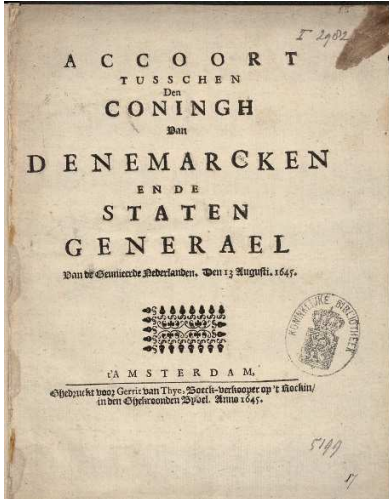


Sontol

Uit Wikipedia, de vrije encyclopedie



De Sonttol (Deens: Øresundstold, Zweeds: Öresundstullen) werd in 1429 ingesteld door koning Erik VII van Denemarken. Alle buitenlandse schepen die de Sont passeerden moesten in Helsingør tol betalen aan de Deense kroon. Indien een schip weigerde te betalen werd het vuur geopend vanuit Kasteel Kronborg, dat in 1420 speciaal voor dat doel was gebouwd op een vooruitstekende landtong bij Helsingør. In 1567 werd de tol veranderd in een belasting op de lading van het schip, waarmee de inkomsten verdrievoudigden. Om te voorkomen dat schepen een andere route namen, werd ook tol geheven in de Grote Belt en de Kleine Belt.

De Sonttol was eeuwenlang de belangrijkste bron van inkomsten voor de Deense kroon, waardoor de Deense koningen relatief onafhankelijk waren van de Deense kroonraad en aristocratie. Dit veroorzaakte veel ergernis voor alle landen die handelsbetrekkingen hadden 'aan de andere kant', met name Zweden. Bij het verdrag van Knäred in 1613 waarmee de Kalmaroorlog werd afgesloten, eiste

Denemarken tol op scheepsladingen uit de Zweedse Baltische gebieden en Zweedse lading op niet-Zweedse schepen. Dit was aanleiding tot weer een nieuwe oorlog: de Torstensonoorlog of 'Hannibaloorlog' in 1643. Deze werd besloten in 1645, met het verdrag van Brömsebro. Daarbij werden Zweedse schepen vrijgesteld van de Sonttol. In 1658, tijdens de Noordse Oorlog (1655-1660), vielen de Deense bezittingen aan de oostzijde van de Sont in handen van Zweden en kon de tol niet meer zo efficiënt geheven worden als tevoren. De Zweden raakten de vrijstelling op deze tolheffing echter weer kwijt in 1720, als onderdeel van het verdrag van Frederiksborg aan het eind van de door Zweden verloren Grote Noordse Oorlog, ondanks dat Zweden wel in bezit bleef van het land aan de oostzijde van de Sont.

In de daarop volgende eeuw stonden andere landen steeds vijandiger tegenover de Sonttolheffing. In 1826 sloten de Verenigde Staten een handelsverdrag met Denemarken, waarbij zij de Sonttol voor 30 jaar afkochten.

In 1851 stuurden handelaars en rederijen van Stockholm, samen met het Zweedse parlement, een brief aan de Deense overheid waarin beklag werd gedaan over de hoge kosten die gemaakt werden door alle vertragingen vanwege de tolheffingen. In 1852 leidde dat tot een akkoord waarbij schepen van minder dan 15 'scheepsladingen' (een oude maat; een scheepslading was 2448 kg) werden vrijgesteld van tolheffing.

Toen het tolverdrag met de VS afliep, gaven deze in 1855 te kennen dat zij weigerden opnieuw te betalen. Er werd door de VS grote druk op de Denen uitgeoefend, waarbij onder andere gedreigd werd met acties tegen de toenmalige Deense bezittingen in West-Indië.

Uiteindelijk werd op 14 maart 1857 het Verdrag van Kopenhagen getekend waarbij Denemarken definitief afzag van de Sonttol. Deel van het verdrag was een eenmalige betaling van 33,5 miljoen Deense rijks-daalders, waarvan Engeland en Rusland elk ongeveer een derde betaalden en andere belanghebbenden de rest. Een apart verdrag tussen Denemarken en de VS dat datzelfde jaar werd ondertekend, gaf de VS onbeperkte doorgang tegen een eenmalige betaling van \$393.000.

De registers van de tolheffing bij de Sont behoren tot de bekendste en belangrijkste bronnen voor de economische en maritieme geschiedenis van Nederland en de rest van Europa. Ze bevatten gegevens zoals namen van schippers, hun woonplaats, de haven van vertrek, de lading en de bestemming van 1,7 miljoen doorvaarten tussen 1497 en 1857. Ongeveer de helft van de Sontschippers was Nederlands.



De originele Sonttolregisters worden bewaard in het Rijksarchief in Kopenhagen. Door de enorme hoeveelheid gegevens die zij bevatten, zijn zij een moeilijk te raadplegen bron. Een project om de registers op internet te publiceren is eind 2008 gestart.[1] Sinds 2011 zijn de registers online te raadplegen.

Door Jaap van der Zwaag:

Eeuwenlang is de vaart op de Oostzee (ook Baltische Zee genoemd) voor de Nederlandse koopvaarders zeer belangrijk geweest, zelfs belangrijker dan de vaart op Oost-Indië. Er bestaan geen betrouwbare statistische gegevens uit de middeleeuwen over het totale scheepvaartverkeer op de Oostzee. Er kan slechts een globale indruk worden gevormd uit diverse verspreide gegevens en wat cijfers over aantallen schepen in een bepaalde haven, als daar bijvoorbeeld een heffing per schip was gedaan en de lijsten daarvan toevallig bewaard zijn gebleven. Noord-Nederlandse schepen, zowel die uit Holland als van de Zuiderzeesteden hebben in ieder geval een belangrijke rol gespeeld in het goederenverkeer tussen West- en Noord-Europa. Vanaf 1497 bestaan de eerste betrouwbare cijfers over het totale scheepvaartverkeer tussen Noord- en Oostzee. Deze stammen uit de beroemde Sont-tolregisters, een schitterende statistische bron welke thans, volledig tot lijsten gerangschikt, is uitgegeven. Niet alle informatie is goed te interpreteren. Zo is voor de periode 1497-1557 niet uit te maken of de schepen oostwaarts of westwaarts voeren, hun tonnage niet is opgegeven en voor deze vroege jaren evenmin de aard van de geladen goederen.

Noord-Nederlandse schippers zorgden voor 70% van het totale aantal doorvaarten in 1497 en voor 71% in 1505. Hieruit blijkt dat de Noord-Nederlandse scheepvaart een sterk overwicht op zijn concurrenten in de Oostvaart had. De Sont-tollijsten laten zien dat het niet de IJssel- en Zuiderzeesteden waren die voor dit overwicht hebben gezorgd. Van het totaal van de 567 Nederlandse doorvaarten in 1497 kwam 78% voor rekening van Hollandse (grotendeels Amsterdamse) schippers en slechts 18% van de IJssel- en Zuiderzeesteden. Na 1557 groeide het aantal Sontdoorvaarten verder en zien we op de tollijsten Friese schippers uit Hindeloopen en Molkwerum met grote aantallen voorkomen.

Een vrije en ongestoorde vaart door de Sont was een aanhoudende zorg voor Nederlandse kooplieden en reders. Al sinds de middeleeuwen werd deze bottle-neck door de Deense koning geëxploiteerd als bron van inkomsten. Vlotjes ging de vaart naar het Oostzeegebied dan ook niet altijd. In 1510 bijvoorbeeld had Holland de vrije doorvaart door de Sont bedreigd gezien, toen de Hanzesteden tijdens een oorlog met Christiaan II van Denemarken bekend maakten dat geen enkel schip de Sont mocht passeren. De Hollanders beschouwden dit als een oorlogsverklaring, te meer omdat Lübeck acht grote Hollandse schepen kaapte. Onmiddellijk brachten Amsterdam, Hoorn, Enkhuizen, Edam en Monnickendam vier oorlogsschepen in zee om de koopvaarders te konvooieren en de Deense koning te helpen. Binnen een jaar kwam er een bestand. Later was er weer een conflict met Denemarken en Lübeck en werd de Sont gesloten. In september 1533 stuurde Nederland een vloot naar de Oostzee. De Sont werd enige tijd bezet en slechts Nederlandse schepen mochten passeren. In 1534 werd een bestand met Lübeck en een handelsverdrag met Denemarken gesloten.

Dit zijn slechts enkele voorbeelden. Gelet op de doorvaarten en schepen waren de jaren 1585-1620 een bloeiperiode. De top lag tussen 1591-1600, toen gemiddeld 5554 schepen per jaar de Sont passeerden. Daarna daalde het aantal tot

gemiddeld 2593 in de periode 1671-1680. Maar dit zegt niets. De schepen waren in de loop der jaren steeds groter geworden. Aanvankelijk lagen de tonnages beneden de 60 ton, maar omstreeks voeren er alleen nog maar schepen van meer dan 200 ton naar het Oostzeegebied.

Behalve in de winter, wanneer grote delen van de Oostzee toevroren, waren honderden schepen voortdurend bij de Sontvaart betrokken. Vele van deze schepen waren onbewapend en zij voeren aan het begin van het voorjaar, wanneer vijandelijke oorlogsschepen en kapers werden verwacht, vaak in grote vloten bijeen en onder bewapend geleide tot in het Kattegat en soms tot in de Oostzee zelf. In 1644 zeilde de beroemde admiraal Witte de With met tweeënveertig oorlogsschepen uit en hij zorgde ervoor dat negenhonderd (!) koopvaarders door de Sont kwamen. Het jaar daarop begeleidde hij met vijftig oorlogsbodems circa achthonderd schepen naar de Oostzee. Een en ander moet een indrukwekkend schouwspel hebben opgeleverd. De Witte de With zou later tijdens een slag in hetzelfde gebied omkomen. Ook onze beroemde admiraal Michiel de Ruyter heeft vaak slag moeten leveren bij de Sont om deze open te houden. Het leverde hem zelfs eeuwige roem in Denemarken op. Overigens begonnen niet alle schippers hun reis in de Republiek, sommige haalden eerst zout in Frankrijk, Spanje of Portugal, dat rechtstreeks naar de afnemers in de Oostzee werd gebracht (deurgaande vaert of voorlangsvaart), waarna deze schippers met graan of hout naar de Zuiderzee terugzeilden. Kern van de Nederlandse Oostzeevaart was het verkeer van de Zuiderzeehavens met Polen en Pruisen. Daar waren Dantzig en Koningsbergen de hoofdplaatsen, waar koren en hout werden geladen en zout, wijn, haring, textiel en op den duur ook tabak (een mengsel van Virginia- en eigen inlandse) werden afgezet. Naast deze kern was er het verkeer met Zweedse, Finse en overige havens aan de Oostzee, maar dit was altijd van minder omvang en betekenis. Overigens zou dat aan het eind van de 17de eeuw wat gaan veranderen.



Van een onbekommerde zeevaart van en naar de Oostzee was er feitelijk nooit sprake. In de tweede helft van de 17de en begin 18de eeuw had de Nederlandse koopvaardij vele oorlogen te doorstaan. Ook de Oostzeevaart ontkwam hier niet aan. In de zogenaamde Noordse Oorlog tussen Zweden en Denemarken-Rusland (1701-1721) verscheen slechts sporadisch een Nederlands eskader in de Sont en de Oostzee om handel en scheepvaart te beschermen. Nederlandse koopvaarders moesten vaak wachten op Engelsekonvoien om naar havens als Danszig, Riga en later Sint Petersburg te kunnen varen. Met de Vrede van Nystad (1721) erkende Zweden dat het de strijd om de Baltische provincies had verloren. Alle Oostzeehavens van Riga tot Wiborg waren nu in Russische handen. Hierbij kwam een nieuwe haven, Sint

Petersburg, genoemd naar zijn schepper, Peter de Grote. Vanaf die tijd ontwikkelde de Sontvaart zich voorspoedig voor de Nederlanders. Hieraan kwam echter voorgoed een einde tijdens de zogenaamde Vierde Engelse Oorlog (1780-1784) toen de Britse marine de hegemonie ter zee op de Republiek veroverde. Tijdens deze oorlog, maar ook daarna ging praktisch geen enkel schip uit Friesland meer naar de Oostzee. De meeste schepen werden verkocht. Het begin van de Franse overheersing (1795) betekende de doodsteek voor de Nederlandse koopvaardij. De handelsvaart kwam grotendeels in handen van de Engelsen en Amerikanen. Het heeft na de Franse periode dan ook héél lang geduurd voordat de koopvaardij er weer bovenop kwam.

Met Hindeloopen en De Lemmer als belangrijke Friese koopvaardijhavens was het echter voorgoed gedaan. De periode van bloei voor de Nederlandse Oostzeevaarders is dan ook tussen 1714 en 1780 geweest. Enkele voorbeelden maken duidelijk hoe imposant de Nederlandse positie in de Sontdoorvaart is geweest. In 1731 vonden 2004 doorvaarten plaats, waarvan ruim de helft (1114) door Nederlandse schepen, tien jaar later, in 1741 was dat respectievelijk 4709 en 2050.

Nederlandse schippers hebben in die tijd verreweg de meeste reizen door de Sont gemaakt, op afstand gevolgd door de Britse schippers. Dit illustreert het belang van de Oostzeehandel voor de Republiek in de 18de eeuw en de dominante rol die de Nederlandse schippers daarbij speelden. Amsterdam heeft bij de Oostzeehandel altijd een dominerende rol gespeeld, maar ook de andere Zuiderzeeplaatsen hebben geen onbelangrijke positie gehad in deze handel en scheepvaart. In de jaren 1721/23 waren het nog maar 56 schippers die een haven in Groningen, Friesland en Zeeland als eindbestemming van hun Oostzeereis opgaven, tussen 1761 en 1763 was dit aantal gestegen naar maar liefst 448. Friese schippers zijn altijd te vinden geweest in de Oostzee, waarbij vooral die uit Hindeloopen en de De Lemmer moeten worden genoemd. Omstreeks die jaren voeren jaarlijks bijna 100 Lemster schippers door de Sont, wat ongeveer 8 procent was van alle Friese Sontdoorvaarten. Vooral hout uit de Oostzeelanden is voor de Friese economie van groot belang geweest en volgens Durk Hak (Lemmer. Forneamde haven oan e Sudersé) is uit deze houtvaart de plaatselijke houtzagerij, de Houtmolen voortgekomen.

Om de Oostzee te bereiken, moesten de Nederlandse schepen eerst de niet ongevaarlijke tocht over de Zuiderzee maken om vervolgens langs de westkust van Denemarken naar de noordkust van dat land te varen en daarna weer naar het zuiden, naar de Sont, de zee-engte tussen het Deense eiland Sjaelland en het vaste land van Zweden. Hier moest tolgeld worden betaald. Van de schepen werd zowel de vaarroute als de lading geregistreerd, om zodoende de hoogte van de verschuldigde tol vast te stellen. Dit werd door drie Deense tolbeambten in registers bijgehouden. Het kasteel Kronborg diende als tolkantoor. Met kanonnen werd de smalle doorgang, de Sont, bewaakt. Passeren zonder tol te betalen was onmogelijk. De Sontregisters beslaan een enorme periode, namelijk vanaf 1547 tot halverwege de 19de eeuw+ in 1857 werd de heffing opgeheven. De registers geven een goed beeld van het handelsverkeer tussen het Oostzeegebied en de rest van Europa en dat over een zee lange periode. Voorts zijn ze belangrijk omdat van elke schipper kan worden nagegaan, welke reizen hij heeft gemaakt, wanneer hij dat deed, wat zijn lading was en wat de herkomst en bestemming van die lading was.

In het Sontgebied waren Nederlandse vertegenwoordigers (commissarissen) aanwezig om de belangen van de Republiek te behartigen. Ze zetelden in Elseneur in Denemarken. In 1714 besloot commissaris Arent van Deurs voortaan eenvoudige lijsten van de Sont passerende Nederlandse schepen naar de Staten-Generaal te sturen. Hij noteerde datum, naam van de schipper, thuishaven van de schipper, herkomst van het schip en bestemming van de lading. Deze indeling is door alle volgende commissarissen overgenomen.

In vergelijking met de Deense Sonttolregisters is de indeling van de Nederlandse lijsten, de Nederlandse Sontregisters, zeer eenvoudig; slechts één regel per schip en veel globalere aanduiding van de lading zonder vermelding van volume of waarde. De Nederlandse Sonttolregisters liggen opgeslagen in de archieven van de Staten-Generaal in het Nationaal Archief in Den Haag. Hierdoor is het mogelijk geworden een indruk te krijgen van de Nederlandse Oostzeevaart.

De Oostzeelanden waren leveranciers van goederen, die doorgaans grote laadruimten vergden. Behalve granen en stokvis waren het grondstoffen voor diverse takken van nijverheid: hout, koper, teer, huiden, hennep, vlas en potas. En in deze landen was altijd vraag naar haring, zout, textiel, wijnen en specerijen. Deze goederen vroegen relatief minder scheepsruimte, zodat menig schip op weg naar de Oostzee maar gedeeltelijk beladen was. Veel schepen voeren

overigens in ballast (bakstenen, dakpannen en/of zakken zand) naar de Oostzee. Zout was een belangrijk artikel voor de Oostzeelanden. Het zout kwam uit Portugal en Frankrijk.

Uit Frankrijk en met name uit Bordeaux kwamen ook veel wijnen. Veel Nederlandse schepen haalden zout en wijn uit Frankrijk en voeren daarmee rechtstreeks naar bijvoorbeeld Rusland, Polen of Letland.

