

HET ENSSER-GELD.

Bijdrage

tot de Geschiedenis van de Scheepvaart op de Zuiderzee

(c. 1640—c. 1800)

DOOR

E. VROOM.

In het Rijksarchief-depôt te Zwolle bevindt zich een serie rekeningen van het z.g.n. Ensser geld. Wat hebben we onder dit Ensser geld te verstaan, en in hoeverre kunnen we met behulp van deze geschiedbron iets meer te weten komen over de scheepvaart op de Zuiderzee in het verleden? Ziedaar twee vragen, die ik in het volgende opstel zal trachten te beantwoorden.

Het bijvoeglijk naamwoord Ensser of Enster is, zooals men wel kan vermoeden, afgeleid van den naam Ens, het zuidelijk, oudtijds tot Overijssel behoorend, gedeelte van het eiland Schokland. Het noordelijk deel, dat tot Holland behoorde, droeg den naam Emmeloord. Meestal werd het eiland dan ook naar deze twee deelen: „Ens en Emmeloord” genoemd. De naam Schokland komt pas in de achttiende eeuw in gebruik.

Op dit zuidelijk gedeelte nu bevond zich de kerk met toren, die diende tot baken voor de schippers. In het begin van de 17e eeuw ¹⁾ heeft men het z.g.n. vuurbaken opgericht,

¹⁾ *Tegenwoordige Staat van Overijssel* IV, blz. 185.

een steenen verhevenheid, waarop een kolenvuur werd gestookt²⁾. En tot onderhoud van dit vuur werd, bij resolutie van Ridderschap en Steden van 13 Maart 1634, het Ensser geld ingesteld. Niet alleen het onderhoud van het vuurbaken echter, maar ook dat van de paalwerken tot bescherming van het eiland tegen de invloeden van weer en wind moest uit de opbrengst van het Ensser geld worden bekostigd. Althans de ordonnantie van Gedeput. Staten van 3 September 1634 spreekt zelfs hoofdzakelijk van deze bescherming tegen den invloed van het water. Hiermee in strijd is dus hetgeen beweerd wordt in het „Vertoog” tot het Staatsbewind in 1804³⁾. Daar zegt men, dat het Ensser geld niets heeft uit te staan met het onderhoud van paalwerken of zeeweringen tot conservatie van het eiland.

Naar het bedrag en de wijze van inning noemde men de belasting ook wel: de Stuiver op de uitvarende en inkomende schepen. Immers zij werd geëind van elk schip „groot oft kleyn indifferent, soo menichmaal deselve uyt dese Provintie uyt varen oft inne comen, welcke stuyver de schipperen gehouden sullen zijn te betalen ter plaetse daer sy eerst inlopen ende havenen”⁴⁾. Het besluit der Staten hierboven genoemd, werd wereldkundig gemaakt door de Ordonnantie van Gedeputeerden van 3 September 1634.

Ter verduidelijking van deze ordonnantie, en waarschijnlijk als uitvloeisel van een request van de „gemeene schippers van die provintie”, waarin dezen verzochten, dat te Ens een haven gemaakt zou worden⁵⁾, vaardigden Gedeputeerde

²⁾ Een afbeelding hiervan: H. J. Moerman en A. J. Reyers, *Schokland* (Tijdschrift van het Kon. Ned. Aardrijksk. Genootschap XLII (1925), blz. 151—188).

³⁾ Financiële Notulen van het Departementaal bestuur van Overijssel van 3 Juli 1804.

⁴⁾ Ordonnantie van Gedeput. Staten, gearresteerd 13 Juni 1635.

⁵⁾ Resolutie R.v.St. 20 Maart 1635. Van het maken van een haven lezen we overigens niets.

Staten 13 Juni 1635 een tweede ordonnantie uit, waarbij zij hooge boeten stelden op verzuim der schippers en verder nog bepaalden, dat de schippers, die den IJssel uitvoeren, te Kampen, de Zwolsche veerschippers te Zwolle zouden betalen; „ten ware sy op andere plaetsen laden ofte lossen mochten, daer sy alsdan ghehouden sullen wesen te betalen”. Andere plaatsen, waar het Ensser geld geïnd werd, waren Hasselt, Blokzijl, Zwartsluis en Kuinre ⁶⁾.

Daar de kosten tot onderhoud van het vuurbaken zeer hoog waren, kon men al spoedig met den eenen stuiver per schip niet meer volstaan. Er moest nog een stuiver bij. (1651) ⁷⁾. Maar ook bij deze twee stuiver bleef het niet. Nog twee maal werd het bedrag verhoogd, n.l. in 1675 ⁸⁾ tot drie, en in 1698 ⁹⁾ tot zes stuiver. Op dit bedrag is de belasting verder blijven staan.

Hierboven zagen we reeds, dat „de stuiver” geïnd zou worden van elk schip, groot en klein. Zoo drastisch evenwel is men in de praktijk niet te werk gegaan. Dit blijkt uit verschillende besluiten en bepalingen daartoe genomen of opgesteld. Doch daarover straks.

Niet zonder eenig tegenstribbelen hebben de schippers zich geschikt in het betalen van de nieuwe belasting. Het eerst verschenen de schippers van Meppel, vereenigd in hun schippersgilde, ten tooneele. Zij dienden bij de Staten van Overijssel requesten in. Eerst in 1643 ¹⁰⁾, toen zij voor hun pramen, varende door het Grafhorster diep op Kampen, vrijstelling verkregen. Vervolgens in 1652 met het verzoek, dat hun turfpramen op Kampen en Zwartsluis, die ook over zee voeren, zouden worden vrijgesteld o.a. van het Ensser geld. Toen lieten de Staten zich niet vermurwen. De Meppeler

⁶⁾ Rekeningen Ensser geld, passim.

⁷⁾ Resolutie R. en St. 23 Juli 1651.

⁸⁾ Resolutie R. en St. 14 April 1675.

⁹⁾ Notificatie Gedeput. St. 8 April 1698.

¹⁰⁾ Resolutie R. en St. 17 Maart 1643.

schippers kregen nu in letterlijken zin nul op hun request, althans voor zoover dit betrekking had op genoemde belasting ¹¹⁾).

Een halve eeuw later probeerden het de schippers van Vollenhove ¹²⁾). Een proces was het gevolg, maar ook nu weer waren het de schippers, die het loodje moesten leggen. Uitdrukkelijk werd door de Staten vastgesteld, dat zij de belasting hadden te betalen plus nog de kosten van het proces ¹²⁾).

Na eenige jaren van stilte kwam in 1706 de kwestie opnieuw in de Statenvergadering aan de orde. We lezen van diverse klachten over het invorderen van „dat middel” ¹³⁾. En om nu voor eens en voor al aan de moeilijkheden een einde te maken, besloten de Staten:

- 1° dat schepen, schuiten, kagen of andere vaartuigen *in een haven in deze provincie invallende, daar het Ensser geld alleen zullen betalen* ten bedrage van zes stuiver. Van daar *varende naar een andere haven*, zal het schip *vrij zijn bij het inkomen*, doch weder *zeilende uit die haven*, waar het „syn last laast gebroken heeft”, voor het uitvaren *zal betalen gelijke zes stuivers* ¹⁴⁾).
- 2° dat alle vaartuigen uit het Zwarte water naar den IJssel varende, of het Zwarte water hooger op, vrij zullen zijn van het Ensser geld, behalve echter die schepen, die uit het Zwarte water het Bovendiep bij Ens naar den IJssel opvaren. Deze moeten wel betalen.
- 3° dat alle „ordinaris Veerschuiten” van Steenwijk, Vollenhove, Blokzijl en Kuinre, evenals alle open, ongedekte, waar die ook vandaan komen, varende naar den IJssel of

¹¹⁾ Resolutie R. en St. 11 Mei 1652.

¹²⁾ Resolutie Gedeput. St. 25 Aug. 1701.

Resolutie R. en St. 6 December 1702.

¹³⁾ Resolutie R. en St. 17 April 1706.

¹⁴⁾ Cursiveering van mij.

het Zwarte water, zonder onderscheid zullen kunnen volstaan met twee stuiver ¹⁵⁾).

Nu waren de puntjes op de i gezet en wist men verder waar men zich aan te houden had. Toch blijken ook daarna nog weer moeilijkheden te zijn ontstaan, althans op 26 Maart 1709 gaven Ridderschap en Steden een nadere toelichting van 't eerste artikel van hun ordonnantie op het middel van het Ensser geld. Het zal moeten betaald worden daar, waar de schipper met zijn schip *voor den eersten keer binnen valt* „alschoon hij daar gheen last moghte breeken” en ook al was hij niet voornemens daar heen te varen, maar door storm of tegenwind genoodzaak was daar het anker uit te werpen. Dit liet aan duidelijkheid niets te wenschen over. Tegenstribbelingen, tenminste dit punt betreffende, werden van den kant van de schippers dan ook niet meer gemaakt.

De schippers (visschers) van Vollenhove, die we al eerder hebben ontmoet bij een poging om aan de betaling van „het middel” te ontkomen, waagden het in 1730 nog eens ¹⁶⁾. Zij meenden — zich beroepende op het derde artikel van de publicatie van 1706 — geheel van betaling vrij te zijn. De Staten der provincie dachten er anders over en beslisten, dat de Vollenhover visschers wel degelijk twee stuiver moesten betalen.

In tegenstelling met hetgeen beslist werd t.a.v. de Vollenhover visschers, stelde men de met visch geladen schuiten van het eiland Ens en Emmeleroord in 1761 wel vrij ¹⁷⁾. Waarschijnlijk zal men zich hierbij hebben laten leiden door de gedachte aan den armzaligen toestand, waarin de bewoners van het eiland verkeerden. Zij waren reeds van zoo goed

¹⁵⁾ Resol. R. en St. 17 April 1706, gedrukt in een Publicatie van denzelfden datum.

¹⁶⁾ Resol. Gedeput. St. 26 Oct. 1730.
Resol. R. en St. 17 Maart 1731.

¹⁷⁾ Resol. R. en St. 13 April 1761.

als alle lasten vrij¹⁸⁾. T.a.v. de vischschuiten heeft de uitzonderingspositie echter niet lang bestaan. Immers reeds in 1672¹⁹⁾ werden alle vischschuiten met visch geladen „vrij” verklaard. Voor één jaar slechts. Maar in 1673 liet men ook deze laatste bepaling vallen en werden genoemde schuiten voor onbepaalden tijd vrijgesteld van de betaling van het Ensser geld „tot onse nadere dispositie”²⁰⁾.

Tot zoover de geschiedenis van het Ensser geld. We zullen nu zien, in hoeverre dit alles van beteekenis is voor de kennis van de scheepvaart op de Zuiderzee. Keeren we daartoe tot onze rekeningen in het Rijksarchief-depôt terug.

De afzonderlijke rekeningen vangen aan in 1640 en loopen tot 1801. Vóór eerstgenoemd jaar, — van 1635 af — werden de gelden verantwoord in de registers van de verpachting der Generale middelen, waaraan de posten, het Ensser geld betreffende, later zijn toegevoegd. Het boekjaar liep aanvankelijk gelijk met het kalenderjaar (1636—'45), sluit vervolgens op 30 September (1645—'72) en daarna op 31 Mei.

Zooals met vele andere belastingen ten tijde van de Republiek het geval was, werd ook het Ensser geld verpacht, telkens voor een jaar. De liefhebbers konden inschrijven en moesten dan — indien zij „hoogste bieder” en dus pachter werden — de pachtsom, waarvoor was ingeschreven, storten in de kas van den ontvanger, die het bedrag weer verantwoordde in zijn rekeningen. Deze ontvangers waren meestal menschen, die de provincie reeds in een andere functie dienden²¹⁾.

Nu kunnen we langs den weg van een eenvoudige be-

¹⁸⁾ *Tegenwoordige Staat van Overijssel* IV, blz. 185.

¹⁹⁾ Resol. R. en St. 6 April 1762.

²⁰⁾ Resol. R. en St. 19 April 1763.

²¹⁾ Voor een volledige lijst van de ontvangers van het Enssergeld zie men de bijlage.

rekening nagaan, hoe groot ongeveer het aantal schepen moet geweest zijn, dat langs de zes genoemde havens de Zuiderzee opvoer of daaruit terugkeerde. We deelen n.l. de pachtsom — eerst in stuivers omgezet — voor elke haven afzonderlijk, door het te betalen aantal stuivers en vinden zoo het getal, dat het aantal schepen ongeveer moet weergeven. Dat dit getal ook het *werkelijk* aantal schepen weergeeft, zou ik niet graag willen beweren. We hebben immers maar even te denken aan de schepen, die — althans sedert het begin der achttiende eeuw — slechts ruim twee stuiver, en aan die, welke sedert ± 1760 in 't geheel niets behoeften betalen. Het aantal dezer twee categorieën is zonder nadere gegevens moeilijk te schatten. Verder rekenden de pachters natuurlijk op een grooter aantal dan wij langs bovengenoemden weg vinden. Immers in dit grootere aantal zat juist hun winstmarge. Maar of nu ook *werkelijk* het aantal grooter is geweest, weten we niet. Laten we 't hopen voor de pachters! 't Kan ook tegengevallen zijn en dat blijkt meestal uit de pachtsom van het volgend jaar.

Ondanks alle bovengeschetste bezwaren houden we toch m.i. voldoende vasten grond over, waarop we kunnen bouwen. We krijgen in elk geval een globaal overzicht over den omvang van de scheepvaart op de Zuiderzee van de Overijsselsche kust uit. We kunnen verder zien, welk aandeel — over de verschillende jaren — elke haven in deze scheepvaart gehad heeft. Dan zijn er de ingrijpende politieke gebeurtenissen, wier invloed op de scheepvaart we uit deze tabellen kunnen aflezen. En tenslotte willen we dan nog bezien, welke lading de meeste van deze schepen voerden. Maar dit moeten we langs een anderen weg te weten komen.

Na de hevige schommelingen in de pachtsommen gedurende de eerste jaren — waaruit de onbekendheid van de pachters met het aantal schepen spreekt — begon sedert ± 1640 (het jaar, waarin de afzonderlijke rekeningen aan-

vangen) een vaste lijn te komen in de pachtsommen. Nu kunnen we dus ook onze conclusies trekken betreffende het aantal in- en uitvarende schepen.

We nemen eerst enkele willekeurige jaren over de gehele periode van circa 1640 tot circa 1800 en vinden dan

	1645	1695	1745	1800
Kampen	3600	2470	2730	3800
Zwolle	1120	2260	2260	1930
Hasselt	670	930	1050	560
Blokszijl	5960	3130	2410	2360
Zartsluis	2600	6800	5780	7060
Kuinre	720	1400	860	860
	14670	16990	15090	16570

De getallen geven het aantal schepen aan, dat volgens bovengenoemde berekening is gevonden. We zien hieruit:

- 1° De omvang van de scheepvaart op de Overijsselsche kust is, in de loop van ongeveer honderd en vijftig jaar, niet in belangrijke mate gewijzigd. Het aantal blijft schommelen om 15500 ²²⁾).
- 2° Hasselt en Kuinre spelen constant een ondergeschikte rol. Kampen en Zwolle vormen, met Zwartsluis eerst, en Blokszijl later, de middenmoot, terwijl beide laatstgenoemde havens, maar nu in omgekeerde volgorde, de uitblinkers zijn. Blokszijl, dat in 1645 op de eerste plaats staat, is in 1695 afgezakt naar de tweede en in 1745 reeds naar de derde plaats, vlak in de buurt van nummer vier. In 1800 staat het nog op die plaats. Met Zwartsluis zien we 't omgekeerde gebeuren. In 1645 staat het op de derde plaats, maar in 1695 reeds op de eerste en daar blijft het — onbedreigd — tot 1801 toe.

²²⁾ Enkele jaren komen hier ver boven uit weliswaar, maar toch wordt hierdoor m.i. het algemeen aspect niet gewijzigd.

Het is hier de plaats om op de positie van de havens Blokzyl en Zwartsluis nader in te gaan. Wat is n.l. de oorzaak van de achteruitgang van de eene en de bloei van de andere haven over ongeveer hetzelfde tijdsverloop?

In zijn zeer lezenswaardig boekje over de geschiedenis van Blokzyl²³⁾ beschrijft H. J. Bulten den loop der gebeurtenissen in deze plaats. Gold in 1650 nog het rijmpje:

„Blokzyl heeft meer schepen, in getal
„dan Overijssel heel en al”²⁴⁾

reeds spoedig valt van dezen voorspoed niet veel meer te zien. Had in 1658 het stadje nog honderd en zestig groote schepen, c. 1700 waren het er maar veertig meer²⁵⁾. Als oorzaken van dit verval geeft Bulten op:

- 1° vermindering van de turfvaart,
- 2° landaanslibbing voor de haven tengevolge van Zuiderzee stroomingen²⁶⁾.

Ondanks geweldige pogingen (o.a. door verlenging van de haven tot ver in zee)²⁷⁾ de scheepvaart op de Zuiderzee voor Blokzyl te behouden, slaagde men hierin niet.

En nu Zwartsluis. Hoewel de haven niet aan zee ligt, is het daar toch mee verbonden door het Zwarte water, aan welks uiteinde de „voorhaven” Genemuiden zich bevindt. Landwaarts is Zwartsluis regelrecht met zijn achterland, de Drentsche veenen, verbonden door het Meppelerdiep. Deze gunstige omstandigheden kwamen de haven geheel ten goede. Het mag als bekend worden verondersteld, dat Zwartsluis een middelpunt was voor het vervoer te water van turf²⁸⁾.

²³⁾ H. J. Bulten, *Uit Blokzyl's verleden*.

²⁴⁾ a.w. blz. 75.

²⁵⁾ a.w. blz. 75.

²⁶⁾ a.w. blz. 75 en 76.

²⁷⁾ a.w. blz. 75 en 76.

²⁸⁾ ~~a.w.~~ H. Blink. *Het Veen en veenindustrie in Nederland*, in: *Tijdschrift voor Economische Geografie*, 8e Jaargang (1917), blz. 19.

De turfgraverij in het noordwesten van Overijssel, waarvoor Blokzijl de doorvoerhaven naar Holland was, liep tegen het eind van de 16e eeuw al zeer sterk achteruit²⁹⁾, terwijl de nieuwe ontginningen, zooals we straks zullen zien, geen voordeel voor deze haven meer opleverden. De veenen in het Zuidwesten en Westen van Drente begon men te ontginnen en langs de latere Hoogetveensche vaart en Smildervaart werd de turf afgevoerd, eerst naar Meppel, en vandaar langs het Meppeler diep via Zwartsluis naar Holland (Amsterdam). De wijken in deze veenen zijn even zoovele pijlen, die wijzen — zij het ook niet altijd in letterlijken zin — in de richting van Zwartsluis. Blokzijl lag geheel buiten de zoo juist uitgestippelde route. Het kon niet meer profiteren van de nieuwe situatie, ontstaan door de exploitatie der Drentsche veenen. Eén blik op de kaart maakt dat duidelijk.

Was Zwartsluis voorbereid op deze snelle ontwikkeling? Ja, inderdaad! Immers korten tijd, vóór de groote stroom begon te vloeien, was de Staphorster schutsluis, die aanvankelijk uit een houten duiker bestond en slechts gediend had voor afwatering, tot een steenen sluis verbouwd en zoo voor de scheepvaart geschikt gemaakt³⁰⁾. Deze twee feiten, n.l. de exploitatie van de veenen in Zuidwest- en West-Drente en het bouwen van de groote nieuwe sluis, waren de oorzaken van den grooten bloei van Zwartsluis, waarvan de rekeningen van het Ensser geld een weerspiegeling geven.

Na deze uitweiding over de twee belangrijke Overijsselsche havens keeren we nogmaals terug tot onze rekeningen.

De bekendste politieke gebeurtenissen van het door ons behandelde tijdperk zijn wel de oorlog van 1672 en de omwenteling van 1795. Hoe weerspiegelen zich deze gebeurtenissen?

²⁹⁾ a.w. blz. 20.

³⁰⁾ F. A. Ebbinge Wubben, *Plaatsbeschrijving der Gemeente Staphorst*, blz. 10, 11.

	1671	1672	1673	1674	1675	1676
				Mei '74—Mei '75		
Kampen	2100	Onzeker wegens het slechts gedeeltelijk innen van de pacht	Geen rekening	Geen rekening	3490	2200
Zwolle	1300				1060	1320
Hasselt	480				320	500
Blokszijl	4700				4300	3960
Zwartsluis	—				—	—
Kuinre	640				440	560
	9220				9610	8540

Het valt den lezer op, dat in het staatje van de periode 1671—'76 voor Zwartsluis niets is ingevuld. Dit wordt veroorzaakt door het feit, dat juist in dit tijdvak door de Staten aan de Stad was toegestaan (bij besluit van 8 Mei 1668), de inkomsten van het Ensser geld te gebruiken voor de vergroting van kerk en toren. Dit zou eerst gelden voor enkele jaren, maar door den tusschenkomenden oorlog werd de periode enige malen verlengd. In 1677 keerde Zwartsluis terug in de rij, maar dan behoeft het voorloopig alleen nog maar de verhooging van 1 stuiver, waartoe inmiddels (1675) was besloten, af te dragen.

De terugslag van den oorlog van '72 onttrekt zich aan ons oog, om de eenvoudige reden, dat er van de periode 31 Mei 1672 tot 1 Mei 1674 — „als wanneer de Provincie door de vyandt is geoccupeert geweest” — geen rekeningen zijn. We kunnen alleen waarnemen den toestand vlak vóór en vlak ná den oorlog. De toestand van '71 was sedert eenige jaren al vrijwel constant, die van '72 is onzeker, omdat we maar gegevens hebben van 1 October '71 tot 1 Juni '72. De laatste vier maanden zijn volgens besluit van R. en St. van 12 Juni 1674 niet „ingemaand”. Wanneer na den oorlog de rekeningen weer verschijnen, blijkt het, dat de toestand vrijwel ongewijzigd is gebleven. Voor Kampen zien we zelfs een plotselinge opleving in '75, die in '76 weer ongedaan wordt gemaakt. We mogen wel concludeeren, dat de scheep-

vaart niet merkbaar heeft geleden van den „bezettingstijd”.

En nu den Franschen tijd, althans de eerste jaren hiervan.

	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801
Kampen	3830	3860	3530	3530	3550	3760	3800	3830
Zwolle	2030	1960	1700	1750	1710	1800	1930	1930
Hasselt	800	680	530	500	530	530	560	660
Blokszyl	2190	2180	2190	2260	2300	2330	2360	2360
Zwartsluis	6860	6930	4910	5000	6250	6660	7060	7360
Kuinre	860	860	860	860	860	860	860	860
	16570	16470	13720	13900	15200	15940	16570	17000

De weerspiegeling in de rekeningen is duidelijk waarneembaar. Wanneer we den toestand van 1794 en '95 als ongeveer normaal beschouwen, dan merken we — practisch over de geheele linie — een behoorlijken achteruitgang daarna op, die voor Zwartsluis, de meest kwetsbare haven, wel het grootst was. We zien, dat de algemeene economische achteruitgang, die in den Franschen tijd hier te lande optrad, ook in onze rekeningen aangetoond kan worden. In 1801, het jaar waarin de rekeningen eindigen, was de oude toestand weer teruggekeerd, zelfs iets verbeterd. Het verkeer met Holland had zich hersteld.

Uit het bovenstaande blijkt, dat we ons hoofdzakelijk hebben bezig gehouden met het geheel van de scheepvaartbeweging en verder alleen met de havens van Blokszyl en Zwartsluis. Ik meen, dat dit terecht is gebeurd, daar de bespreking van de scheepvaart van steden als Kampen en Zwolle beter in het breeder verband van allerlei andere economische verschijnselen kan worden besproken. Voor kleinere plaatsen als Blokszyl en Zwartsluis, die vrijwel alleen aan de scheepvaart hun ontwikkeling danken, is een bespreking als hier is geschied zeker op haar plaats. Kuinre ³¹⁾ en Hasselt spelen in het besproken verband geen groote rol.

³¹⁾ Sedert 1745 staat voor Kuinre telkens hetzelfde bedrag aangegeven. Vermoedelijk is in genoemd jaar een vast bedrag voor deze haven vastgesteld.

Wel is merkwaardig, dat Hasselt t.a.v. het verkeer te land een zeer belangrijke plaats innam, naar we uit andere bronnen weten ³²⁾. Het stadje had ook drie maal per week een postwagendienst op Groningen ³³⁾.

Een enkel woord nog over de lading van de schepen. Zooals we reeds hebben gezien, bestond die voor een aanzienlijk deel uit turf. We behoeven daartoe alleen maar te letten op de „bijdragen” van Zwartsluis en Blokzijl, terwijl ook Kuinre en Hasselt stellig veel turf in hun havens zagen. Alleen Zwartsluis telde in het „topjaar” 1701 al 8210 schepen van de 18860 voor alle havens samen. Overal tot diep in Holland, trof men de Overijsselsche turfschepen aan ³⁴⁾.

Het aantal schepen met visch geladen is ongetwijfeld ook groot geweest, maar economisch hebben deze toch niet zoo'n groote rol gespeeld. Dit blijkt uit het geringe bedrag, dat ze maar voor het Ensser geld behoefden te betalen, en uit hun volledige vrijstelling later. In hun reeds eerder genoemd artikel over Schokland verstrekken Moerman en Reyers nog enkele gegevens over de visscherij ³⁵⁾.

Uit andere gegevens ³⁴⁾ weten we, dat ook hout werd vervoerd.

De verleiding is groot nog meer uit de rekeningen van het Ensser geld aan het licht te brengen, maar het bovenstaande is voldoende om aan te toonen, dat we in deze rekeningen — en werkelijk niet in deze alleen — een belangrijke bron hebben voor de kennis van de economische geschiedenis der provincie Overijssel.

³²⁾ Rekeningen Generale Middelen (Passagegeld). Hieruit blijkt, dat Hasselt, na Zwolle (en vóór Deventer), het drukste verkeer te land had.

³³⁾ Nieuwe Drentsche Volksalmanak 1915, blz. 167.

³⁴⁾ In hun vergaderingen van 12 Nov. 1680 en 15—17 April 1684 besloten de Staten van Overijssel, in combinatie met enkele andere provinciën, aan de Staten van Holland te verzoeken afschaffing van de tol aan de Goudsche Sluis voor schepen met hout en turf geladen, die o.a. uit Overijssel komen.

³⁵⁾ a.w. blz. 180 en 181.

BIJLAGE.

Lijst van ontvangers van het Ensser-geld.

1. Salomon Lange, 1640—1666.
tevens kamerbewaarder ter provinciale griffie.
2. Herman Lange, 1666—1683.
(sinds '79 erfgenamen H. Lange)
tevens klerk ter provinciale griffie.
3. Henrik Queysen, 1683—1717.
tevens eerste klerk ter provinciale griffie.
4. Arnoldt Gelderman, 1717—1724.
tevens klerk ter provinciale griffie.
5. Samuel Johannes Gelderman, 1724—1749.
tevens kamerbewaarder ter provinciale griffie.
6. Helmich van Marle. 1749—1764.
sedert 1741 auditeur-militair te Kampen.
7. Arnoldus Nicolaas Fabius, 1765—1792.
(sedert 1790 erfgen. A. N. Fabius)
sedert 1766 tevens rentmeester van de pastorie-
en vicariegoederen in Salland.
8. Willem Klopman, 1792—1801.
sedert 1791 tevens rentmeester van de pastorie-
en vicariegoederen in Salland.