

TRANSPORT VAN GOUDSE PIJPEN NAAR AMSTERDAM

door J. van der Meulen

Amsterdam was aan het einde van de 17e eeuw een belangrijk distributiecentrum van Goudse pijpen (1). Dit werd veroorzaakt door de aanwezigheid van een pijpenmarkt en door de vestiging van veel bedrijven die pijpen exporteerden (2). Het vervoer van Goudse pijpen naar Amsterdam was zo omvangrijk, dat de pijpenmakers en ijkerschippers(14) gezamenlijk de prijzen vaststelden voor het vervoer. Al naar gelang de grootte van de order werden de pijpen verpakt in vaten (30 gros), tonnen (20 gros) en manden (10 gros) (3); later komt hier ook nog het okshoofd bij. De *porcellijne* pijpen werden soms ook per gros verzonden. Opvallend is het dat het vrachtlon mede bepaald werd door de kwaliteit van de pijpen. Als we echter bedenken, dat de schipper de schade moest vergoeden die tijdens het transport ontstond, dan is deze nuancering wel begrijpelijk.

In 1685 (4,5) werden de volgende tarieven vastgesteld:

het <i>stiergoet</i> (6) per ton	3 1/2 stuivers
een ton pijpen	3 stuivers
een mand pijpen	2 st. 4 penn. (7)
een mandje of gros <i>porcellijne</i> pijpen	12 penningen

De pijpenmakers moesten voor de verzending van hun pijpen zoveel mogelijk gebruik maken van hetzelfde schip. Uit de acte blijkt dat ook slechts een selecte groep schippers de pijpen mocht vervoeren. Als een van hen kwam te overlijden of stopte, dan "*zullen de negotianten ordentelijk opclimmen, ende de nieuw aankomelingen agter gesteld worden*". Dit betekende dat degene die bovenaan de lijst stond meer kans op vracht had dan de laatste, die werd toegevoegd.

Op verzoek van de ijkerschippers werden in 1698 (4,8) wijzigingen in het vrachtlon aangebracht, die vooral betrekking hadden op de kwaliteit van de pijpen:

een ton of <i>cas porcellijne</i> pijpen	5 stuivers
de beste of <i>stuurgoet</i> per ton	3 1/2 stuivers
een ton <i>gemeene</i> of fijne pijpen	3 stuivers
een mand <i>gemeene</i> of fijne pijpen	2 st. 4 penn.
een mandje of gros <i>porcellijne</i> pijpen	12 penningen

Opvallend is dat tussen *gemeene* en fijne pijpen geen prijsverschil bestond. Toch werd in deze overeenkomst wel opgenomen, dat in geval van schade de schipper slechts een vergoeding hoeft te betalen die gelijk is aan de prijs voor *gemeene* pijpen. Er zal dus wel, zij het gering, kwaliteitsverschil zijn geweest. Uit bovenstaande opsomming blijkt ook een *beste* kwaliteit te

bestaan. Deze categorie pijpen moet zich, gezien de prijs per ton, bevinden tussen de fijne en de *porcelijne* kwaliteit.

Als de pijpenmakers vracht te versturen hadden, moesten zij de schipper 's morgens op tijd waarschuwen, zodat deze uiterlijk om twee uur weer bij het Veer zou kunnen zijn om ook andere goederen voor Amsterdam in te laden.

Evenals voor het vullen van de pijpenpotten (9), die bestemd waren om bij de pottenbakker gebakken te worden, was het noodzakelijk afspraken te maken over de inhoud van de pijpentonnen. In een akkoord, gesloten in 1702 (4,10), werd bepaald, dat de gildebroeders de pijpentonnen niet hoger mochten vullen dan met het gros pijpen waarmee reeds onder de rand was begonnen. De schade die ontstond, als men van deze regel afweek, werd niet door de schippers vergoed. Tevens werd voor de pijpentonnen, die aanzienlijk groter waren dan een harington, naar rato vrachtkosten berekend.

De ijkerschippers moesten de tonnen en manden voor zeven uur 's avonds of gedurende de korte winterdagen voor zonsondergang verschepen. Ook werden zij verplicht om de lading af te dekken, als het zou gaan regenen.

De pijpenmakers waren gezien de hoge onkosten en geringe verdiensten steeds alert op mogelijkheden om de produktiekosten te verlagen. Zij meenden de vervoerskosten te kunnen drukken door hun produkten met jaagschuiten, die een reguliere dienst op Amsterdam hadden, te verzenden. Dit hield echter een ernstige bedreiging in voor de inkomsten van de schippers, die tegen deze praktijken in het geweer kwamen. Via een rekest aan de burgemeesters van Gouda, in 1717 (4,11), wisten zij te bereiken, dat voor de pijpen die met een jaagschuit werden vervoerd ook aan de ijkerschippers vrachtlon betaald moest worden. Door deze maatregel was deze sluiproute niet langer aantrekkelijk voor de gildebroeders.

In 1729 (4,12) werden de vrachtprijzen opnieuw vastgesteld:

rijst-, stijfjel- of blauwselvaten (30 gros)	4 stuivers
ieder okshoofd (13)	7 stuivers.

Er valt een lichte prijsstijging te constateren voor het vervoer van een vat pijpen. Bovendien is opmerkelijk, dat alleen de prijzen van grote hoeveelheden staan vermeld. Werden er geen manden met pijpen meer verstuurd of is de prijs daarvan gelijk gebleven? Opvallend is tevens, dat er geen onderscheid meer gemaakt wordt in de kwaliteit van de pijpen.

Noten en bronnen:

- 1 F. Tymstra, De pijpenmarkt te Amsterdam. PKN IX, 34, blz. 32, 1986
- 2 J. van der Meulen, De "Gouwenars" van Alphen aan den Rijn. Repro-Holland bv, Alphen aan den Rijn, blz. 32, 1986

- 3 Idem, blz. 27
- 4 Als bron diende een drietal gildeboeken die aanwezig zijn in het British Museum. In deze documenten staan verwijzingen naar de archivalia die in de Streekarchiefdienst Hollands Midden (G.A.G.) te Gouda zijn opgeslagen
- 5 G.A.G. Kamerboek 23 november 1685 fol. 35, inv.nr. 108
- 6 Niet duidelijk is wat precies met stiergoed of stuurgoed bedoeld werd. De term kan betrekking hebben op het soort of volume van de verpakking, hoewel ik de term niet ben tegengekomen in naslagwerken. Een andere mogelijkheid is, dat het hier gaat om pijpen met een kortere steel (de *groffe* kwaliteit) dan pijpen van de fijne en porcelijne kwaliteit. De korte steel maakte het mogelijk meer grossen in een ton te verpakken, wat een verhoging van de vrachtprijs betekende.
- 7 H. E. van Gelder, De Nederlandse munten. Het Spectrum N.V., Utrecht/Antwerpen, Aula-boeken nr. 213, blz. 266, 1972:
penning = 1/2 duit = 1/16 stuiver
- 8 G.A.G. Kamerboek 19 april 1698 fol. 17, inv.nr. 110
- 9 J. van der Meulen, De pijpenpotten van Gouda. PKN XIII, 49, blz. 215, 1990
- 10 G.A.G. Kamerboek 21 februari 1702, inv.nr. 111
- 11 G.A.G. Kamerboek 29 april 1717, fol. 34, inv.nr. 115
- 12 G.A.G. 14 februari 1729, Ordonnantieboek Z fol. 33vs en Requestboek L fol. 32vs
- 13 Een okshoofd heeft ruim 2x zoveel inhoud als een vat.
Okshoofd = 6 ankers (38,8 liter) = 232,8 liter
Vat = 100 liter
- 14 A. Beets en J.A.N. Knuttel, Woordenboek der Nederlandsche Taal. 1912. IJker is waarschijnlijk een afleiding van (het) IJ, eigenlijk dus een ijboot of ijschip? Een type vrachtboot of lichter.

OP EEN TOEBAKVERKOPERDEUR

*Liefhebbers van de nobleté,
Over de wilde woeste zee
Haalt men Virginisse Toebak en Blaaren,
Wilt 'er jou gelt doch niet voor spaaren:
Want wilt dit zeker weten,
Het is een groot gewin,
Toebak drinken niet veel eeten.
Is't na uw zin,
Zo kom in,
Proeft, koopt, draagt wat mee,
Hier verkoop men de nobleté.*