

Stadsbestuur en economie

in het midden van de zeventiende eeuw

dr A.C.M. Kappelhof

Overheid en economisch leven

Historici die zich met de zeventiende eeuw bezighouden zijn doorgaans geneigd het handelen van de overheid ten aanzien van het economisch leven negatief te beoordelen. Daar waar de autoriteiten zich bemoeiden met het bedrijfsleven ging het volgens hen mis. Vaak waren de resultaten van het beleid het omgekeerde van wat in de bedoeling had gelegen. Ambtenaren waren corrupt en liepen de ondernemer voor de voeten. Bedrijven werden op onnodige kosten gejaagd. Een andere veel voorkomende opvatting is dat de overheid niets deed en

tal van zaken, waarvan wij nu vinden dat de overheid ze ter harte moet nemen, zoals onderwijs, sociale zorg en infrastructuur, liet liggen. Sommige auteurs, zoals prof. dr. P.W. Klein, besteden zelfs helemaal geen aandacht aan het functioneren van de overheid. Het enige wat zij te melden hebben is dat de belastingdruk in de zeventiende eeuw steeg en dat dit nadelig was voor de economie.¹

Wat mij erg opvalt is dat bij het noemen van voorbeelden bijna altijd gerefereerd wordt aan de centrale overheid. De lokale overheid blijft bij deze historici buiten beeld. Onderzoek in het oud-stadsarchief

toonde echter aan dat de Bossche overheid in de periode 1629-1672 wel degelijk initiatieven nam. In dit artikel passeren de belangrijkste projecten de revue.

Aanleg van de Smalle Haven

De Bossche haven is niet meer dan een arm van de Dieze die al in de middeleeuwen geschikt is gemaakt als losplaats voor schepen. Aanvankelijk was alleen de westelijke oever voorzien van een kade. Vanaf het begin van de zeventiende eeuw nam het vrachtverkeer van en naar Den Bosch sterk toe. Dit is heel goed te zien aan de stijgende opbrengsten van het kraangeld en het weg- en dijkgeld, belastingen geheven op het vrachtverkeer over land. De toenemende drukte in de haven was een gevolg van de oorlog en van de vanaf 1580 opbloeiende handel vanuit Holland op Luik, het Rijnland en Noordoost-Frankrijk. Het is opvallend dat de welvaart van Heusden, een oude concurrent van Den Bosch, vanaf ca. 1630-1640 begon af te kalven. Ik vermoed - maar dit moet nader worden onderzocht - dat de Heusdense noord-zuidhandel zich na 1629 verplaatste van Heusden naar 's-Hertogenbosch. De een zijn brood was de ander zijn dood. Heusden raakte steeds meer in verval; in de achttiende eeuw was het een dode stad vol paupers. Ondertussen werd het steeds voller in de Bossche haven en er ontstond een tekort aan ligruimte. Vaak moesten schippers buiten de boom op hun beurt wachten. Vooral de hooischepen hadden veel plaats nodig. Deze vervoerden hooi van de Langstraat en de Maaskant naar het zuiden, de Meierij in. De zandboeren daar konden het hooi goed gebruiken om hun vee 's winters te voederen.

Al meteen na de capitulatie van 1629 kwamen de afgevaardigden van de Staten-Generaal met het voorstel om een geheel nieuwe haven aan te leggen. Men gaf echter de voorkeur aan vergroting van de capaciteit van de bestaande haven door namelijk de oostelijke oever te voorzien van een kade en

een van kasseien voorziene weg. De hier staande huizen, onder andere het pand De Oude Lombard, werden aangekocht en gesloopt. Het werk werd in de jaren 1634-1635 uitgevoerd.²

De nieuwe kade werd gebouwd volgens een bestek geschreven door ingenieur P. van Bilderbeek en Joost van der Wand. Evenals nu vaak gebeurt, werd dit werk aanbesteed. De aannemers werden toen al in termijnen betaald en meerwerk ('buytenwerck') bestond toen ook al. De laatste termijn kwam pas af, nadat het werk was opgeleverd en goedgekeurd. Een groot deel van de bouwmaterialen werd echter van stadswege ingekocht. Het timmerhout kwam uit Dordrecht, toen een van de belangrijkste centra van de houthandel in de Republiek. In augustus 1634 werd een grote hoeveelheid goedkoop dennenhout gekocht. Dit werd op de bouwplaats door mannen verzaagd tot palen en richels en daarmee werden de kademuren vastgezet. Opmerkelijk is dat de vrachtkosten meer dan de helft van de grondstofkosten bedroegen, ofschoon de afstand Dordt-'s-Hertogenbosch niet groot was. Vervoer was in die tijd naar verhouding veel duurder dan nu. De bakstenen kwamen uit Hedel, Woerden en uit ovens langs de Lek. Gebruikt werden: mopstenen en IJsselklinkers. Om de kosten te drukken werd een oude stadsmuur achter het klooster van de Baselaars - thans Hekellaan, ter hoogte van het rugbyveld - afgebroken. De oude stenen werden een voor een afgeschraapt en aan de haven opnieuw 'vermetst'. De kerkmeesters van de St. Jan hadden ook wat in de aanbieding. Zij ruilden met de stad Zichemersteen, in totaal 86 blokken, en houtskool tegen ettelijke oude zerken en 'trapstenen'. De zerken werden mogelijk gebruikt voor de fundering van de kademuur, maar er werd ook materiaal verwerkt in de grote pomp die midden op de Markt stond.³

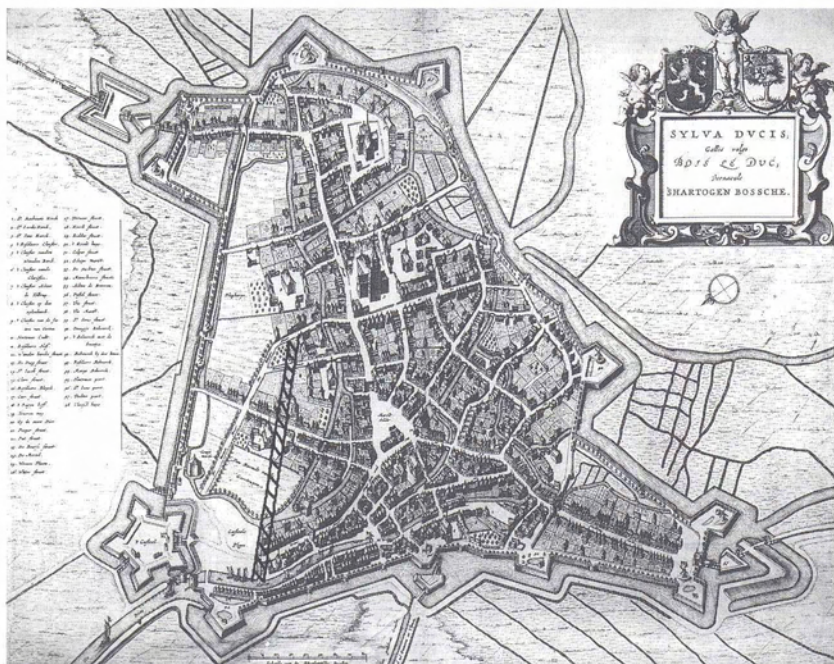
Tijdens de bouw was de haven niet bereikbaar voor de scheepvaart. De schepen en schuiten moesten buiten de Boom voor

anker gaan. Daar was het echter niet veilig, zodat men voor een zacht prijsje een oude 'Samouereus' aankocht waarop wachters werden gestationeerd. Dit scheepstype werd vooral gebruikt op de Maas en de Sambre. Het woord is vermoedelijk een samentrekking van 'Sambre et Meuse'. Een zacht prijsje dat wel, maar de kwaliteit was navenant. Het schip was zo lek dat het zonder voortdurend pompen dreigde te zinken. Na als wachtschip dienst te hebben gedaan, werd de Samouereus gesloopt en het hout gebruikt voor de bouw. Hergebruik van materiaal was toen de gewoonste zaak van de wereld. Behalve nieuwbouw van een kade langs de Smalle Haven werd de bestaande haven uitgebaggerd en van een nieuwe beschoeiing voorzien. De kade tussen de Boom en de Korenbrug kreeg een onderhoudsbeurt. Steenhouwers herstelden de trappen die het hoogteverschil tussen kade en water overbruggden. De achter de Korenbrug gelegen Binnen-Dieze werd eveneens schoon gemaakt en uitgebaggerd. Er kwamen toen

nog geen oude fietsen uit, maar wel de meest uiteenlopende rommel. De kosten van dit werk, dat helemaal met de hand werd gedaan, werden verhaald op de eigenaren van de aangrenzende percelen. Volgens Van Heurn werd in dit project in totaal f 26.748 geïnvesteerd. Dit grootste deel van dit geld werd geleend op de kapitaalmarkt.⁴

Een tweede haven

De behoefte aan ruimte om te laden en te lossen bleef echter toenemen. In 1639 werd daarom het oude plan voor een nieuwe haven weer uit de kast gehaald. Ook nu weer waren het de Haagse autoriteiten die het initiatief namen. De nieuwe haven zou moeten lopen vanaf de huidige brandweerkazerne en vandaar oostwaarts parallel aan de Orthenstraat, de noordzijde van de Markt en de Hinthamerstraat tot waar nu de St. Jozefkerk (Orangerie) ligt (zie afb. 1). Dit terrein was nagenoeg niet bebouwd en het



afb. 1. Kaart van Blaue uit 1649 met daarop schematisch aangegeven waar de nieuwe haven zou komen te liggen. De capaciteit van de Bossche haven zou hierdoor ruim verdubbeld worden. De terreinen waardoor de haven liep, waren grotendeels eigendom van de staat. (Stadsarchief, Historisch-Topografische Atlas stamboeknr. 85)

////// nieuwe haven

eigendom van drie kloosters, namelijk die van de nonnen van St. Geertrui en Bloemenkamp en dat van de Predikheren. Na de val van de stad werden de bezittingen van alle Bossche kloosters door de staat in beslag genomen. Een klein deel van de grond behoorde aan het Groot Gasthuis, maar dit stond weer onder de controle van de stad. Men hoefde dus niet te onderhandelen met allerlei particuliere grondeigenaren over de aankoop.

Eind jaren dertig achtten de Haagse autoriteiten het noodzakelijk om in de stad een burcht te bouwen, waar het garnizoen zich bij een vijandelijke aanval kon terugtrekken. Het was bekend dat het overgrote deel van de Bossche bevolking het nieuwe regime niet goed gezind was. Verraad of een oproer waren niet ondenkbaar. Voor de bouw van wat de Citadel, thans Rijksarchief, zou worden, was echter veel geld nodig. De Raad van State opperde daarom het idee om alle binnen de stad gelegen geestelijke goederen te verkopen en de opbrengst daarvan te bestemmen voor de dwangburcht. Complexen als dat van de Minderbroeders (ongeveer waar nu de nieuwe V&D staat en het terrein daarachter) en de Rijke Claren (hoek Hinthamerstraat-Clarastraat) namen heel wat grond in beslag en ondernemende lieden hadden daar wel trek in.

In juni 1639 bezocht dhr. Nobel als afgevaardigde van de Raad van State⁵ Den Bosch. Hij inspecteerde het terrein en adviseerde de heren van Leden⁶ om het door ingenieur Bilderbeek gemaakte ontwerp voor een nieuwe haven uit te voeren. Gezien het feit dat de oude haven inderdaad te klein was, ging men nog diezelfde dag akkoord met het Haagse voorstel. De nieuwe haven zou lopen tot aan de Tweede Nieuwstraat (thans: St. Jozefstraat) en even breed worden als de bestaande haven. Waar straten, zoals de Tolbrugstraat, de nieuwe haven kruisten, zouden bruggen komen.⁷ Enkele leden zagen wel bezwaren: het plan zou heel wat geld gaan kosten en de financiën van de stad stonden er niet best voor.

De onderhandelingen over de aankoop van de grond liepen echter niet zo vlot. De Raad van State vroeg voor de drie kloosters f. 75.000, Den Bosch wilde eerst niet verder gaan dan f. 45.000. Tenslotte verhoogde het stadsbestuur zijn bod tot f. 50.000, mits men voor enige jaren vrijstelling van grondbelasting zou krijgen. Toen men zover was, deed er zich een complicatie voor. Het land wilde dat er vier bruggen zouden komen waarvan drie vaste en een ophaalbrug. Het was de bedoeling om de nieuwe haven vooral te bestemmen voor hooischepen, turfscheepen en Maasscheepen. De ruimteproblemen deden zich immers vooral 's winters voor. In dat jaargetijde was de waterstand echter doorgaans hoog en de schepen zouden dan niet onder de vaste bruggen door kunnen varen. Met zo'n haven kon Den Bosch dus niets beginnen. Als alternatief werd voorgesteld om de nieuwe haven naast of dwars door de buitengracht van de Citadel te projecteren, maar dit voorstel werd door Den Haag verworpen. Er waren ook andere geschilpunten en de onderhandelingsdelegatie van de stad vertrok op 13 maart 1641 zonder het op een enkel punt eens te zijn geworden.

De animo voor de nieuwe haven liep daarna sterk terug. Hij zou te ver weg liggen en het benodigde geld moest worden geleend, iets waar men nu kennelijk tegenop zag. Op 30 maart besloot men ineens om van het plan af te zien. De dag daarop werd officieel bekend gemaakt dat Johan Gans, die in het stadsbestuur zat, en Frans Blom na geheime onderhandelingen het met de Raad van State eens waren geworden over de verkoop van alle kloosters en kloosterbezittingen in de stad. Helaas is niet te achterhalen hoeveel het duo Blom-Gans daarvoor heeft betaald. Aan de hele zaak hing trouwens een luchtje. Het raadslid Pieck van Tienhoven, tevens rentmeester der domeinen, liet in het resolutieboek aantekenen dat hij het met het besluit om geen haven aan te leggen niet eens was. Dat deed men alleen als er onenigheid was. Gans nam kort daarop

ontslag als eerste pensionaris van de stad en in de jaren daarna waren er geregeld ruzies tussen het stadsbestuur en de heren Gans en Blom.⁸

Een paar jaar later bezocht thesaurier-generaal⁹ Brasser de stad en kwam het gesprek op de niet doorgegangene havenplannen. Brasser gaf de Bosschenaren ervan langs. Het was volkomen fout dat men het havenplan niet doorgezet had. De Bossche magistraat had zitten slapen en het stadsbelang veronachtzaamd. Nog steeds was het enorm druk in de haven. De afgelopen zomer voerden vele schepen levensmiddelen aan voor het leger dat zijn tenten in Oisterwijk had opgeslagen. Er was zo weinig plaats dat een kwart van de schepen buitengaats had moeten wachten, dit tot schade van het land en de stad. Hieruit blijkt opeens dat een belangrijk deel van het scheepvaartverkeer te maken had met de oorlog. De bevoorradings van het Staatse leger dat tot 1644 jaarlijks op campagne was in Brabant, bezorgde heel wat schippers werk. Brasser liet doorschemeren dat het plan nog steeds kon worden uitgevoerd.

In 1644 werd er in de Leden opnieuw gediscussieerd over de vraag of de nieuwe haven er moest komen. Het eerste lid, de schepenen en gezworenen, was tegen: het land moest subsidie geven want het had er belang bij. Het tweede lid, de raden, achtte een nieuwe haven overbodig. 's Zomers stond de Buiten-Dieze zo laag dat de meeste schepen bij Crèvecoeur bleven liggen en de oude haven bijna verlaten was. 's Winters had men wel veel meer ruimte nodig, maar dan moesten er ophaalbruggen komen en dat mocht niet van het land. De kosten van het project schatte men op f. 60.000 à 70.000. De heren lieten de zaak zoals zij was. De Maasschippers bleven klagen over de te kleine haven. In 1662 kwam er een nieuw plan binnen, gemaakt door een commissie. Frans Blom, inmiddels controleur van 's lands militaire magazijnen, maakte in opdracht van deze commissie een vermoedelijk uit 8 bladen gemaakte land-

kaart. Deze was zo mooi dat men het de moeite waard achtte hem op linnen te plakken. Mij is niet bekend waar deze kaart zich thans bevindt; in ieder geval niet op het Stadsarchief. Ook dit plan werd niet uitgevoerd.¹⁰

Tussen 1630 en 1663 zijn er dus plannen gemaakt om een tweede haven aan te leggen die veel groter was dan de oude haven. De behoefte daaraan was groot, maar zij was seizoensgebonden. Ruzie tussen de stad en Den Haag verhinderde uitvoering van deze plannen, maar of dat het hele verhaal was betwijfel ik. Jammer genoeg beschikken wij niet over de privé-aantekeningen van bestuurders uit die dagen. Deze hadden het raadsel wellicht kunnen oplossen.

Een eigen weg naar de zee ?

Voor een echte watersnood hoefde je destijds niet naar Zeeland te reizen. 's-Hertogenbosch was er op geabonneerd. In januari 1658 was het weer zover: door een ijssdam in de Maas steeg het waterpeil zo sterk dat de dijken doorbraken en de hele stad onderliep. De overstroming sloeg alle records. Dit maakte de geesten van bestuurders en burgerij rijp voor plannen om dit probleem, liefst eens en voor al, op te lossen. In het voorjaar van 1658 waren er "enige lieden" die voorstelden om de hoge zandgronden tussen Sprang en Kaatsheuvel door te graven. Het water kon dan vanaf het Boschveld door de Loonse Vaart¹¹ naar het westen stromen om vervolgens door het nieuwe kanaal bij 's Gravenmoer uit te komen. In 's Gravenmoer lagen enkele vaarten die naar het noorden liepen en uitkwamen in de Amer en de Biesbosch. Landmeter Bastingius kreeg opdracht om het terrein bij Sprang te waterpassen en een nauwkeurige kaart te maken.¹² In september 1658 was het karwei geklaard. De kosten van het landmeten en het tekenen van de kaart bedroegen f. 483,- voor die tijd het jaarsalaris van een predikant.

Een probleem was dat de geprojecteerde

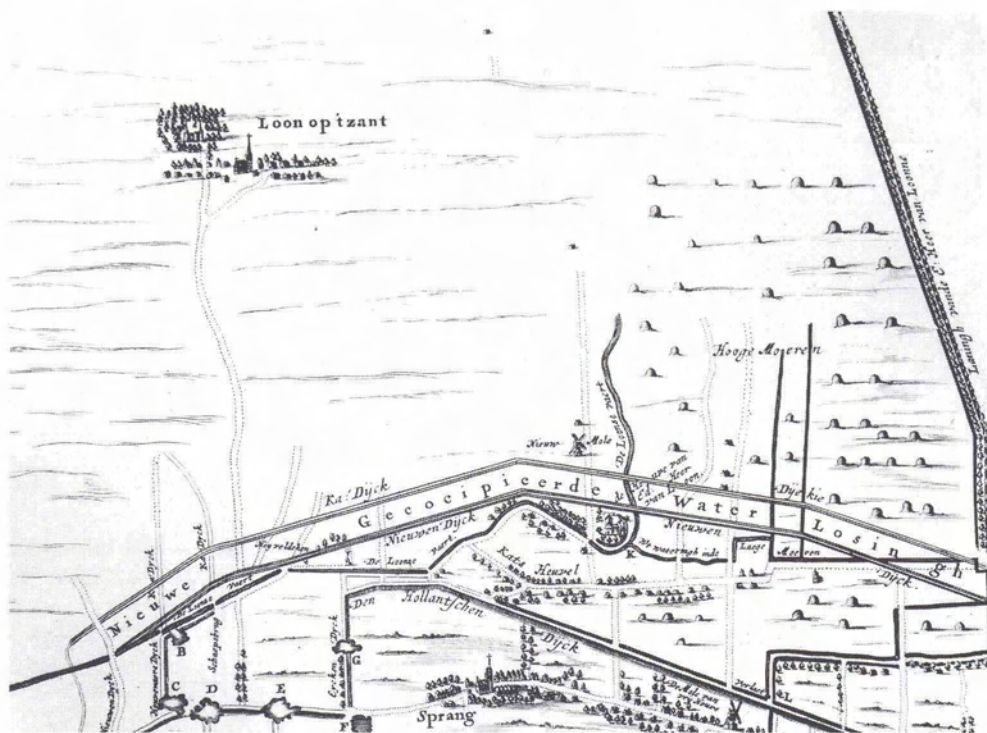
vaart ten dele op Hollands grondgebied lag. Derhalve werd besloten de machtige stad Dordrecht voor het plan te winnen. Dordrecht had er belang bij omdat hoge waterstanden op de Maas leidden tot hoge waterstanden op de Merwede bij Gorcum. Een dijkdoorbraak bij Sliedrecht of Papendrecht kwam Dordt niet goed uit. De stad Dordrecht had zitting in de Staten van Holland en was in rang de eerste van het lid van de steden.¹³ Gewapend met de kaart van Bastingius togen de Bossche heren naar Dordt. Daar had men echter weinig interesse in het idee. In februari 1668 stonden die van Dordrecht wat positiever tegenover het plan-Bastingius. Nu waren het Sprang en enige omliggende dorpen die roet in het eten gooiden. Zij dienden een rekest in bij de Staten van Holland gericht tegen een plan dat hen meer natte voeten zou gaan bezorgen.¹⁴ Na 1668 werd het stil rond dit plan. Niet bekend is waar de manuscriptkaart van

Bastingius gebleven is. Hij is wel herdrukt door Scheffer in 1701 (zie afb. 2). In de achttiende eeuw haalde men de oude stukken weer uit de kast. Aanleiding was de watersnood van 1757. Nu kwam het wel tot realisatie van een variant op dit plan: in 1766 werd de Baardwijkse Overlaat in gebruik genomen. De verhoudingen lagen inmiddels echter anders, want nu werd het project - totale kosten f. 270.000 - grotendeels gefinancierd door Holland, met kleinere aandelen voor het gewest Gelderland, de Generaliteit en de stad Den Bosch.

afb. 2.

De oorspronkelijke kaart van landmeter Bastingius is onvindbaar. In 1701 en nogmaals in 1757 werd hij echter herdrukt. Op deze uitsnede uit de herdruk van 1757 is te zien hoe het kanaal zou lopen. Boven het dorp Loon op Zand, onder Sprang. De vaart zou ruim 8 kilometer lang worden.

(Stadsarchief, Historisch-Topografische Atlas stamboeknr. 3563)



Ik vraag mij af of de waterstaatkundige situatie voor Den Bosch het enige motief was om aan te dringen op doorsnijding van de hoogten bij Sprang. Wie even doordent, constateert dat er een rechtstreekse verbinding zou ontstaan tussen Den Bosch en het Hollands Diep. Vandaar had men zonder langs Gorcum, Rotterdam of Dordrecht te moeten varen een verbinding met de open zee. Het kwam (en komt) wel vaker voor dat men een tweede motief heeft dat even belangrijk zo niet veel belangrijker is dan het officiële motief. In diezelfde tijd werden ook in Breda plannen ontwikkeld om een kanaal aan te leggen dat deze stad, een concurrent van Den Bosch, een directe verbinding met het Hollands Diep zou geven. De Bredanaars onderhandelden hierover met Dordt, maar ook van dit plan kwam niets terecht.

De lakenhal

De tot nu toe besproken projecten hadden betrekking op de infrastructuur. Een bedrijfstak die ten tijde van de Republiek mocht rekenen op de welwillende aandacht van de lokale overheid was de textielindustrie. Deze branche was arbeidsintensief en verschaft dus aan veel handen werk. Grote investeringen om een bedrijfje op te zetten waren niet nodig. Er was een ruime markt voor het produkt: kleding en stoffen waren een eerste levensbehoefte. Laten we verder niet uit het oog verliezen dat de huizen slecht verwarmd waren en dat de mensen zich dus dikker kleedden dan wij. Een andere factor die de textielconsumptie sterk bevorderde was de gewoonte bij de betere standen om kleren maar twee maal per jaar te (laten) wassen. Men had dus tientallen hemden, borstrokken en onderbroeken in de kast liggen.

Al terstond na de capitulatie van 1629 probeerde het stadsbestuur een groep bombazijnwerkers¹⁵ uit het land van Gulik te verleiden zich in de stad te vestigen. De toegang tot het ambacht van de wolwevers werd ver-

gemakkelijk en concurrerende bombazijnen uit Aken zouden extra worden belast. De Gulikers die ook gevraagd hadden om een eigen gereformeerde kerk met een Duitstalige predikant gingen hier echter niet op in. In 1631 lanceerden Jan Loos en zes andere lieden een plan om een lakenhal op te richten "tot vordering van de trafijcque ende neeringe binnen dese stad".¹⁶ Doel was enerzijds controle op de kwaliteit van het produkt, waardoor de koopman wist wat hij inkocht, anderzijds bevordering van de verkoop door deze op één plaats te concentreren. De overheid reageerde snel: al op 7 juni 1631 werd er een verordening op de lakenhal uitgevaardigd.¹⁷ Voor dit stukje regelgeving was men te rade gegaan in steden als Amsterdam en Dordrecht waar zulke hallen al bestonden. Kooplieden en drapiers konden er terecht op maandag, woensdag en vrijdag. 's Zomers stond de poort open van 8 tot 11 en 's middags van 2 tot 5 uur. Niet alleen in Den Bosch gemaakte lakens maar ook importlakens moesten eerst in de hal te koop worden aangeboden. Als extra faciliteit bestond nog de mogelijkheid voor drapiers om krediet te krijgen met lakens als onderpand. Hiervoor betaalden zij een rente van maximaal 8%, wat in vergelijking met de Bank van Lening bijzonder laag was. Bij de lommerd was je al gauw 15%-20% kwijt. Als lokatie liet men de keus vallen op het nabij de Markt gelegen leegstaande Minderbroedersklooster dat van de staat gehuurd werd. Albert Janszoon Bakhuizen en Reinier Bel werden benoemd tot respectievelijk halmeester en boekhouder. Een van de belangrijkste Bossche kooplieden, Peter Somers Willemszoon stond garant voor Bakhuizen. Dit wijst erop dat het plan de steun had van een deel van de kooplieden.¹⁸

Rond 1635 maakte de lakenindustrie een periode door van stormachtige expansie. De Hollandse kooplieden slaagden er toen in, gebruik makend van een oorlog tussen Frankrijk en Spanje, de handel in Spaanse wol in handen te krijgen. Leiden en andere steden konden daardoor rekenen op een

gestage aanvoer van deze uitstekende grondstof. Het fijne Hollandse laken werd een exportprodukt dat de hele wereld rondging. Geen wonder dat juist in het decennium 1630-1640 in Den Bosch en ook in Breda initiatieven werden genomen om lakenfabrieken op te richten.¹⁹

Een paar jaar later waren er klachten, waarop de hoogschout en enkele schepenen een kijkje gingen nemen. Halmeester Bakhuizen was er niet; zijn vrouw vertelde na enig aandringen dat haar man 'uit' was; waarheen dan wel? nee dat wist ze niet. De inspecteurs hadden ook inzage verlangd in de boekhouding, maar deze bleek er helemaal niet te zijn en de kas was leeg. Oorzaak was dat er geen lakens werden aangeboden en dat de handel, in strijd met de reglementen, buiten de hal om liep. Een paar dagen later viel het besluit om de verordening aan te passen en wel zo dat de verplichting om de lakens eerst in de hal ten verkoop aan te bieden verviel.²⁰ Om deze aanpassing was verzocht door zowel het Bossche wollenlakenambacht als schout en schepenen van Tilburg die optraden namens de lakenkopers en wolverversers aldaar.

De conclusie is duidelijk: de lakenhal werd een flop, omdat er in de stad zelf bijna geen lakens werden geproduceerd; daarbuiten wel, vooral in Tilburg. De Meierijsse lakens werden verhandeld door ten dele Bossche kooplieden, maar die hadden geen enkele behoefte aan een verkoophal waar het nauwelijks bestaande Bossche produkt beschermd werd.

De overheid leerde overigens wel van deze les: in later tijd verklaarde zij meermalen dat het beleid erop was gericht de koophandel zo veel mogelijk vrij te laten.²¹ Het slot van het liedje was een treurig rekest uit 1640 van halmeester Bakhuizen. Met toestemming van de magistraat en de Staten-Generaal had hij zo zijn best gedaan: op eigen kosten had hij de hal ingericht. Hij was nu oud en zou vrouw noch kinderen nalaten. Kon de stad het boeltje niet overnemen voor een schappelijke prijs, zodat de

oudedag gewaarborgd was? Ten stadhuize besloot men dat Bakhuizen zijn failliete boedel mocht houden, "tot syn prouffyt", zo werd er wel wat hypocriet bijgezegd.²² Na de verkoop van het oude klooster aan het consortium Gans-Blom werden de gebouwen gesloopt en het gebied opnieuw verkaveld.

De watervolmolen

Het productieproces van wollen lakens is tamelijk gecompliceerd en bestaat uit een groot aantal fasen. Een van die fasen is het vollen. De al geweven stof werd langdurig - tot 60 uur aan een stuk toe - bewerkt met stampers of hamers in een kom die gevuld was met zeep of vollersaarde en urine. Hierdoor gingen de wolvezels vervuilen en werd de stof veel vaster van structuur. In de middeleeuwen werd het vollen met de hand gedaan: mannen liepen rond in grote bakken gevuld met lakens en een kwaliek riekende substantie. In de late middeleeuwen ging men over op waterkracht. Het waterrad dreef een nokkenas aan die de stampers of hamers in beweging bracht. In 1660 waren er in oostelijk Noord-Brabant langs de Dommel, de Aa en de Essche Stroom 16 watervolmolens in bedrijf.²³

In Den Bosch was het gouverneur Anthonie Schets van Grobbendonk die in 1618 vergunning kreeg van de aartshertogen om in het Isabellabolwerk een watermolen op te richten. Dit bolwerk kreeg na 1629 de naam van Oliemolenbolwerk en lag ten westen van de ingang van de haven. Deze zou dienen voor het malen van graan maar vooral voor het vollen van lakens. Nu stuurden de Bosschenaren in perioden van windstilte hun lakens of graan naar molens buiten de stad en dat was niet de bedoeling. Deze watermolen was waarschijnlijk geen succes. Tijdens het beleg van 1629 raakte hij zwaar beschadigd en daarna werd hij weinig meer gebruikt. Ondertussen was hij wel stadseigendom geworden.

In 1635 wendden Nicolaas Reynders en consorten zich in een rekest tot het stadsbe-

stuur. Zij wilden de vervallen watervolmolen renoveren en weer in bedrijf stellen. Twee dagen later lag het contract op tafel. Beide partijen, overheid en Reynders c.s., brachten hun deel in. Reynders zou de korenwatermolen verbouwen tot een nieuwe volmolen en wel volgens "de Hollantsche maniere". Mocht de aanvoer van lakens goed op gang komen, dan zou Reynders ook de oude volmolen herstellen. Voor de Bossche drapiers waren in de molen twee volkommen gereserveerd, waarop zij op de gebruikelijke wijze hun werk konden doen. Mocht het Hollandse procedé - eerst kijken, dan geloven - beter blijken te zijn, dan konden de drapiers daarop overstappen. Reynders zou hen in dat geval een schappelijk tarief in rekening brengen. Het contract zou 12 jaar lopen, tijdens welke Reynders een zeer lage huur aan de stad moest betalen. Daarna zou hij de molen(s) óf in eigendom overdragen aan de stad óf een huur moeten gaan betalen van f. 100 per jaar. Een addertje onder het gras vormde de bepaling dat de molen afgebroken zou moeten worden als dat wegens de aanleg van nieuwe vestingwerken nodig zou zijn.

Het kwam vermoedelijk wel tot de verbouw van de molen, maar al heel spoedig bleek dat de zaak niet goed liep. Nicolaas Reynders overleed en zijn erfgenamen, allen minderjarige kinderen, wilden in 1639 het contract overdoen aan een ander. Op de bekende stadsplattegrond van Blaue is met enige moeite in het Oliemolenbolwerk nog wel iets te zien, maar in 1650 werden er palen geheid in de oude stadsgracht daar waar ooit de volmolen had gestaan.²⁴

Conclusie

Het stadsbestuur van 's-Hertogenbosch nam in de zeventiende eeuw dus wel degelijk initiatieven die gericht waren op versterking van de economische structuur en op de bevordering van de welvaart. Men was bereid hier geld in te steken, zelfs in tijden dat de stadskas er slecht voor stond. Ik ver-

moed dat dit in veel andere steden ook zo was; voor Breda kon dit reeds worden aangetoond.²⁵ Het overheidsoptreden verdient een andere waardering dan de in de inleiding aangehaalde historici ons wilden doen geloven. In een tijd dat de regering nauwelijks meer investeert en infrastructurele werken zoals tunnels via de particuliere sector gefinancierd moeten worden, - een oplossing die duurder uitvalt dan financiering door de staat - stemt dit wellicht tot nadenken.

Een van de meest gezaghebbende schrijvers over de economische geschiedenis van de Republiek, Jonathan Israel, schreef in 1989 het volgende over de rol van de overheid:

"In deze studie zijn we tot een hele andere waardering van de Nederlandse staat gekomen en hebben we betoogd dat zijn handelsbevorderende en beschermende functie één van de drie voornaamste steunpilaren vormden van de Nederlandse hegemonie in de wereldhandel; ... In weerwil van alles wat er gezegd is om de Nederlandse Republiek te kleineren als zijnde log en traag, is het een feit dat ze een buitengewoon krachtige en efficiënte staat vormde..."²⁶

Israel doelt in zijn betoog vooral op de rol van de centrale en de gewestelijke overheid. Dit artikel zou er wel eens op kunnen wijzen dat de stadsbesturen daar veel nadrukkelijker bij dienen te worden genoemd. Dit gold zeker voor Staats-Brabant waar helemaal geen gewestelijke overheid bestond.

■

Noten

1. P.W. Klein, 'De zeventiende eeuw', in: De economische geschiedenis van Nederland (Groningen, 1977) 79-118.
2. Stadsarchief 's-Hertogenbosch, Oud-Archief (GAHT OA), Stadsrekeningen 1633/34 en 1634/35, hoofdstukken uitgaven aan 'Aanbestede werken', 'Aankoop van hout e.d.' en 'Aankoop van stenen, kalk, tras etc.'.
3. GAHT OA, Stadsrekening jaar 1633/34, f 84v, 2e post.

4. J.H. van Heurn, *Historie der Stad en Meyerye van 'sHertogenbosch* (dl. II; Utrecht, 1776) 489.
5. De in Den Haag zetelende Raad van State was belast met het beheer van de domeinen en de geconfisceerde geestelijke goederen.
6. De leden: het voltallige stadsbestuur, bestaande uit twee geledingen.
7. GAHt OA, Inv. Van Zuijlen nr. A 38, resolutie Leden d.d. 30 juni 1639. De tekst spreekt over 'Nieuwstraat', maar hier moet bedoeld zijn de Tweede Nieuwstraat, omdat ook grond van het Geefhuis in het project zou worden betrokken.
8. GAHt OA, Inv. Van Zuijlen nr. A 33, resolutie Leden 13 maart 1641; idem, nr. A 34, resolutie Leden 30 maart 1641. De transportakte aan Blom-Gans vermeldt, anders dan gebruikelijk, geen koopsom; zie: oud-rechterlijk archief, Bosch' protocol, nr. 1559, f 677r, d.d. 31 augustus 1641.
9. De thesaurier-generaal was een zeer hoge ambtenaar die de Raad van State en de Staten-Generaal adviseerde over alle financiële aangelegenheden van de staat.
10. GAHt OA, Inv. Van Zuijlen nr. 64, resolutie Leden 7 september 1658 (klachten schippers), nr. 51, resolutie Leden 3 maart 1662 (ingekomen een "chaerte van eene nieuwe te maecken haven") en nr. 52, resolutie Leden 2 augustus 1663 (mandaten voor Blom en het op linnen plakken).
11. Dit was een ca. 1400 gegraven turfvaart die door de ruilverkaveling grotendeels verdwenen is.
12. J.H. van Heurn, *Historie der Stad en Meyerye van 's-Hertogenbosch* (dl. III; Utrecht, 1777) 86-87.
13. Deze politieke positie correspondeerde overigens absoluut niet met de economische betekenis van Dordrecht. Amsterdam, de vijfde van de zes grote steden, was toen verreweg de machtigste stad van Holland.
14. GAHt OA, Inv. Van Zuijlen nr. A 64, resolutie Leden 7 september 1658; idem, nr. A 50, resolutie Leden 24 maart 1659; idem, nr. A 51, resolutie Leden 4 januari 1661; idem, nr. A 67, resolutie Leden 2 februari 1668; idem, nr. A 53, resolutie Leden 4 augustus 1668.
15. Bombazijn is een stof bestaande uit een linnen ketting en een katoenen inslag.
16. GAHt OA, Inv. Van Zuijlen nr. A 28, resolutie Leden 24 maart 1631.
17. GAHt OA, Inv. Van Zuijlen nr. A 36, resolutie Leden 7 juni 1631 (verordening); idem nr. A 28, resolutie Leden 24 maart 1631 (eerste vermelding van het plan).
18. GAHt OA, Inv. Van Zuijlen nr. A 36, 16 juni 1631.
19. Jonathan Israel, *Nederland als centrum van de wereldhandel 1585-1740* (Franeker, 1991) 201-202. Dit is de Nederlandse vertaling van een boek dat in 1989 voor het eerst van de pers kwam.
20. GAHt OA, Inv. Van Zuijlen nr. A 36, resolutie Leden 11 februari 1634.
21. GAHt OA, Inv. Van Zuijlen nr. A 48, resolutie schepe-
nen 20 oktober 1650 ("dat den coophandel synen vrijen cours mach behouden").
22. GAHt OA, Inv. Van Zuijlen nr. A 39, resolutie Leden 31 augustus 1640, afgeschreven na de resolutie van 1 november 1640.
23. Zie over het produktieproces de rijke textielhistorische literatuur. Over de Brabantse volmolens: A.C.M. Kappelhof, 'Volmolens in oostelijk Noord-Brabant', in: *Industriële Archeologie*, VII(1987) 154-171.
24. GAHt OA, Inv. Van Zuijlen nr. A 48, resolutie schepe-
nen 21 oktober 1650.
25. A.C.M. Kappelhof, 'Om stadtsneringe ende welvaren te vorderen. Een vroege glasblazerij in Breda (1617-1619)', in: *Industriële Archeologie* X(1991) 1-16. Zie over dit onderwerp ook: Mark Steele, 'The State as Entrepreneur in Early Modern Europe', in: Paul Klep and Eddy van Cauwenberghe eds., *Entrepreneurship and the Transformation of the Economy (10th-20th Centuries)* (Leuven, 1994) 219-228.
26. Israel, *Nederland als centrum*, 405-408.