

VLAARDINGEN'S VISSERIJ VAN 1750 TOT 1795

INLEIDING

Over Vlaardingen in de tweede helft van de achttiende eeuw is in de moderne literatuur naar verhouding weinig geschreven. C. Postma in zijn in 1958 verschenen „Korte geschiedenis van Vlaardingen” (1) wijdt aan dit tijdvak slechts een beperkt aantal bladzijden. Schrijvers over meer gerichte onderwerpen Vlaardingen betreffende laten deze periode vrijwel geheel buiten beschouwing, zoals M. den Admirant in 1954 in zijn „Sociaal-historische schets van Vlaardingen 1814-1914” (2) en A. Soeteman in 1962 in zijn „150 jaar sociale zorg in Vlaardingen 1795-1945” (3). Niettemin moet geconstateerd worden dat het tijdvak 1750-1795 niet het minst belangrijke deel van de historie van Vlaardingen uitmaakt. Deze plaats is immers in die tijd de grootste vissersplaats in de Republiek, waardoor zij de faam van de hollandse zeevisserij in binnen- en buitenland blijft hooghouden. Om die reden is er dan ook in de algemene historische literatuur over de visserij wel het nodige te vinden, maar het wordt meer dan tijd dat er een publikatie tot stand komt waarin het fenomeen Vlaardingen in het genoemde tijdvak verder wordt bekeken. De bedoeling van het hierna volgende houdt niets anders in dan enkele bouwstenen bij te dragen tot een verdere bestudering.

KORTE TERUGBLIK

Voor degenen die in het door ons gekozen tijdvak via de Nieuwe Maze, ook wel de Merwede genaamd, de plaats passeerden, moet zij de indruk hebben gewekt enigszins landinwaarts te hebben gelegen. Alleen de vuren op de havenmond gaven aan waar het grote water moest worden verlaten om bij de woonkern te kunnen afmeren. Deze ligging hing samen met de aanleg van de Maasdijk in de dertiende eeuw, welke geheel Delfland tegen overstromingen moest beschermen (4). Daardoor lag Vlaardingen ingeklemd in een bocht van deze Maasdijk en de haven, onmiddellijk aan het buitenwater. Zij had dit in oorsprong gemeen met Rotterdam en Schiedam en zij zou, evenals haar beide burens, ervaren dat zich buitendijks aanslibbingen voordeden die werden ingepolderd dan wel opgehoogd en later tot havengebied bestemd.

De na bedijking ontstane havens waren uitermate geschikt voor vrachtaart en visserij. Welke van beide takken van bedrijf het eerst tot ontwikkeling kwam valt uitermate moeilijk uit te maken: het vlaardingse grootzegel dat tussen 1351 en 1612 werd gebruikt, geeft ons een koggeschip – dus een vrachtaarder – te zien, evenals het oudste kleinzegel dat van 1361 tot 1509 dienst deed. Daarentegen is op het tweede kleinzegel, dat in 1590 verscheen duidelijk een haringbuis herkenbaar (5).

Hoe echter de verhouding tussen vrachtvaart en visserij ook geweest moge zijn, het moet bevruchtend gewerkt hebben op het aantal inwoners. Th. J. Poelstra (6) deelt ons mede dat ten tijde van de grote brand in 1574 er in Vlaardingen hooguit 1.500 mensen hebben gewoond, dat er in 1610 ongeveer 2.190 inwoners waren, om voor 1645 te komen tot een bevolking van 2.690 zielen. Omstreeks het laatste jaartal, namelijk 1641-2 waren er 61 poorters met een vermogen groter dan 2.000 gulden en 27 burgers die tussen 1.000 en 2.000 gulden bezaten. Op grond van een beperkt aantal indicaties komt Poelstra tot de conclusie dat de vlaardingse vloot van buizen en hoekers in 1648 in ieder geval 15, waarschijnlijk ongeveer 20, echter nog geen 25 schepen heeft bedragen. Daarom wordt een twintigtal aangehouden. Nu zal het aantal hoekers in dit twintigtal wel uiterst gering geweest zijn, omdat Vlaardingen van huis uit zich met de haringvisserij bezig hield en ook voorzover het Maassluis betreft, de grote aanwas eerst omstreeks 1650 begon, toen de hoekwantvisserij rond IJsland op gang kwam (7). Met betrekking tot de gehele hollandse buizenvloot geven de 20 haringbuizen van Vlaardingen geen indrukwekkend getal weer. Wijzelf (8) kwamen immers tot de conclusie dat omstreeks 1630 in Holland door ten hoogste 500 buizen aan de haringvisserij werd deelgenomen en dat dit het hoogste aantal is geweest, dat ooit in het tijdvak van de Republiek werd bereikt. Zo gezien beschikte Vlaardingen over 4 tot 5 procent van het totale vangstpotentieel.

Mocht de vlaardingse visserij landelijk niet opvallen, plaatselijk moet zij als van bijzondere betekenis worden gezien. Elke haringbuis had immers 14 bemanningsleden aan boord en dat brengt ons tot een aantal van 280 op 2.690 inwoners, of wel rond 11 procent van de bevolking voer uit ter visserij. Het aandeel ten opzichte van de mannelijke beroepsbevolking lag natuurlijk veel hoger. Gesteld dat in de onderhavige tijd jongens reeds op tienjarige leeftijd naar zee gingen en dat, overeenkomstig gegevens welke door A. M. van der Woude (9) voor 1742 voor de Zaanstreek werden verzameld, ruwweg 25 procent van de inwoners jonger dan tien jaar was en bovendien gemakshalve uitgegaan wordt van een gelijk aantal mannen en vrouwen, dan zou bijna de helft van het aantal mannen van tien jaar en ouder als visser de kost hebben verdiend. Daarbij bestaat een grote kans dat dit percentage nog hoger is geweest, omdat de mogelijkheid van het omkomen van vissers op zee de verhouding tussen mannen en vrouwen ongunstig zal hebben beïnvloed.

Overigens kan worden gesteld dat het gevonden percentage voor een visserijgemeenschap niet excessief te noemen valt. In de tijd dat Urk nog een eiland was en de Zuiderzeewerken nog niet waren begonnen, dus vóór 1930, had het een bevolking van 2.500 tot 3.000 zielen met een visserijvloot van 244 schuiten en rond 600 opvarenden, waardoor ook het aantal opvarenden op rond 50 procent of hoger van de mannelijke bevolking boven 10 jaar komt te liggen.



Vlaardingen vanaf de haven gezien in 1765.

Hoe stond het intussen met de mogelijkheid van de Vlaardingers om de eigen vloot te financieren. Ook dit kan slechts ruwweg benaderd worden. Een nieuwe buis kostte in 1640 rond 3.150 gulden, inclusief opstaand want. De investeringen op nieuwbouwbasis voor 20 schepen bedroegen 63.000 gulden, maar over een aantal jaren gespreid was dit bij een levensduur van tien jaar voor het casco en twee jaar van het staande want per jaar 15.000 gulden. Het leverancierskrediet voor verbruikte artikelen bedroeg ca 6.000 gulden per jaar, zodat de totale kapitaalbehoefte rond 21.000 gulden bedroeg. Bij de genoemde vermogensaanslagen van de beter gesitueerde Vlaardingers moest de kapitaalbehoefte voor de buizenvloot ons inziens binnen de plaats zelf kunnen worden opgebracht.

DE SITUATIE IN DE TWEEDE HELFT VAN DE ACHTTIENDE EEUW

Wanneer wij nu een eeuw overslaan, kunnen wij het door ons beschreven tijdvak vergelijken met de gegevens welke ons door Poelstra zijn verschaft. Vlaardingen is intussen uitgegroeid tot een plaats van ruim 5.000 inwoners, althans aangenomen dat er voor 1798 geen bevolkingsdaling heeft plaatsgevonden, want in dat jaar bedroeg de bevolking 5.626 personen. De visserij is nog harder uitgebreid dan het inwonertal. Rotterdam, Schiedam en

Delft met Delfshaven hebben in betekenis met betrekking tot de visserij ingeboet. Langs de Nieuwe Maas heeft zich eenzelfde verschijnsel voorgedaan als langs de Elbe. De visserij verplaatste zich in de richting van de zee. Van Rotterdam, Delfshaven en Schiedam naar Vlaardingen en Maassluis, zoals van Hamburg en Altona naar Finkenwerder, Altenwerder en later naar Cuxhaven. In 1752 vaart van Vlaardingen het grootste aantal haringschepen uit dat ooit voor het einde van de Republiek werd bereikt, namelijk 118, dat wil zeggen bijna de helft van het totaal aan haringschepen dat de Republiek bezat en dat 249 eenheden bedroeg. Aannemend dat het aantal opvarenden per schip nog steeds veertien was – hoewel er ook berichten zijn die van zestien bemanningsleden spreken –, dan zou het aantal opvarenden van de vlaardingse haringvloot in 1752 niet minder dan 1.652 koppen bedragen. Wordt in verband met dit aantal dezelfde bevolkingsformule toegepast, welke voor de eraan voorafgaande eeuw werd gehanteerd, dan zou daaruit blijken dat in 1752 alleen voor de haringvisserij nagenoeg de gehele mannelijke bevolking van Vlaardingen of wellicht op enkele honderden na, gedurende de haringteelt zich op zee zou bevinden.

Nu was het wel een feit dat de welvaart van Vlaardingen vrijwel geheel van de visserij en met name van de haringvangst afhing. Het plaatselijk bestuur was zich daarvan maar al te zeer bewust, hetgeen bleek toen stadhouder Willem V op 3 juni 1778 vroeg in de ochtend een bezoek aan Vlaardingen bracht. Een uitgebreid ontbijt en een overvloed aan drank werden hem aangeboden, maar verder was er op die datum weinig te doen, want de vloot lag in afwachting van de opening van het nieuwe seizoen werkeloos in de haven en ook de pakkerijen zullen hun werkzaamheden wel gestaakt hebben. Daarna werd aan de prins van Oranje voorgesteld terug te komen op Buisjesdag, de dag van het uitvaren van de haringvloot om het jaarlijkse hoogtepunt voor de visserij mee te maken. Het zal het stadsbestuur deugd gedaan hebben dat deze uitnodiging werd aanvaard.

Maar hoe sterk het belang van de varende gemeente ook was, het lost het probléem niet op dat uit de berekening volgt, namelijk dat vrijwel de gehele mannelijke bevolking op zee zou zijn. Het Vlaardingen van toen had immers tal van nevenbedrijven in de visserij en ook de neringdoenden zullen niet alleen uit vrouwen hebben bestaan. Neem alleen maar het feit, dat tussen 1728 en 1800 op de scheepswerf's Lands Welvaren 69 hoekers en 36 haringbuizen werden gebouwd, dat de haringpakkerij in Vlaardingen floreerde en dat de kuiperijen de vloot van de benodigde tonnen moesten voorzien. Naar moderne maatstaven gemeten staan tegenover één man op zee vier man aan de wal, doch dát zou erop neerkomen dat niet meer dan 20 procent van de beroepsbevolking naar zee zou mogen gaan. Enige speling was er natuurlijk wel. Een gedeelte van de arbeid aan land kon door vrouwen en meisjes en kleine jongens geschieden,

namelijk het breien van de netten. Een deel van het haringpakken geschiedde ook elders, maar ook wanneer dit alles in aanmerking wordt genomen, staat men nog voor een onmogelijke verhouding.

De waarheid kan dan ook alleen maar zijn dat op de haringvloot velen van elders een plaats moeten hebben gevonden. Hoewel geen precieze cijfers bekend zijn, wijzen de berichten daar wel op. Bewoners van de kust zowel als buitenlanders kwamen op de vlaardingse vloot voor, waaronder Noren en Jutten zowel als Noordduitsers, zoals de Lüneburgers en bewoners van de dorpen rond Bremen. Daarenboven deed zich het euvel van het uitvaren met incomplete bemanningen voor. Het College voor de Grote Visscherij mocht van 1738 af waarschuwen en dreigen wat het wilde, het kon niet voorkomen dat bijvoorbeeld in 1748 een hoeker naar zee ging met een bemanning van niet meer dan 8 koppen. Maar, zo kan worden gesteld, 1752 was een topjaar en nadien daalde het getal der haringschepen uit Vlaardingen snel. In 1767 werd zelfs een dieptepunt bereikt van 58 schepen, minder dan de helft van het aantal van 15 jaren daarvoor!

Toch zijn wij geenszins zeker dat deze eenvoudige verklaring de juiste is. Zoals reeds uit de nieuwbouwcijfers van de werf 's Lands Welvaren blijkt, werden in de achttiende eeuw



Het uitzeilen van de vlaardingse haringvloot in 1765

aanmerkelijk meer hoekers dan buizen gebouwd. De hoeker nu kon voor verschillende doeleinden worden ingezet, namelijk zowel voor de haringvisserij ter zoute als voor de visserij met de beug op de Noordzee en bij IJsland. Bovendien kon de beugvisserij op de Noordzee na afloop van de haringvisserij met deze hoekers worden bedreven: de zogenaamde wintervisserij. De zomervisserij op de Noordzee zowel als de visserij bij IJsland, beiden op kabeljauw, waren echter een alternatieve visserij voor de haringvisserij, die bovendien het voordeel had met kleinere bemanningen te kunnen worden uitgeoefend. In welke mate van deze mogelijkheden door de reders gebruik gemaakt is weten wij niet voor de periode 1750-1770, maar wél voor het tijdvak 1771-1794, zoals een overzicht van uit Vlaardingen uitgevaren vissersschepen ons laat zien (10):

Jaar	Haring- visserij	IJslandse kabeljauw- visserij	Kabeljauw- visserij Noordzee (zomer)	Totaal
1771	64	40	5	109
1772	68	56	6	130
1773	76	42	7	125
1774	74	30	8	112
1775	76	28	11	115
1776	84	24	7	115
1777	76	22	9	107
1778	71	19	7	97
1779	75	34	3	112
1780	67	32	6	105
1781	—	36	8	44
1782	—	45	4	49
1783	60	29	5	94
1784	74	28	4	106
1785	74	31	5	110
1786	77	28	3	108
1787	81	24	5	110
1788	84	20	6	110
1789	82	22	3	107
1790	85	20	3	108
1791	93	17	2	112
1792	103	14	3	120
1793	104	17	2	123
1794	96	19	3	118

Wanneer wij nu in deze periode het aantal schepen ter haringvisserij en ter kabeljauwvisserij in de zomer op de Noordzee en bij IJsland bij elkaar optellen, dan blijken bij het totaal uit Vlaardingen uitgevaren schepen lang niet die verschillen op te treden als wanneer uitsluitend naar de haringvisserij wordt gekeken; uiteraard dient de periode van de vierde engelse oorlog dan buiten beschouwing te worden gelaten. Het topjaar blijkt dan 1772 te zijn met een totaal van 130 schepen en dat aantal gaat uit boven de 118 schepen van de haringvloot in 1752. Het dieptepunt valt in 1778 met 97 schepen, maar het is het enige jaar met een zodanig laag aantal, want in geen ander jaar worden minder dan 105 schepen uitgereed.

Deze beperkte variatie in de periode 1774-1794 leidt tot de conclusie dat ook in de daaraan voorafgaande periode tussen 1750 en 1770 de alternatieve visserij vanuit Vlaardingen moet zijn toegepast. Zij brengt ons voorts tot de slotsom dat dit alternatief tussen het vangen van haring of van kabeljauw niet in de eerste plaats afhankelijk is geweest van het minder aantal bemanningsleden dat voor een hoeker ter kabeljauwvisserij nodig was. Hoe zou dat te rijmen zijn met het feit dat in 1784 slechts met 74 schepen ter haringvisserij werd uitgevaren en in 1793 met 104 schepen. Veel aannemelijker lijkt het ons dat een keuze gemaakt werd naar gelang van de vangstvooruitzichten op haring of kabeljauw en dat aan de hand daarvan voor de daartoe in aanmerking komende schepen werd beslist welke soort visserij zij zouden gaan uitoefenen.

MISLUKTE REIZEN NAAR HET DIEPWATER

Zoveel mogelijk maakten de haringschepen drie reizen. In het noorden werd begonnen en de laatste reis was die in het zogenaamde Diepwater, dwars voor Great Yarmouth. Eigenlijk was dit hetzelfde als wat later de visserij onder de engelse wal werd genoemd, welke een bijzonder goede volle haring opleverde. Nog in de vijftiger jaren van deze eeuw zeiden de scheveningse vissers dat de visserij onder de engelse wal hen nooit in de steek zou laten; de historie om dat te bewijzen heeft echter ontbroken. Overigens was de situatie in de achttiende eeuw wel zo dat de derde reis, namelijk die in het Diepwater, beslissend was voor een gunstig bedrijfsresultaat. In verband met de eerder genoemde mogelijkheden van een alternatieve kabeljauwvisserij is het nodig na te gaan hoe de Diepwatervisserij zich in de jaren 1751-1794 ontwikkelde. De bronnen hiervoor zijn de Nederlandsche jaarboeken (11).

Zo werden in 1752, het jaar met het topaantal haringschepen, zeer goede vangsten uit het Diepwater gemeld en dat betekende dat in 1753 weer een groot aantal schepen ter haringvisserij voer, maar dan is de Diepwatervisserij slecht door ongunstig weer, terwijl de ijslandse kabeljauwvisserij zeer gezegend wordt genoemd. Rond de zestiger jaren blijft het slecht gaan met de vangsten of prijzen bij de engelse walvisserij: 1758 slechts enkele tonnen per schip, 1759 geringe vangsten, 1760 tegenvallende vangsten, 1761 weer enkele tonnen per schip en 1762 en 1763 ronduit slechte vangsten. Zo gaat het door tot 1770, het jaar waarna ons gegevens over de kabeljauwreizen bekend zijn. Het beeld verandert dan echter weinig, want het Diepwater blijft minder resultaten leveren dan de Noord. In 1772 wordt een nadere verklaring gegeven: het Diepwater stelt opnieuw te leur, doordat door de weinige schepen die daar visten wederom weinig gevangen is. De moed gaat er duidelijk uit, want een jaar later zijn er opnieuw weinig vissers en geringe vangsten. Maar ook de kabeljauwvangsten waren lang niet altijd goed en het lijkt erop

dat de reders het risico spreidden door een deel van de schepen die ervoor geschikt waren over beide visserijen te verdelen. In 1777 is het met het Diepwater zo, dat er bijna niet meer op wordt gevist, maar de kabeljauwvisserij op de Doggersbank wordt zeer wel geslaagd genoemd, evenals in 1778.

De vraag kan gesteld worden waarom een zo rijke visgrond als die onder de engelse wal, waarop historisch gezien de haringvisserij van Vlaanderen, Zeeland en later Brielle gegrondvest was, opeens in de tweede helft van de achttiende eeuw zodanig is verminderd dat een lonende visserij daarop niet meer mogelijk was. In onze huidige tijd zou men in eerste instantie denken aan overbevissing in die zin, dat er meer haring zou zijn opgevisst dan de haringstapel kon verdragen, zodat de natuurlijke aanwas niet in staat zou zijn de haringpopulatie op peil te houden. Naar onze tegenwoordige maatstaven gemeten kan dat echter niet het geval zijn geweest. De visserijcapaciteit van de toenmalige hollandse en buitenlandse vissersvloten was niet van dien aard dat een overbevissing daardoor zou kunnen geschieden. Het aantal schepen was beperkt en de visserijtechniek met drijfnetten zorgde ervoor dat alleen volwassen haring kon worden gevangen. Bovendien waren de vloten kort als gevolg van het zware materiaal dat werd gebruikt, hennep.

Een verklaring voor de gang van zaken kan achteraf niet worden gegeven, mede door gebrek aan biologische gegevens. Slechts valt te constateren dat zich ook buiten een intensief menselijk ingrijpen om veranderingen in het biologisch evenwicht tussen de verschillende vissoorten kunnen voordoen en dat in het verleden de vissers zich daaraan snel hebben aangepast. Het geeft ons tevens een les voor het heden, namelijk dat men voor het herstel van de stand van een bepaalde vissoort zich niet alleen kan beperken tot het reguleren van die vissoort, maar daarbij tevens andere visstapels en niet door menselijk ingrijpen optredende veranderingen zal moeten betrekken.

DREIGINGEN VAN ELDERS

Voor Vlaardingen betekende het een voordeel op te stijgen tot de plaats met de grootste gezouten haringaanvoer van Holland en daarmee van geheel Europa. Tegelijkertijd wekte het ook de afgunst op, vooral van Rotterdam dat een eeuw daarvoor nog de leiding had in de buisnering in het Benedenmaasgebied. In 1729 verschijnt uit de kring van de rotterdamse haringhandel een „memorie tot verhoog dat die van Vlaardingen en andere particuliere plaatsen, dorpen en heerlijkheden niet bevoegd zijn om den haring ter verzendinge te verpakken nog te branden” (12). Deze memorie richt zich dus niet tegen de rederijen in Vlaardingen, maar tegen de bewerking van de haring aan de wal aldaar. Gesteld wordt dat de Vlaardingers niet bevoegd zijn om haring voor verzending te pakken of te branden, dat is de tonnen

van een brandmerk voorzien. Er is immers altijd onderscheid gemaakt, zo betogen de Rotterdammers, tussen de steden en het platteland. Dat laatste, waartoe zij Vlaardingen rekenen, heeft zelfs geen stem in het Collegie voor de Groote Visscherij dat advies geeft aan de Staten van Holland en Westfriesland, die uiteindelijk de voorschriften voor de haringvisserij vaststellen. In het verleden nu was het overpakken van tonnen met op zee gezouten haring in fust voor verder vervoer uitsluitend toegestaan aan de zeven steden Brielle, Delft, Schiedam,

Vlaardingen.

1737 den 6 maert In mijn Soen goose Janse
Klinck aen gekomen de Sijn 3 beuighen
ende heeft vyftien dagen ingeweest ende heeft
Seve de Schoten gegaen mit de beuigh ende
daer aen gevangen Seventigh ton Kalliaen
ende verhoft voor 24 gulde de ton noch 15 ton
senge tot 2 gulde en 14 Stuurvers de ton
noch aen verse vis wrij gelt negen Goudert
en 23 gulde ende heeft daer van de deel
gehaet Goudert en veertigh gulde en acht
Stuurvers ende heeft In Ses Ick Sagge 6 bough
zeife vande winter de deel gehaet ene Goudert
twee en twintigh gulde ende noch ontrent aen
ribbelgelt Goudert gulde

1737 van de Somer heeft mijn Soen goose
Janse Klinck In vier garingh zeife gevangen
achtentnegentigh lasten garingh I Soo ont den
Segen oef heeren rijen maer ende vreegher
geen Smert by ende daer van beschoort
tien onfent en Seven tigh gulde

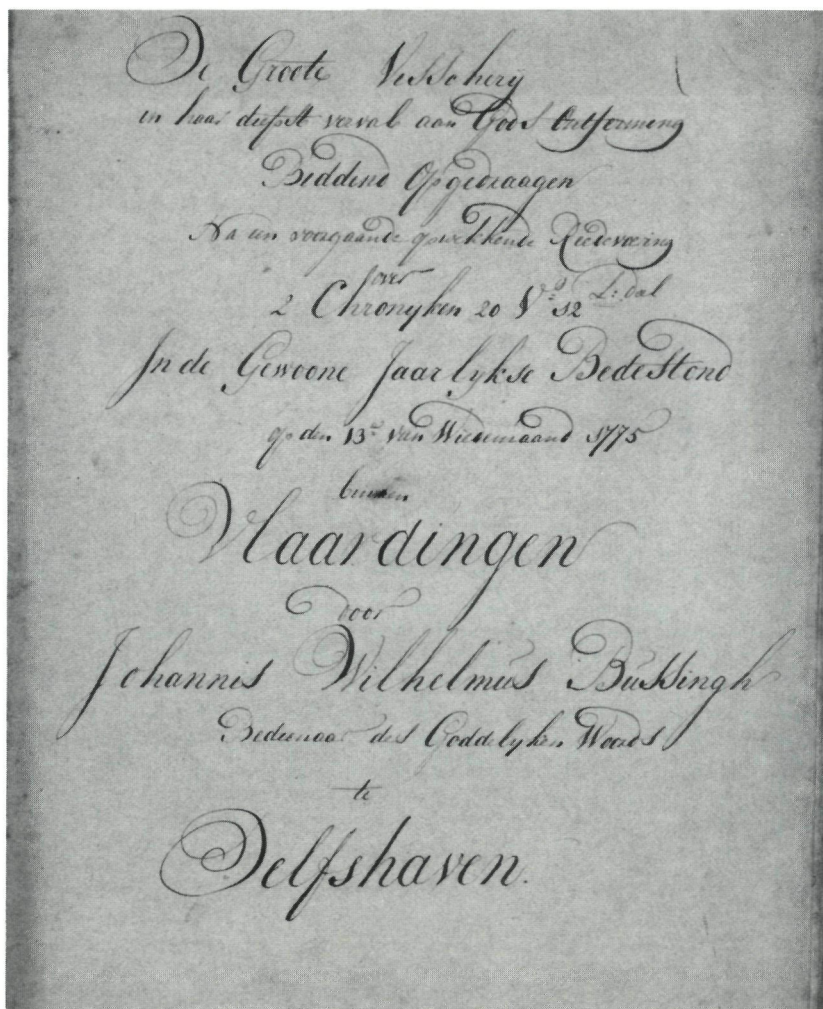
Rotterdam, Enkhuizen, Amsterdam en Dordrecht. Zij alleen mochten de grofgezouten haring ophogen en de fijngezouten haring verpakken ter verzending; ook het brandmerken van de tonnen was nooit anders dan in deze steden gebeurd. Maar nu zijn de Vlaardingers in 1728 uit eigen beweging en zonder recht begonnen te pakken en dat moet belet worden.

Blijkbaar voelden de schrijvers van de memorie aan dat een zaak als deze niet uitsluitend op juridische argumenten was te winnen. Vandaar dat een aantal verdachtmakingen daaraan werd toegevoegd. In plaatsen als Vlaardingen was de magistraat immers klein in aantal en bovendien waren alle leden ervan rechtstreeks belanghebbende in de rederijen. Daar komt bij dat zij veelal bloedverwanten van de stuurlieden waren. Gesuggereerd wordt dan een onvoldoende toezicht ter handhaving van de voorschriften, waarbij er met nadruk op wordt gewezen, dat keurmeesters in Rotterdam en Amsterdam zich beklaagd hebben over de kwaliteit van de vlaardingse haring. De eigenlijke reden valt overigens ook nog in het vertoog te lezen, namelijk de angst dat Vlaardingen uit concurrentieoverwegingen goedkoper zal leveren, zij het dat daaraan wordt toegevoegd dat dit zal gaan via vermindering van de kwaliteit. Nu was deze strijd niet nieuw; zij woedde al langer. Daarbij werd van vlaardingse kant betoogd dat de plaats wel degelijk een oude stad was, waarop de Rotterdammers dan weer antwoordden dat het oude Vlaardingen vergaan was en elders weer opgebouwd, zodat van een voortzetting van rechten geen sprake kon zijn.

Dat er in feite niets veranderde lag niet aan het steekspel met juridische argumenten, maar aan de economische werkelijkheid. Rotterdam had in 1730 de uitgroei van de vlaardingse rederij proberen te keren door via premies op de aanvoer haringbuizen naar Rotterdam te lokken. Daarnaast kregen de rotterdamse buizen een subsidie, vrijstelling van havengeld en dergelijke voorrechten, terwijl de reders van bepaalde verplichtingen uit het poorterrecht zoals schuttersdienst werden vrijgesteld. Om één en ander voor reders van buitenaf aantrekkelijk te maken konden dezen in Rotterdam gratis het burgerrecht krijgen. Het heeft allemaal niet mogen baten, want er is geen stroom van vlaardingse reders naar Rotterdam vertrokken.

Financieel gezien lijkt eerder het tegenovergestelde het geval, want onder de rotterdamse reders zijn er die een aandeel of part hebben in de buizen die van Vlaardingen uitvaren en hetzelfde kan gezegd worden van rotterdamse kóóplieden, die soms volledige van Schiedam en Vlaardingen uitvarende buizen bezitten, behalve nog vele portien in andere haringschepen. Daarnaast kwam het voor dat Vlaardingers voor hun rekening in Rotterdam haring lieten pakken en branden en deze naar Keulen exporteerden. Zo bestond een heel netwerk van commerciële over-en-weerverbindingen, waartegen zelfs het stedelijk bestuur van Rotterdam het moest afleggen.

Kon de binnenlandse concurrentie de Vlaardingers niet temmen, de natuur en met name het steeds meer wegvallen van de haringvisserij in het Diepwater gaf in de laatste decennia van de achttiende eeuw zoveel zorgen, dat subsidies werden ingevoerd. Daarmee wil niet gezegd zijn dat subsidies, vooral als tijdelijke maatregel, afgekeurd zouden moeten worden. Speciaal niet bij een bedrijfstak als de visserij die wat de werkgelegenheid betreft zo zwaar doorwerkt op de toeleveringsbedrijven en het afzetapparaat. Door een betrekkelijk kleine toelage in de exploitatiesfeer konden in dit geval in aanmerkelijke mate de scheepswerven, de zeilmakerijen, de kuiperijen alsmede de haringpakkerijen en de transportbedrijven in stand worden gehouden. Onze voorouders aan het eind van de achttiende eeuw zagen dat zeer goed in. Het werd in die tijd in Rotterdam op



Titelblad van een preek bij het uitvaren van de vlaardingse haringvloot in 1775

schrift gesteld in een „memorie wegens het product van de haringvaart uyt Hollandt ende van de cabbeljauwvisserij langs de Maze, wat deselve jaarlijks komt te renderen, evenals waartoe die gelden om de visscherij gaande te houden moeten werden verstrekt en vele duyzende van mensen, ja huysgezinnen, voornamelijk daarbij hun bestaan vinden" (13). De memorie schat de totale opbrengst van de zeevisserij op 3.218.980 gulden, een voor die tijd zeker enorm bedrag.

Trouwens ook in het buitenland beschouwde men de visserij als een tak van produktie welke een stimulerende uitwerking had op andere takken van bedrijf en die men waar mogelijk zoveel als het kon probeerde na te volgen. Vandaar een voortdurende economische spionage, zoals kan blijken uit de rapporten welke de franse gezant Pomponne in de periode 1669-1671 aan zijn koning Lodewijk XIV schreef (14). Die economische spionage ging ook in de tweede helft van de achttiende eeuw gewoon door, zij het dat niet meer de gezanten, maar correspondenten uit Rotterdam deze berichtgeving verzorgden. In de archieven van het ministerie van marine te Parijs zijn tal van inlichtingen uit die tijd terug te vinden, met name over de haringvisserij, de kabeljauwvisserij en de walvisvaart. Ook het aantal uit Vlaardingen uitgelopen schepen wordt daarin weergegeven, in 1784 zelfs met de vermelding dat de schepen van Vlaardingen, Maassluis en Delfshaven 2.500 last haring gevangen hebben en dat elke last 12 gepakte tonnen haring bedraagt. Schade heeft deze buitenlandse belangstelling uit die tijd niet berokkend, hoewel plotselinge stopzetting van de invoer wel eens moeilijkheden heeft veroorzaakt, speciaal met Frankrijk. Een van de exportlijnen van gezouten haring van het Benedenmaasgebied liep immers via Rouaan naar Parijs en afsluiting daarvan had direkte gevolgen op de geëxporteerde hoeveelheid en de prijs.

Daarbij kan men zich afvragen hoe de invloed van de gang van zaken in het visserijbedrijf doorspeelde naar de vissers en andere werknemers. Van de direkte dienstverhouding is weinig bekend, behalve in Rotterdam een instructie voor de inwerpers, dat zijn zij die de haring in de vaten wierpen om de pakkers gelegenheid te geven de vaten naar behoren te pakken: zij „sullen schuldig zijn sig nugteren en heuslijk te gedragen en gedurende hun werck haer te onthouden van het rooken van taback". Voor de rest zal het wel zo geweest zijn dat men ontslagen werd wanneer er geen werk meer was.

Bij een seizoenbedrijf als de haringvisserij en de zomervisserij op kabeljauw in de Noordzee en bij IJsland bleef de vraag wat er in de winter kon worden gedaan. Er bestond een wintervisserij op kabeljauw, waaraan gemiddeld door tussen de 70 en 80 schepen werd deelgenomen, dat is rondweg 75 procent van de vlaardingse vloot. Dat betekende dat aan de 23 weken van de haringteelt nog eens 21,5 week voor de wintervisserij kon worden toegevoegd,

zodat voor deze groep schepen 44,5 van de 52 weken gedekt waren. Voor de overige 25 procent van vloot en bemanning zag het er aanmerkelijk somberder uit, want een weekgeld van 6 gulden over slechts een half jaar was geen vetpot. Er was echter een compensatie die de landarbeider niet had en dat was de kost aan boord. Die kan gesteld worden op 2 gulden per week en dat gold evenzeer voor de oudere kinderen die meevoeren. Dat geeft de indruk dat degenen die het gehele jaar voeren er zeker beter aan toe waren dan de gemiddelde man aan de wal, behalve in jaren dat de visserij om een of andere reden slechts ten dele kon worden uitgeoefend. Al met al bleef de visserij een bedrijfstak met grote risico's, zowel voor de reders als voor de bemanningen en voor beiden wisselden goede en slechte tijden elkaar af, ook in de tweede helft van de achttiende eeuw.

Bovenstaande tekst werd als lezing uitgesproken voor de Historische Vereniging Vlaardingen op 20 februari 1979.

H. A. H. Boelmans Kranenburg.

Zie noten op blz. 82

NOTEN

- 1 C. Postma. Korte geschiedenis van Vlaardingen. Vlaardingen, 1958.
- 2 M. den Admirant. Sociaal-historische schets van Vlaardingen (1814-1914). in: Zuid-Hollandse Studiën; dl IV. Voorburg, 1954. blz. 171 - 217.
- 3 A. Soeteman. 150 jaar sociale zorg in Vlaardingen 1795 - 1945. (= Zuid-Hollandse Studiën; dl X). Voorburg, 1962.
- 4 A. Soeteman. De opheffing van de polders ten zuidwesten van Vlaardingen. in: Zuid-Hollandse Studiën; dl IX. Voorburg, 1961. blz. 95 - 134.
- 5 C. Postma. Het wapen en de zegels van Vlaardingen. in: Zuid-Hollandse Studiën; dl XII. 's-Gravenhage, 1966. blz. 249-260.
- 6 Theo J. Poelstra. Stad in wording, Vlaardingen 1574 - 1650. in: Historisch Jaarboek Vlaardingen 1978. Vlaardingen, 1978. blz. 71 - 126.
- 7 H. A. H. Boelmans Kranenburg. Inleiding tot de tentoonstelling MA-1649 met scheepsmodellen uit de Grote Kerk te Maassluis. Vlaardingen, 1968.
- 8 H. A. H. Kranenburg. De zeevisserij van Holland in den tijd der Republiek. (= Bijdragen voor Economische Geschiedenis; XII). Amsterdam, 1946.
- 9 A. M. van der Woude. Het Noorderkwartier; een regionaal historisch onderzoek in de demografische en economische geschiedenis van westelijk Nederland van de late middeleeuwen tot het begin van de negentiende eeuw; dl I. Wageningen, 1972.
- 10 Kranenburg. a.w.
- 11 Nederlandsche jaarboeken enz. 1747 - 1765. Amsterdam, 1748 - 1766; Nieuwe Nederlandsche jaarboeken enz. 1766 - 1798. Leiden enz., (1767 - 1799).
- 12 Gemeentelijke Archiefdienst Rotterdam, Archief Stad Rotterdam 1340 - 1813, inv. Ten Boom - Woelderink, inv. nr 2256.
- 13 Gemeentelijke Archiefdienst Rotterdam, handschrift zonder cat. nr.
- 14 Herbert H. Rowen. Pomponne's „Relation de mon ambassade en Hollande" 1669 - 1671. (= Werken Historisch Genootschap; vierde serie nr 2). Utrecht, 1955.