

Het ontstaan van de watertol en het veer in Megen (1357-1519)

PIETER VAN DER HEIJDE

Megen is gelegen in het noordoosten van Noord-Brabant en was oorspronkelijk de hoofdstad van het graafschap Megen. De Maas is onlosmakelijk met de geschiedenis van Megen verbonden. Megen dankt zelfs haar bestaan aan deze rivier. Niet alleen door de vruchtbare rivierklei, maar tevens omdat de Maas eeuwenlang een van de belangrijkste handelsroutes was. De naam Megen is verwant aan het Gallo-Romaanse *magus*, met als betekenis veld, plaats of stad (Ulijn, 1984, p.2). Ook is het mogelijk dat de naam Megen is afgeleid van het Keltische woord *magos*, dat doorwaadbare plaats betekent. Dit zou kunnen verklaren dat juist op deze plaats deze stad ontstond. Een andere reden voor het ontstaan van de stad is misschien de strategische ligging van Megen tussen een aantal meanders van de Maas. In ieder geval was Megen een kruispunt van wegen over water en over land. De plaats waar deze wegen elkaar kruisten was 'Het Megense veer', dat reeds 500 jaar in de wijde omgeving een begrip is. Hier werd bovendien gedurende 650 jaar tol op de Maas geheven.

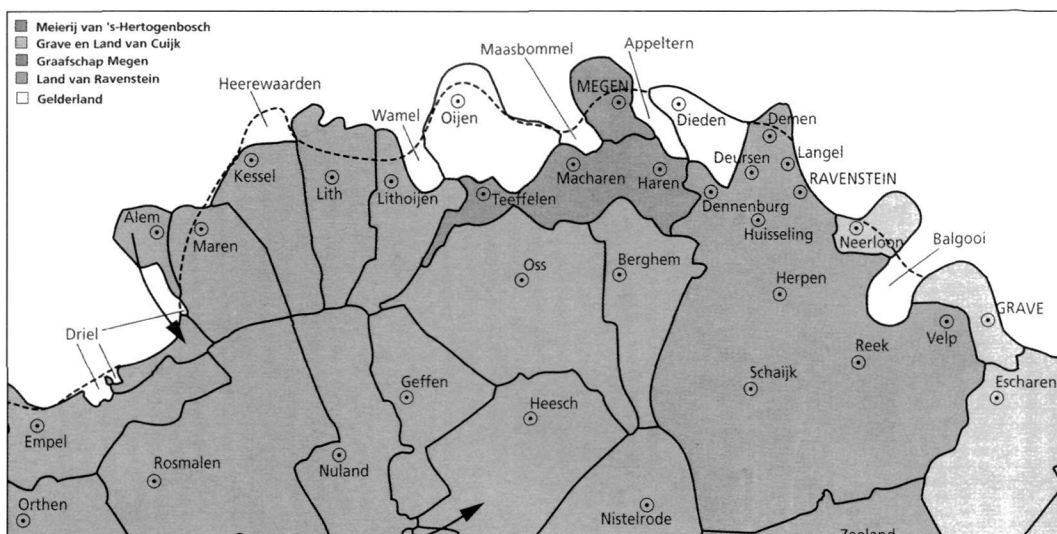
Zowel de watertol als het veer komen rechtshistorisch voort uit regalia, rechten die aan de keizer of koning toekwamen. Tot deze regalia behoorden het wildernis- of grondregaal, het stroomregaal, het regaal van de heerbaan, de munt, de markt en de jacht. Regalia verschaften de heer bevoegdheden die inkomsten opleverden. Het eigendomsrecht van de grote scheepvaartwegen kwam in onze streken toe aan de koning of keizer van het Heilige Roomse Rijk. De rechten van de keizer werden in deze streek uitgeoefend door de landsheren die deze hoogheidsrechten op stroom soms in leen gaven. Het stroomregaal omvatte onder meer het visrecht, het veerrecht en het recht om tol te heffen, de zogenaamde watertol. Op de Maas werd op vele plaatsen tol geheven: tussen Luik en Gorinchem waren dat er zo'n 35. Voor een deel vond de heffing gecombineerd plaats (Roebroeck, 1970, p. 57). In Megen bestond de watertol uit de reguliere tol en de marktoll. De reguliere tol was een vorm van belasting die alle schepen dienden te betalen om gebruik te mogen maken van de Maas. De marktoll werd in Megen geheven in de perioden rond de jaarmarkten, die drie keer per jaar plaatsvonden. De marktoll vindt zijn oorsprong in het geleiderecht. Dit was het recht van reizi-

gers op een veilige doortocht naar, in dit geval, de jaarmarkten. Als tegenprestatie werd voor de aangeboden bescherming een vergoeding gevraagd (Smit, 1997, p. IX).

Het veerrecht is een zakelijk recht dat de bevoegdheid geeft om met uitsluiting van ieder ander, personen en goederen over te zetten. Dit eigendomsrecht bracht dus de bevoegdheid met zich mee om tol te mogen heffen voor het overvaren van de rivier en om te bepalen dat deze slechts door middel van de grafelijke veren mochten worden gepasseerd¹.

HET ONTSTAAN VAN DE WATERTOL

In de 12e eeuw had Taxandrië, dat het grootste deel van het huidige Noord-Brabant omvatte, volgens een kroniekschrijver uit die tijd weinig te betekenen. Het bestond uit uitgestrekte moerassen en werd, mede door de 'woestheid' van de bewoners, door de naburen bijna niet bezocht (Jansma en Schroor, 1987, p. 65 en 114). Toch verlegden de Leuvense graven in deze periode hun aandacht in toenemende mate naar het noorden. Tussen 977 en 1355 slaagden ze erin hun kleine graafschap ver buiten zijn grenzen uit te breiden, de titel hertog van Brabant te verwerven en uit te groeien tot de belangrijkste politieke macht in Neder-Lotharingen.



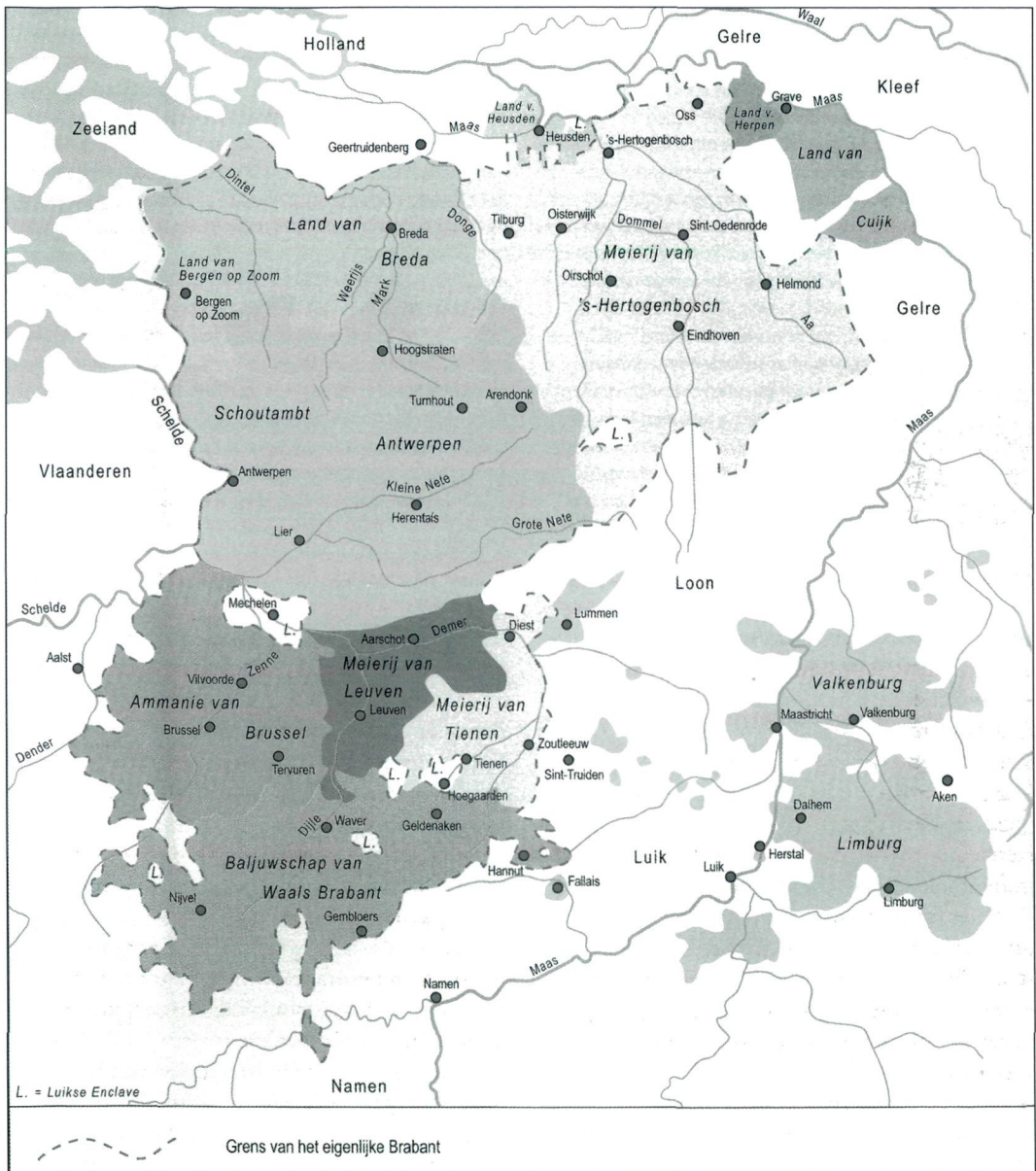
Situering van Megen. Bron: Sanders e.a., 1996.

In de 14e eeuw vormde de Maas de noordgrens van het hertogdom Brabant. Langs de rivier bevonden zich verschillende gebieden die, na de ineenstorting van de bisschoppelijke macht, direct in handen kwamen van plaatselijke heren. In ruil voor bescherming droegen deze hun goederen op aan de hertog en ontvingen deze in leen terug. Door deze constructie werd de noordzijde van het hertogdom veilig gesteld. Ook het graafschap Megen, dat eerst tot het bisdom van Utrecht behoorde, kwam zo waarschijnlijk onder het bewind van het hertogdom Brabant. Door de vooruitgeschoven ligging aan de Maas, grenzend aan het hertogdom Gelre, was dit graafschap militair van strategisch belang.

In de 14e en 15e eeuw waren de zuidelijke delen van de Lage Landen economisch en ook in veel andere opzichten veel verder ontwikkeld dan het noorden. Het merendeel van de handel en nijverheid vond in Vlaanderen en Brabant plaats (Israël, 1996, p.11). De Brabanders zwaaiden de scepter over de handelsroutes tussen Rijn en Schelde. Deze hadden vooral een oost-west oriëntatie vanwege de hier gesitueerde ri-

vieren. De interactie tussen het noorden en het zuiden van de Lage Landen was beperkt. Dit kwam door de barrière die de grote rivieren vormden voor verkeer van noord naar zuid. De Maas was in deze periode een belangrijke handelsroute. Megen was dan ook niet alleen in militair opzicht een strategische locatie, maar zeker ook vanuit economisch perspectief.

In 1355 overleed de Brabantse hertog Jan III, één van de grondleggers van het hertogdom Brabant. Zijn dochter Johanna, die was gehuwd met de groothertog van Luxemburg Wenceslas, volgde hem op. Kort na haar aantreden viel Vlaanderen het hertogdom Brabant binnen. Wenceslas zocht steun bij zijn broer, Rooms keizer Karel IV. Deze ging echter niet op zijn verzoek om hulp in (Jansma en Schroot, 1987, p. 116). De graaf van Megen, Willem Dicbier, steunde de hertog wel en bood Wenceslas in 1356 zijn hulp aan in de oorlog tegen Vlaanderen (Ulijn, 1984, p. 11). Op 3 februari 1357 ontving hij van keizer Karel IV een aantal heerlijke rechten waaronder stadsrechten voor Megen en het recht om hier tol te mogen heffen op de Maas. De graven van Megen mochten vanaf dat moment watertol heffen op alle zaken die de stad Megen over de Maas passeerden. Hierbij



Het hertogdom Brabant op het hoogtepunt van zijn macht, omstreeks 1400 (tekening Thor Smits, Bron: Uytven, 2004).

mocht de graaf voor de schepen die stroomopwaarts voeren hetzelfde tarief vragen als dat van de tol in Cuyk, stroomafwaarts gold het tarief van de tol in Lith². De watertol in Megen bleef

tot in de 16e eeuw gehandhaafd. In de tachtigjarige oorlog raakte de heffing in onbruik en behoorde dit recht niet langer toe aan de graven van Megen³.

HET ONTSTAAN VAN DE MARKTTOL

In de 15e eeuw namen de Bourgondiërs het hertogdom Brabant over. De Bourgondische hertog Karel de Stoute was een streng en autoritair heerser. Hij richtte zich op de verovering van meer gebieden, de centralisatie van het bestuur en het heffen van meer belastingen. Zijn methoden waren hardhandig en impopulair. Zijn meest klinkende overwinning was de verovering van Gelre in 1473. Een van de machtigste mannen van het Bourgondische rijk was Guido (Guy) de Brimeu die ook wel bekend was als sire de Humbercourt. Hij voerde onder andere de titel van baron en maarschalk van Brabant. Wegens zijn vele verdiensten werd hij door Karel de Stoute tot ridder van het Gulden Vlies geslagen en aangesteld als stadhouder der Luikse landen. Vanuit dit perspectief is het niet toevalig dat Guy de Brimeu in 1469 het graafschap Megen kocht van Jan Dicbier vi. Karel de Stoute kreeg hiermee immers een vertrouweling op een strategische positie in het noordoosten van het hertogdom, op de grens met het hertogdom Gelre. Na de overwinning op Gelre werd Guy de Brimeu op 2 juli 1473 benoemd tot ambtman van Maas en Waal en stadhouder van Gelderland. Een maand later kreeg hij van Karel van Bourgondië het recht om marktoll te mogen heffen op de Maas. Hiertoe ontving hij een tollijst met tarieven. Vanaf dat moment kende het graafschap twee tollen: de dagelijkse watertol en de marktoll.

Tegen het einde van de 15e eeuw waren Vlaanderen en Brabant economisch nog steeds de meest ontwikkelde provincies van de Lage Landen. Ondanks de geringe omvang, in 1437 bestond het stadje uit slechts 86 belastbare huizen, kende Megen in deze periode een redelijke welvaart (Ulijn, 1984, p. 18). Als onderdeel van de stadsrechten mocht Megen drie maal per jaar een markt houden. De markten duurden negen dagen en vonden plaats op Sint Servaes (13 mei), Sint Bartholomeus (24 augustus) en Allerheiligen (1 november). Alle schepen die tijdens deze markt dagen stroomopwaarts of -afwaarts

over de Maas Megen passeerden moesten volgens de tollijst uit 1473 de eerste drie dagen van de vrijmarkt twee *oude groten* betalen, de drie volgende dagen vier en de drie laatste dagen wederom twee⁴. Brabantse en Gelderse schepen behoefden alleen *roertol* te betalen. Deze bedroeg de helft van het voornoemde tarief. Naast deze algemene tarieven moest betaald worden voor de lading op het schip. Per soort lading was een specifiek tarief van toepassing. Kwam de lading niet op de tollijst voor dan moesten de schippers de veertigste penning betalen, een veertigste deel van de waarde van de lading. Schippers die geen tolvrijheid hadden dienden goederen die niet onderhevig waren aan tol, het zogenaamde *vrij goed*, drie voeten van het onvrije goed te plaatsen en een ondertekende vrijwaring te tonen. Uit de tollijst blijkt dat voor paarden en ossen die op de markt verkocht werden acht keer meer betaald moest worden dan wanneer deze Megen alleen passeerden. Opvallend is dat dit onderscheid alleen is gemaakt voor paarden en ossen. Mogelijk is dit een indicatie dat het hoofdbestanddeel van de vrijmarkten bestond uit de handel in deze dieren. De tarieven op de tollijst zijn sinds 1473 nog eeuwenlang gebruikt om in Megen marktoll te heffen. De inning van de marktoll vond plaats door een tolheffer. In de eerste eeuwen na de invoering was deze mogelijk in dienst van de graaf. Rond 1600 werd de heffing van de tol verpacht. Zo vond in de periode 1606-1608 verpachting van de marktoll plaats aan Willem Barst, die tollenaar in Batenburg was⁵.

De tol werd geheven door aan boord te gaan en de lading te inspecteren. De schipper was niet verplicht de tolofzieder af te halen maar moest wel voor anker gaan liggen. Uit de pachtvoorwaarden blijkt dat de pachter voor het heffen van de marktoll, op de vanouds bekende tijden en plaatsen, een kruis diende te zetten. De pachter diende vrije doorgang te verlenen indien op bevel van de graaf van Megen goederen stroomop- of -afwaarts over de Maas vervoerd moesten worden en bij het vervoer van munitie in oor-

logstijd⁶. De schipper werd conform het gangbare tarief voor de betreffende lading aangeslagen. Bij de inning van de tol hanteerde de tolheffer echter niet de officiële toltarieven, maar trof hij een minnelijke schikking met de schippers. Dit om te voorkomen dat de schippers bleven wachten totdat de tolperiode voorbij was⁷. Uit de tollijst ontstaat een beeld van de goederen die in de 15e eeuw over de Maas vervoerd werden. Dit waren onder andere veldgewassen (tarwe, rogge, haver, hop, vlas, knolzaad), vruchten (appelen, peren, noten), vee (paarden, ossen, schapen) en zeevis (schol, haring, stokvis). Daarnaast zuivel (boter, kaas), dranken (bier, wijn, mede (honingdrank)) en huishoudelijke producten zoals olie, zout, honing, raapkoeken, zeep en teer. Houtproducten kwamen voor in de vorm van kreupelhout, balken, eiken planken en houtskool. Tevens werden diverse bouwmaterialen vervoerd zoals lei, kalk, mergel en Namense steen. Ook grafzerken, steenkool, ijzer en lood werden over de Maas vervoerd. Basismaterialen voor kleding en schoeisel werden via het water aangevoerd in de vorm van gezouten ossenhuiden en wol. Tot slot bestond de aanvoer uit gebruiksartikelen (potten, kannen), machines (oliemolens, windmolens) en nieuwgebouwde schepen. Dat het vervoer over water over aanzienlijke afstanden plaatsvond blijkt uit het vervoer van vis uit de Noordzee en natuursteen, metalen en steenkool uit het huidige België.

De markttol bleef tot 1811 bestaan. Op 1 januari van dat jaar vond introductie plaats van de Franse wetgeving. Dit betekende de definitieve afschaffing van de markttol in Megen⁸.

HET MEGENSE VEER

Het veer in Megen maakte onderdeel uit van de heerlijke rechten van het graafschap Megen en is eeuwenlang onlosmakelijk verbonden geweest met de watertol. Een officiële schenkingsacte ontbreekt echter. Misschien is deze verloren gegaan. Een andere verklaring is dat de veerrechten voortkwamen uit het recht om watertol te

mogen heffen. Cambier van Nooten (1960, p.1) geeft bijvoorbeeld aan dat de watertol in Tiel ook betrekking had op een overtocht met het veer. Dit tarief kwam dus boven op het veergeld. Uit diverse bronnen blijkt dat vanaf het begin van de 16e eeuw tussen Megen en Appeltern sprake was van een veerverbinding. Mogelijk was hier al vóór 1500 een veer.

Het Megense veer komt voor het eerst voor in een acte van 1519. Het veer hoorde in deze tijd toe aan de graven van Megen. Ten behoeve van een veerweg verpachtte Jasper van Gent, heer van Appeltern, een stuk grond aan de graven van Megen. De veerweg had een breedte van 20 voeten (circa 6 meter) en was bestemd voor voetgangers, paarden met wagens en vee die van het veer gebruik wensten te maken⁹.

Opmerkelijk is dat juist in deze periode een dergelijke overeenkomst tot stand kwam tussen het graafschap Megen en het in Gelre gelegen Appeltern. De verovering van Gelre door Karel de Stoute was immers van korte duur geweest. Reeds in 1491 leidde de Gelderse Karel van Egmond met Franse steun een succesvolle opstand tegen de Habsburgers. Na het overlijden van Karel de Stoute hadden deze, door het huwelijk van Maximiliaan van Habsburg met Maria van Bourgondië, de heerschappij van de Lage Landen overgenomen. Na de losmaking van Gelre uit het Habsburgse rijk ontstond hier een anti-Habsburgse beweging die tientallen jaren zou voortduren (Israël, 1996, p. 31). Megen was in die tijd het beginpunt van regelmatige stroperijen die onder leiding van Karel van Egmond in Brabant plaatsvonden. Hierdoor ontstond veel schade. De Geldersen, die niets en niemand ontzagen, plunderden in 1507, 1512 en 1528 de stad Megen en staken deze in brand. Het jaar 1519 waarin de overeenkomst tot stand kwam lag precies in deze periode.

Het is onbekend waar het Megense veer in de 16e eeuw gesitueerd was. In deze tijd stroomde de Maas nog langs de oostzijde van het stadje Megen. Later zou ten noorden van Megen een doorbraak plaatsvinden. Als gevolg hiervan



Kaart van de Maas van Grave tot Lithoijen, gemaakt door J. van Heuvel, 20 oktober 1728.

sneed de rivier de meander aan de oostzijde van Megen af en volgde voortaan een korter tracé aan de noordzijde van de stad. De meest voor de hand liggende locatie is de plaats waar ook in de daaropvolgende eeuwen het Megense veer lag. Het betreft hier de plek naast het voormalige veerhuis ten noorden van het stadje Megen. Dit veerhuis lag, net zoals de stad Megen, op een oude zandopduiking. Deze was door middel van een stuk Maasdijk met de stad verbonden en kwam uit bij de Maaspoort. Het voordeel van deze locatie was dat ook in het winterseizoen door middel van een korte overtocht direct naar de dijk van Appeltern gevaren kon worden. Een tweede aanwijzing die voor deze locatie pleit is de ouderdom van het voormalige veerhuis dat reeds in 1630 in een acte werd genoemd.

De oudste informatie over de bediening van het Megense veer stamt uit 1671. In die tijd werd het veer bediend door een veerman die werd bijgestaan door een knecht. De passagiers konden dag en nacht van het veer gebruikmaken. Het is niet bekend of het Megense veer in deze tijd werd verpacht of dat de veerman in dienst was bij het graafschap. Het feit dat de veerman het Megense veer in deze periode sterk verbeterde doet vermoeden dat het veer werd gepacht¹⁰. Vanaf het midden van de 18e eeuw werd het veer, samen met de inning van de markt, publiek verpacht aan de meestbiedende. De verpachting werd met een proclamatie in de kerk aangekondigd. De pacht betrof een periode van zes jaar met als aanvangsdatum 1 mei. Alleen de graaf had het recht om de pacht na drie jaar op te zeggen.

De pachter was verplicht het veerhuis op eigen kosten te onderhouden en *dak, vloer, want, muur en glazen dicht te houden*. Tevens diende

hij het veerhuis te bewonen *soo en gelijk eenen goeden vader des huijsgesints betaamt* en moest hij met zijn huisgenoten voorkomen dat het veerhuis door brand of op andere wijze beschadigde¹¹. De pachter was verplicht op eigen kosten een veeraak en de benodigde veerschuiten aan te schaffen. Bovendien diende hij ieder jaar zijn aak tien dagen beschikbaar te stellen aan het graafschap. Het veer diende *gelijk men van outs gewoon is te doen* zijn aanvaart te maken aan de uiterwaard met de naam 'het Blokhuis' in Appeltern. Hier bevond zich een voetpad en een weg naar de Maasdijk.

Het veertarief voor het overzetten van personen en goederen was in 1757 volgens oud gebruik 8 penning. Dit stond gelijk aan 4 duiten of een halve Hollandse stuiver. De kerkgangers uit Appeltern behoefden slechts de helft van het normale veertarief te betalen. De graaf, zijn ministers, de drost en de meisjes die op de Spaense Weert de koeien gingen melken waren vrijgesteld van veergeld. Bij hoog water mocht de pachter het veergeld verdubbelen. Bij storm of ijsgang werd het tarief overeengekomen met de passagier.

Het Megense veer bestaat nog steeds en wordt sinds 1984 geëxploiteerd door Stichting de Maasveren. Door de Maaskanalisatie in de jaren dertig van de 20e eeuw is de locatie van het veer echter verschoven. Hierdoor ligt het voormalige veerhuis niet meer ten zuiden, maar ten noorden van de Maas.

The river toll and ferry at Megen (Province of Noord-Brabant)

The small town of Megen, capital of the former county of Megen, is located in the northeast of the province of Noord-Brabant on the left bank of the river Meuse. The town and the river are historically linked by the traffic on the river and by the fertility of the riverbanks that allowed intensive agricultural use. At the Megen ferry a trade route crossed the Meuse. On both land and water routes toll was levied from the Megen inn, lending the town some economic and military importance. Toll collection here dates back to 1357. From 1473

onwards a market toll was levied as well. At the beginning of the 16th century the records mention the Megen ferry, which still exists. But its location in relation to the river has changed though as a result of the canalisation of the Meuse in the early 20th century. The ferry station now lies on the opposite, northern bank of the river.

NOTEN

Dit artikel is gebaseerd op het recent verschenen boek van Pieter van der Heijde, 'Het Megense veer en de watertol; een geschiedenis over macht, handel en vervoer (1357-2004)'. U kunt dit boek bestellen door € 21,50 over te maken op rekeningnummer 1331385 (met vermelding van uw adresgegevens) ten name van Pieter van der Heijde te Gouda.

AFKORTINGEN

CvB - Commissie van Breda
 GM - Graafschap Megen
 MvF - Ministerie van Financiën
 NA - Nationaal Archief in Den Haag
 RANB - Rijksarchief Noord-Brabant in 's-Hertogenbosch

- 1 MvF 2.08.19, inv.nr. 1203, NA; Wetsontwerp overzetveren en veerrechten.
- 2 GM, inv.nr.56 en CvB, inv.nr. 1221 RANB; charter met toekenning van het recht om watertol te heffen op de Maas bij Megen.
- 3 GM, inv.nr 70, RANB; rekening van het graafschap Megen 1606-1608.
- 4 CvB, inv.nr. 1221, RANB; Acte uit 1473 van Karel van Bourgondië betreffende de toltarieven in Megen (kopie).
- 5 GM, nr. 70, RANB; rekening van het graafschap Megen uit 1606-1608 RANB.
- 6 CvB, archiefnr. 069.01, inv.nr. 1233, RANB.
- 7 CvB, inv.nr. 120; ingekomen stukken, RANB.
- 8 MvF 2.08.14.02, inv.nr. 202, NA.
- 9 GM, inv.nr. 57, RANB.
- 10 GM, inv.nr. 45, RANB; Getuigschrift Andries Jan Lamberts, veerman te Megen.
- 11 CvB, inv.nr. 1233, RANB; pachtvoorwaarden Megense veer.

LITERATUUR

- AA, A.J. VAN DER (1836-1851). Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden.
- CAMBIER VAN NOOTEN, N.F. (1960). De geschiedenis van het veer Tiel-Wamel.
- ISRAËL, J.I. (1996). De Republiek.
- HEIJDE, P. VAN DER (2004). Het Megense veer en de watertol; een geschiedenis over macht, handel en vervoer (1357- 2004).
- JANSMA, K. EN M. SCHROOR (1987). Tweeduizend jaar geschiedenis van Noord-Brabant.
- ROEBROECK, E. (1970). Hoe hebben vaart en handel op de Maas zich ontwikkeld vanaf de middeleeuwen tot het einde van de 18e eeuw. In: Studies over de sociaal economische geschiedenis van Limburg.
- SANDERS, J.G.M., W.A. VAN HAM, J. VRIENS (RED) (1996) Noord-Brabant tijdens de Republiek der Verenigde Nederlanden 1572-1795, een institutionele handleiding. Den Bosch/Hilversum.
- SMIT, J.G. (1997). Bronnen voor de economische geschiedenis van het Beneden-Maasgebied.
- ULIJN, G. (1984). De geschiedenis van het graafschap Megen.
- UYTVEN, R.E.A. (RED.) (2004). Geschiedenis van Brabant van het hertogdom tot heden. Zwolle.