nederlandse agent te Mainz, Bourcourd, reeds eerder, op 19 december 1815 aan president Van Vollenhoven

schrijft ⁷⁷); De beurtschippers moeten actief zijn en de handel door snelle aflevering en billijke vrachten aantrekken. Hij noemt hen rijke, gemakkelijke en eigenzinnige heerschappen, die meer aan grappen dan aan snel varen denken en rustig met hun schip blijven liggen, als het hun zo uitkomt. Hij hoopt, dat luie en trage schippers reglementair gestraft zullen worden en voor snelle reizen beloond. Wij dienen door activiteit en begunstiging van ons eigen vervoerapparaat bij gesloten water – hier doelt hij kennelijk op het transport over de weg – anderen, zelfs Antwerpen te overtreffen. Na advies aan Wachter gevraagd te hebben, antwoordt Van Vollehoven hem op 15 januari 1816. Hij vindt dat Bourcourds klachten op zeer partijdige informaties berusten. Er zijn inderdaad rijke schippers, maar gemakkelijk zijn zij niet en evenmin lui ⁷⁸). De meeste hebben de reis in twaalf à veertien dagen afgelegd. Hun schepen zijn wel zwaar, maar zo geoutilleerd en bemand, dat zij vlot geladen en gelost kunnen worden. Het is in hun eigen belang met de verzending spoed te betrachten en het nieuwe reglement bevat voldoende strafbepalingen tegen de ‘sukkelaars’.

Ook uit andere gegevens blijkt de achteruitgang van de Rijnvaart na 1817. Schipper Hendrik Kock geeft in een klacht aan Commissarissen van de Rhijnvaart een opstelling van de vrachten door hem in de jaren 1818 tot 1821 vervoerd, waaruit een belangrijke daling te constateren valt ⁷⁸).

Uit ongeveer dezelfde tijd dateert een klacht van zeven Keulse schippers, onder wie P. C. Pasché, over de kosten van het Pruisische tolmanifest en de maatregel van minister Falck, op grond waarvan Burgemeesteren Giltay en Pasché hebben aangesteld tot het opmaken van de ladingstaat der schippers ⁷⁹). Bedoeld is Louis Pasché, de zoon van de waagmeester. Kennelijk koesteren zij tegen de laatstgenoemde antipathie, omdat zij hem verdenken zijn zoon daarmee op hun kosten een aardige baan te hebben bezorgd.

In de eerste plaats willen zij een copie van het genoemde aanstellingsbesluit zien. Zij willen de bestaande moeilijkheden tussen hen en de genoemde convooilopers uit de weg ruimen en weten welke papieren zij nu moeten inleveren en vragen of een en ander niet kosteloos kan geschieden. Tot dusver moeten zij het bedoelde tolmanifest aan de waagmeester tonen, wat tijd kost en waarvoor Pasché maar liefst 4 à 6 stuivers per last berekent. Laatstgenoemde

moet verplicht worden de waaglijst voor vertrekkende goederen binnen twaalf uur na weging van het laatste goed, aan de schippers te overhandigen, zodat zij deze kunnen controleren aan de hand van de vrachtbrieven.

Pasché moet op de laatste laaddag tot laat in de avond afwegen. De schippers moeten het recht hebben aan de waagmeester aan te wijzen welke goederen het eerst gewogen moeten worden voor een goede stuwage van hun schip. Hij moet daarbij het vastgestelde gewicht der goederen niet op luide toon afroepen, om alle onaangenameheden met de rijksambtenaren te voorkomen. Als hij ooit abuizen maakt t.a.v. de wicht op de waaglijst en zulks te Keulen bij controle van het daarop berustende manifest ontdekt wordt, moet de boete voor rekening van de waagmeester komen. Verder dient hij het gewicht van ieder collo transitogoed afzonderlijk vast te stellen.

Tenslotte verlangen zij vereenvoudiging van de controle op de documenten. A. Giltay en L. Pasché zullen voor het opmaken van de vrachtlijst der zendingen uit Keulen een bedrag van f 2,50 per bladzijde mogen berekenen. Overigens zullen de schippers vrij zijn van diensten van cargadoors of factors naar believen gebruik te maken.

Ook in deze kring van personen, die voor hun bedrijf zo nauw op elkaar zijn aangewezen, blijkt het dus niet altijd pais en vree te zijn. Toch blijft de waagmeester zijn post waarnemen. Drie jaar na het overlijden van zijn vrouw in 1823 hertrouwt hij met een zeven jaar jongere weduwe Janna of Johanna Zieverinck. Bij de volkstelling van 1829 woont hij aan de Wijnhaven No 253. Op 8 november 1827 wordt hij grootvader van Ferdinand Abraham Louis Pasché, die al op 6 april 1829 overlijdt. Een tweede kleinzoon, geboren op 18 juni 1829 blijkt levenskrachtiger, hij krijgt de traditionele grootvaderlijke voornamen Abraham Lodewijk, gecompleteerd met de naam Ferdinand. Na 1830 vinden wij de waagmeester en landtransporteur niet meer vermeld.

Zijn nageslacht komt evenmin los van het vervoer. Zijn zoon Louis wordt in 1827 expediteur bij de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij genoemd, in 1829 en 1832 bij het aangeven van de geboorte van zijn kinderen cargadoor, woonachtig in de Groote Draaisteg A 107. In 1838 woont hij als cargadoor aan de Boompjes A 146 en heet hij tevens convooiloper met zijn compagnon

A. Giltay. In 1851 wordt hij expediteur genoemd en woont hij aan de Terwenakker I 203. In 1854 heeft hij zich geassocieerd met een zekere Dijkman als convooiloper en houdt hij kantoor aan de Boompjes I 106.

Diens zoon, de bovengenoemde A. L. F. Pasché wordt in 1854 conducteur genoemd, wonende aan de Botersloot 9-536. In 1856 woont hij aan de Coolsche kade 14-493 en heet dan verhuurder van paarden en rijtuigen, in 1858 stalhouder aan de Schiedamschedijk 3-143, in 1859 rijtuigverhuurder aan de Torenstraat 7-186 en in 1860 koetsier aan hetzelfde adres. Mogelijk heeft hij deze tak van bedrijf van zijn grootvader geërfd of overgenomen. In sociaal opzicht schijnt de familie te degraderen.

Ook met de Keulse beurt gaat het bergafwaarts, zij raakt in verval door de opkomst der stoomboten en heet sindsdien dan ook de Oude Keulse beurt. In 1834, 1839 en 1840 wordt G. van der Pot als commissaris genoemd, die aan de Leuvehaven C 328 woont. De ligplaats der schepen is dan aan het eind van de Wijnhaven. Onder de schippers worden nog drie namen Kock, drie namen Van Hees en één Deutz genoemd.

Bij de Stoombootvaart op de Neder- en Midden-Rijn met hoofdzetel Dusseldorf worden De Cock en Barlen als agenten genoemd. Zij hebben blijkbaar gezien, waar de toekomst lag: de stoomboot ging zo snel – de eerste voer al in 1816 in vijf dagen naar Keulen – dat ook concurrentie van het vervoer over de weg uitgesloten moest worden geacht. Slechts incidenteel verneemt men nog van wegvervoer naar Luik en Maastricht, maar dan via de beurt op Den Bosch⁸⁰⁾, hetgeen in totaal vijf dagen vergt.

Die mogelijkheid werd pas geopend door de komst van de vrachtauto. Het internationaal wegvervoer moest echter nog lang wachten op de aanleg van daarvoor geschikte wegen. Eerst toen kon de draad, door A. L. Pasché gesponnen, weer opgenomen worden en zich ontwikkelen tot het uitgebreid netwerk, dat Rotterdam met het gehele continent verbindt.

NOTEN

1) P. W. Klein, *Kost en Moeite. De economische en sociale geschiedenis in Nederland weerspiegeld in de Atlas Van Stolk*. Rotterdam 1968, No 35.

- 2) J. E. J. Geselschap, De straatweg Rotterdam-Gouda (1680-1857) en het Goudse wagenveer (1653-1852). In *Rotterdams Jaarboekje* 1970, p. 210-221.
- 3) Joh. de Vries, Amsterdam-Rotterdam, rivaliteit in economisch historisch perspectief. Bussum 1965, p. 9.
- 4) J. G. van Dillen, R.G.P. 60 (1925), 1383.
- 5) T. P. van der Kooy, t.a.p., p. 107.
- 6) G.A.R. Archief der gilden, No 149.
- 7) J. M. Fuchs, Beurt- en Wagenveren. Amsterdam 1946, p. 299.
- 8) W. G. D. Murray, De voorgeschiedenis der Kamer van Koophandel te Rotterdam, 1795-1803. Rotterdam 1946, p. 130.
- 9) G.A.R. Inv. Kamer van Koophandel, 70.
- 10) G.A.R. Archief der Gilden, No 149.
- 11) G.A.R. Inv. Scheffer, afd. Scheepvaart, 339.
- 12) *Rotterdamsch Jaarboekje* 1932, p. 177.
- 13) G.A.R. Notulen van Wethouders, 1795, p. 111.
- 14) Murray, t.a.p., p. 132-133.
- 15) Mathieu Schwann, *Geschichte der Kölner Handelskammer*. Köln 1906, p. 204.
- 16) Idem, p. 274.
- 17) J. op den Hooff, Iets over de vaart op den Rijn. Amsterdam 1826, p. 6-7.
- 18) Idem, t.a.p., p. 10.
- 19) A. R. Falck, *Ambtsbrieven 1802-1842*. 's-Gravenhage 1878, p. 24.
- 20) G.A.R. Inv. Kamer van Koophandel, 16 No 64.
- 21) G.A.R. Inv. Kamer van Koophandel, 16 No 90.
- 22) G.A.R. Inv. Kamer van Koophandel, 16 No 101.
- 23) F. E. M. Vercauteren, De aanleg van de straatweg Best-Lommel als deel van de verbinding 's-Hertogenbosch-Luik (1745-1818). Nijmegen 1958, als deel V. van: *Bijdragen tot de sociale en economische geschiedenis van het Zuiden van Nederland*.
- 24) G.A.R. Inv. Kamer van Koophandel, 35.
- 25) G.A.R. Inv. Kamer van Koophandel, 17, No 115.
- 26) G.A.R. Inv. Kamer van Koophandel, 17, No 129.
- 27) G.A.R. *Amptenboek X*, 16 september 1814.
- 28) F. Leyden, Een kaart der postroutes in het voormalige Koninkrijk Holland in 1810. *Tijdschr. Kon. Ned. Aandr. Gen.*, deel LIV (1937), p. 555-558.
- 29) *Nieuw Nederl. Biogr. Woordenboek I*, p. 356-357.
- 30) A.R.A. Inv. Waterstaat, Reg. 796 No 3900, 11 september 1814.
- 31) A.R.A. Inv. Waterstaat, Reg. 796 No 3843, 7 september 1814.
- 32) A.R.A. Inv. Waterstaat, Disp. No 6339, 14 oktober 1814.
- 33) A.R.A. Inv. Waterstaat, Reg. 796 No 617, 22 oktober 1814.
- 34) A.R.A. Inv. Waterstaat, Disp. No 6585, 28 oktober 1814.
- 35) A.R.A. Inv. Waterstaat, Reg. 796 No 620, 26 oktober 1814.
- 36) A.R.A. Inv. Waterstaat, Reg. 796 No 637, 31 oktober 1814.
- 37) Over de aard en gebruik van deze wagens: S. J. Fockema Andreae, *Hessenwegen*. Amsterdam 1957, ook in *Versl. Ned. Kon. Ak. Wet.*, dl 20, No 11.

- 38) A.R.A. Inv. Waterstaat, Bijlage van missive No 6720, 4 november 1814.
- 39) A.R.A. Inv. Waterstaat, Disp. No 6629, 31 oktober 1814.
- 40) A.R.A. Inv. Waterstaat, Disp. No 6630, 31 oktober 1814.
- 41) G.A.R. Inv. Kamer van Koophandel, 30, No 178.
- 42) G.A.R. Inv. Kamer van Koophandel, 8.
- 43) G.A.R. Inv. Kamer van Koophandel, 8.
- 44) G.A.R. Inv. Kamer van Koophandel, 17 No 149, 3 november 1814.
- 45) G.A.R. Inv. Kamer van Koophandel, 17 No 150, 5 november 1814.
- 46) G.A.R. Inv. Kamer van Koophandel, 17 No 151, 7 november 1814.
- 47) A.R.A. Inv. Waterstaat, Reg. 796 No 2404, 11 november 1814.
- 48) A.R.A. Inv. Waterstaat, Disp. No 6925, 14 november 1814.
- 49) A.R.A. Inv. Waterstaat, Reg. 796 No 684, 21 november 1814.
- 50) A.R.A. Inv. Waterstaat, Reg. 796 No 696, 24 november 1814; Disp. 7428, 12 december 1814; Reg. 797 No 1283, 26 juni 1815.
- 51) G.A.R. Res. Burgem. van 16 november 1814.
- 52) G.A.R. Inv. Kamer van Koophandel 17 No 161, 1 december 1814.
- 53) G.A.R. Inv. Kamer van Koophandel 17 No 190, 5 december 1814.
- 54) Mededeling van het Hulpdepot der Rijksarchiefdienst te Schaarsbergen.
- 55) G.A.R. Inv. Kamer van Koophandel, 8, notulen van vergadering 15 december 1814.
- 56) A.R.A. Inv. Waterstaat, missive 5356, 10 december 1814.
- 57) G.A.R. Inv. Kamer van Koophandel, 17 No 170; Disp. Waterstaat 7430, 12 december 1814.
- 58) Mededeling van het Rijksarchief in Gelderland.
- 59) Rott. Courant van 26 en 29 november en 1,8 en 10 december 1814.
- 60) G. Bruining, Tableau topographique et statistique de Rotterdam; où cette ville est décrite sous tous les rapports remarquables; suivi de quelques détails historiques et antiquaires, tendant à répandre un nouveau jour sur l'ancienne histoire de cette ville, et sur celle de ses environs. Rotterdam 1815. Voor deze verwijzing van mr. W. F. Lichtenauer betuigt schrijver gaarne zijn dank.
- 61) Rotterdamsch Jaarboekje 1940, p. 47.
- 62) 26ste Zamenspraak tusschen Klaartje en Trijntje, oktober 1816.
- 63) Vercauteren, t.a.p., p. 109-112.
- 64) A.R.A. Inv. Waterstaat, Reg 797, No 865, 919, 983, 1003, 1109 en 1360.
- 65) G.A.R. Reg. Ink. Miss. 1815 No 211.
- 66) G.A.R. Ink. Miss. 1815 No 254.
- 67) G.A.R. Res. Burgem. 1815, No 3.
- 68) G.A.R. Reg. Uitg. Miss., No 249.
- 69) G.A.R. Reg. Ink. Miss., No 505.
- 70) G.A.R. Reg. Ink. Miss., No 605.
- 71) G.A.R. onder No 248.
- 72) 18de Zamenspraak tusschen Klaartje en Trijntje, mei 1819.

- 73) 31ste Zamenspraak tusschen Klaartje en Trijntje, augustus 1819.
 74) Op den Hooff, t.a.p., p. 104-107.
 75) Idem, t.a.p., p. 44.
 76) G.A.R. Ink. Miss. 1815, No 651, 22 september 1815.
 77) G.A.R. Inv. Kamer van Koophandel 70.
 78) G.A.R. Inv. Kamer van Koophandel 35.
 79) G.A.R. Inv. Kamer van Koophandel 35, vermoedelijk van eind oktober 1820.
 80) G.A.R. Inv. Kamer van Koophandel 19 No 74. Advies van Nierstrasz en Van der Houwen op rekwes van A. Bauduin om toelating als beurtschipper op Luik en Maastricht van 5 februari 1817.

BLADVULLING

ZORGEN OVER GROENVOORZIENING EN TREKHONDEN

Mijnheer de Redacteur!

Het is aangenaam te zien, dat van gemeentewege goede zorg wordt gewijd aan het geboomte dat onze kaden versiert. Die zorg blijkt ook thans weder, waar overal gesnoeid en gehakt wordt. Maar mag ik mij de bescheiden vraag veroorloven, was 't niet nuttig het aantal boomen wat te vermeerderen? Zou 't b.v. niet goed zijn om de oude stadsvesten, waar nu hier en daar nog een overblijver stand houdt, geheel te beplanten. Nuttig zou 't wezen op de Coolvest, indien de groentenmarkt wat lommer mocht hebben – indien 's zomers het groot aantal honden, dat de wagens naar de melkmarkt trekt, niet aan de felle middagzon zoo direct was blootgesteld, en bovendien zou de welstand er door bevorderd worden; want immers zal niemand onze oude singels bewandelende, de bouwkundige vormen van de overzijde bewonderen.

Vijand van meê te sturen waar men er niet toe geroepen is, laat ik het bovenstaande natuurlijk geheel aan de zorg van 't gemeentebestuur over, maar als oud Rotterdammer kon ik toch niet laten bescheidenlijk te zeggen wat mij voorkwam nuttig te kunnen zijn.

Ontvang voor de plaatsing mijn dank, mijnheer de redacteur. S.

(Ingezonden stuk in het 'Zondagsblad' d.d. 21 februari 1874.)