

Oostzeevaart

Handelsvaart op met name de Scandinavische en Baltische landen, met grote deelname van Zaankanters in de eerste helft van de 17e eeuw. In die tijd waarschijnlijk één van de pijlers van de Zaanse economie. De Oostzeevaart (of: Sontvaart) was zeer belangrijk voor de opkomst van het gewest Holland. De stad Amsterdam heeft er mede haar bloei aan te danken. De Amsterdamse stapelmarkt was als het ware een spin in een web waarin allerlei goederen samen kwamen om met winst te worden verhandeld. Bevrachtingscontracten van bijvoorbeeld Oostzaanse kooplieden op de Oostzeevaart bevestigen dit beeld. In het Amsterdamse notariële archief heeft [S.Hart](#) 537 contracten gevonden, die tussen 1598 en 1698 zijn opgesteld voor Oostzaanse kooplieden. Zij geven een goed beeld van de vervoerde goederen, van de tonnage van de ingezette schepen en van de route die deze voeren. Het notariële archief is niet de enige bron van informatie over de Oostzeevaart. Denemarken liet vanaf het begin van de 15e eeuw elk schip dat de Sont passeerde, bij Helsingör tol betalen. De scheepsbewegingen in deze straat zijn geregistreerd en bewaard gebleven. Slechts zes Duitse Hanzesteden waren vrij van tol. Hollanders werd vaak vermindering van tol toegestaan. De tol bleef tot 1857, toen Denemarken met 30,5 miljoen Deense daalders werd uitgekocht.

Hoe belangrijk de Nederlanders een open Sont vonden bleek in 1658 toen een Nederlandse vloot onder leiding van Van Wassenaar van Obdam een ten gunste van de Denen ingezette Zweedse vloot versloeg. De Nederlandse Oostzeevaart kreeg grote klappen gedurende de Noordse oorlog (1655-1660) en zou zich nadien nooit meer geheel herstellen. De Zaanse Oostzeevaart dateerde al van de eerste helft van de 16e eeuw. Tussen 1537 en 1548 passeerden in totaal 199 aan de Zaan thuishorende schepen de Sonttol. Voordien werden in het jaar 1497 al twee Zaanse schippers geregistreerd. [Van Braam](#) gaat er van uit dat tot 1580 het aantal betrekkelijk weinig toenam. Vanaf 1590 was er sprake van een snelle groei van het aantal Zaanse doorvaarten. De periode 1590-1640 geldt als bloeiperiode van de Zaanse Oostzeevaart. Na 1720 werden alleen Zaanse schepen in de Sonttolregisters opgenomen. Dat waren er achtereenvolgens:

- 22 in de periode 1721-1730;
- 16 in 1731-1740;
- 11 in 1741-1750;
- 8 in 1751-1760;
- 34 in 1761-1770;
- 54 in 1771-1780;
- 6 in 1781-1790.

Uit de tabel blijkt duidelijk dat met name Zaandam, Oostzaan en Krommeniedijk van de Oostzeevaart hebben geprofiteerd. Krommeniedijk dankte haar bloei gedeeltelijk aan haar ligging bij Uitgeest en Akersloot. In totaal betaalden tussen 1581 en 1630 1500 schepen uit deze twee niet-Zaanse dorpen tolgeld in de Sont (ter vergelijking: in dezelfde periode passeerden 1892 Zaanse schepen de tol). Ook na die tijd passeerden schepen uit Uitgeest en Akersloot de tol; de bloeiperiode van de Oostzeevaart vanuit deze dorpen kwam echter een twintigtal jaren eerder ten einde dan die van de Zaanstreek. Voor de Oostzaanse schepen heeft Hart uitgezocht wat er werd vervoerd. Het merendeel van de door Oostzaanse kooplieden bevrachte schepen ging 'ballastscheeps' en in konvooi (om kapers af te schrikken) naar Frankrijk. Daar werd zout (of soms wijn) geladen. Deze producten werden niet naar Amsterdam, maar rechtstreeks naar de Oostzee gebracht. In La Rochelle hoorde de schipper in welke zouthaven hij zijn vracht kon halen.

Helsingör was niet alleen de tolhaven; hier kreeg de schipper ook te horen in welke haven moest worden gelost. De belangrijkste loshavens waren Danzig, Koningsbergen en Riga. Andere plaatsen die in de archieven werden gevonden zijn Elbing, Stettin, Reval, Kopenhagen, Köbe, Stockholm en

Norrköping. De retourvracht die men hier innam bestond vaak uit 'zware waren', dat wil zeggen koper, ijzer of teer. Bijna 31% van de door Oostzaanse kooplieden bevrachte schepen voer tussen 1598 en 1698 zoals beschreven eerst naar Frankrijk en vervolgens naar de Oostzee. 11% van de schepen had de Oostzeehavens als eerste (en enige) bestemming. Deze schepen voeren met zout of in ballast naar de Oostzee, of soms naar Viborg of Abo (Turku) in Finland, en vervoerden een lading pek of teer retour. 15,5% van de schippers voer de route Amsterdam-Zweden-Amsterdam, terwijl 12,5% van de schippers de route Amsterdam-Setubal-Zweden-Amsterdam voer. Setubal was een Portugese zouthaven. Deze route werd in konvooi gevaren, ter afschrikking van kapers of schepen van landen waar Nederland mee in oorlog was. De resterende 30% van de bevrachtingscontracten werd afgesloten over een heel scala van bestemmingen, bijvoorbeeld rond de Middellandse Zee.

De Oostzeevaart werd vooral bedreven met het [Fluitschip](#). Hiervan bestonden speciale uitvoeringen, waarvan de boorden zo dicht mogelijk naar elkaar toe kwamen. Hoe smaller de dekmaat, hoe minder tol er moest worden betaald. Het fluitschip kon zó worden geconstrueerd dat het inhoudverlies verre opwoog tegen de tolbesparing. Schippers konden de tocht enkele keren per jaar volbrengen. Tussen 1565 en 1615 kon een schipper de route tussen de 1,5 en de 2,1 keer per jaar varen. Tussen 1710 en 1720 kon dat tussen de 1 en de 1,8 keer per jaar. Een aantal schippers moet zeer vertrouwd geweest zijn met de route. Niet alleen de schippers, maar ook de kooplieden waren telkens dezelfde. Van de Oostzaanse burgemeester Outger Luijts is bijvoorbeeld bekend dat hij in de eerste helft van de 17e eeuw 68 schepen bevrachtte. Het gemiddelde laadvermogen van de door Oostzaanse kooplieden bevrachte schepen was 140 last, ofwel 280 ton. Door oorlogen waren de vrachtprijzen aan scherpe schommelingen onderhevig. In 1629 (oorlog Zweden-Polen) moest 41 gulden per last zout worden betaald; in 1618 was dat f14,75 geweest, terwijl de prijs in 1660 rond de f 28 lag.

Schippers en bemanningsleden konden gewoonlijk 'voering' meenemen. Dit was een hoeveelheid goederen, die men vrachtvrij transporteerde en die op de plaats van bestemming voor eigen rekening werd verkocht. Op deze voering hoefde men in Amsterdam en in de Oostzeehavens vaak geen in- of uitvoerrechten te betalen. Uit het voorafgaande zou ten onrechte afgeleid kunnen worden dat alleen zout, wijn, pek, teer, ijzer en koper werden vervoerd. Belangrijk waren echter ook hout, granen en zaden. Vooral voor Zaandam waren deze goederen van toenemend belang. Mede door de geregelde houtaanvoer uit Scandinavië kon Zaandam een belangrijk houthandels-, houtzagerij- en scheepsbouw-centrum worden. Het is niet bekend in hoeverre het aantal Zaanse handelscontracten en/of het aantal doorvaarten van schepen met een Zaanse schipper de werkgelegenheid in de Zaanstreek heeft bevorderd. Zonder twijfel is de invloed positief geweest.

Het percentage zeelieden in Noord-Holland boven het IJ nam in de periode 1650-1740 duidelijk af. Deze afname is terug te vinden in de Sonttolregisters. Zeker is dat na 1700 de Oostzeevaart geen belangrijke bron van werkgelegenheid meer was. In een poging om het belang van de Oostzeevaart voor de herkomstplaatsen van de schippers uit te drukken, heeft [van der Woude](#) het aantal doorvaarten in de jaren 1617-1626 afgezet tegen het aantal inwoners in 1622. Per 1000 inwoners was het aantal doorvaarten in die tien jaar voor Zaandam 207, voor (te zamen) Krommenie en Krommeniedijk 44 en voor Oostzaan 10. Alleen dorpen als Ransdorp (231), Akersloot (204) en Schellingwoude (281) benaderen of overtreffen het Zaandamse gemiddelde. De schepen die de goederen vervoerden waren meestal eigendom van [partenrederijen](#). Soms hadden deze rederijen zelfs deelnemers in de Oostzeehavens. [Van Braam](#) veronderstelt dat vele kooplieden in de Baltische gebieden doopsgezinde relaties hadden, die in hun ondernemingen deelnamen. De Oostzeevaart is na 1640 van ondergeschikt belang geworden. Oorzaken waren: de nadelige invloed van de Eerste Engelse Oorlog (1652-1654), de opkomst van de walvisvaart, houthandel en scheepsbouw (die als winstobjecten meer aandacht trokken) en de opkomst van andere Nederlandse gewesten. De Vierde Engelse Oorlog (1780-1784) en de [Franse tijd](#) maakten definitief een eind aan de Zaanse Oostzeevaart.

Zie ook: [Economische geschiedenis](#) 1.2.2.. 2.3.2.

Ger Jan Onrust

Literatuur:

- A. van Braam, Bloei en verval van het economisch-sociale leven aan de Zaan, Wormerveer z.j.;
- A. van Braam, Westzaandam in de tijd van de Republiek, Zaandam 1978;
- S. Hart, Oostzaners en hun betrekkingen met het buitenland, in: J.1. Schilstra e.a., De Polder Oostzaan, Oostzaan 1979;
- A.M. van der Woude, Het Noorderkwartier, Utrecht 1983.

From:

<https://www.zaanwiki.nl/encyclopedie/> - **ZaanWiki**

Permanent link:

<https://www.zaanwiki.nl/encyclopedie/doku.php?id=oostzeevaart>

Last update: **2019/04/30 14:17**

