

# Gateway voor het noorden of haven in de Zuiderzeeregio?

Over de positie van Harlingen in het Nederlandse stedensysteem in de zeventiende en achttiende eeuw

Harm Nijboer

Het gegeven dat Harlingen in Friesland ligt maakt Harlingen voor velen automatisch een Friese havenstad. Geboren en getogen Harlingers zien hun stad echter als een soort Hollandse exclave en het is niet ongebruikelijk dat zij met een mengeling van ernst en ironie stellig verkondigen dat Harlingen niet in Friesland ligt. Eigenlijk is deze ontkenning voor een belangrijke periode in de Harlinger geschiedenis niet eens misplaatst, want hoewel Harlingen in de negentiende eeuw in belangrijke mate als exporthaven voor Friese boter functioneerde, speelde het belangrijkste Friese landbouwproduct rond het midden van de zeventiende eeuw nog nauwelijks een rol in de uitvoer van Harlingen. Niettemin kende Harlingen juist in de zeventiende eeuw zijn grootste bloeiperiode. In deze bijdrage zal ik betogen dat het economisch wedervaren van Harlingen in de zeventiende en achttiende eeuw in belangrijke mate bepaald werd door het functioneren van de stad als knooppunt in de Zuiderzeeregio. Een belangrijke rol daarbij speelde de baksteenindustrie rond de stad. De Harlinger haven voorzag met dit product een belangrijk deel van de uitvarende Nederlandse handelsvloot van balast. Dit unieke locatievoordeel en de aanwezigheid van een hecht netwerk van doopsgezinde koopliedenfamilies in de stad zijn waarschijnlijk factoren geweest waardoor Harlingen veel minder te lijden heeft gehad van de 'economische achteruitgang' in de achttiende eeuw dan steden als Hoorn en Enkhuizen.

## *1. Demografische en stedelijke ontwikkeling in de zestiende en zeventiende eeuw*

Harlingen telde aan het eind van de zeventiende eeuw zo'n negenduizend inwoners en was daarmee naar inwonertal gemeten de tweede stad van Friesland. Twee eeuwen eerder was Harlingen echter nog een klein stadje geweest, amper 18 hectare groot en slechts omringd door een eenvoudige omwalling. Nog geen honderd meter ten zuidoosten van Harlingen lag toen nog het kerkdorp Almenum. Tot de parochie van de daar staande Sint-Michaëlskerk behoorde - en dat zegt veel over de stedelijke allure - ook de stad Harlingen.<sup>1</sup> Hoewel nauwkeurige cijfers ontbreken, zal Harlingen rond 1500 qua inwonertal niet veel groter zijn geweest dan Dokkum, dat toen zo'n twaalfhonderd inwoners telde.<sup>2</sup> Het even verder gelegen Franeker, dat een veel duidelijker stedelijk profiel had, telde aan het begin van de zestiende eeuw overigens ook nog maar zo'n tweeduizend à vijfentwintighonderd inwoners.<sup>3</sup> Het inwonertal van Harlingen zal in de loop van de zestiende en zeventiende eeuw dus ongeveer vervijf- à verzesvoudigd zijn.

Al in de zestiende eeuw moet er van een gestage bevolkingsaanwas sprake zijn geweest. In 1565 was het ruimtegebrek binnen de veste zo nijpend geworden, dat er plannen voor een stadsuitleg gemaakt werden. Deze stadsuitleg waarbij het grondoppervlak van de binnenstad verviervoudigd zou worden, werd in twee fasen gerealiseerd. Tijdens de eerste fase, in 1580, werd het dorpje Almenum binnen de veste getrokken en bij de tweede fase, in 1597, werd de Zuiderhaven gerealiseerd waardoor de havencapaciteit van Harlingen aanmerkelijk toenam. Aldus werden de stedenbouwkundige randvoorwaarden gecreëerd voor de stormachtige

ontwikkeling die Harlingen in de decennia rond 1600 zou doormaken.<sup>4</sup> Dat de welvaart aan de vooravond van de stadsuitleg nog grotendeels tot stand moest worden gebracht, blijkt wel uit de opbrengsten van de in 1578 geïnde *Personale Impositie*, een belasting die geheven werd op basis van sociale status en persoonlijk vermogen. De hierbij door Harlingen opgebrachte 305,5 gulden was vergelijkbaar met de opbrengst in steden als Dokkum (243,75 gulden), Stavoren (263,45 gulden) en Workum (252,75 gulden). Aanmerkelijk hogere bedragen werden opgebracht door Bolsward en Sneek, respectievelijk 642,5 en 575,4 gulden.<sup>5</sup> Nu zijn deze cijfers moeilijk te interpreteren, al was het alleen maar omdat de opgaven van Leeuwarden en Franeker ontbreken. Niettemin geven ze toch beslist de indruk dat Harlingen destijds nog een bescheiden welvaart kende.

In de vier decennia na 1580 is Harlingen snel en sterk gegroeid. De explosieve demografische en economische ontwikkeling van Harlingen verliep derhalve parallel met de snelle expansie van de grote havensteden aan de andere kant van de Zuiderzee: Hoorn, Enkhuizen en vooral Amsterdam. We spreken hier immers precies over die periode waarin laatstgenoemde stad van een bescheiden knooppunt in het internationale handelsverkeer uitgroeide tot het belangrijkste centrum van de West-Europese handel. De Amsterdamse economie was niettemin nauw verbonden met de scheepvaart- en handelsactiviteiten in de dorpen en steden aan de Hollandse en Friese Zuiderzeekusten. Al sinds de Late Middeleeuwen maakten Amsterdamse kooplieden bijvoorbeeld veelvuldig gebruik van de diensten van Noord-Hollandse en Friese schippers. En met de opkomst van Amsterdam als internationaal handelscentrum nam ook het scheepvaartbedrijf in de dorpen en steden aan de Hollandse en de Friese Zuiderzeekusten sterk in omvang toe. Ook Harlingen was een belangrijke schippershaven.<sup>6</sup> Maar anders dan de andere Friese havensteden, die ondanks wat marginale handelsactiviteiten toch vooral schippershavens bleven, heeft Harlingen zich in de zestiende en zeventiende eeuw wel tot een handelshaven van betekenis ontwikkeld.

## *2. Harlingen als haven- en industriestad in de zeventiende eeuw*

De Friese historicus Pierius Winsemius (1586-1644) noemde Harlingen in 1622 'de vermaertste zeestadt van Vriesland', maar tekende daar nog wel bij aan dat de stad 'eertijds [is] gheweest van cleender aensien'. De snelle ontwikkeling van Harlingen als haven- en industriestad had op Winsemius duidelijk indruk gemaakt. Zo sprak hij over 'de trafijcken die aldaer ... in corter tijdt ... seer hebben toegenomen'. Verder roemde hij de buitenlandse handel van Harlingen en in het bijzonder die in 'het Noortsche Holt, twelck aldaer in sulcken menichte wort aenghevoert, dat bycans gheheel Vrieslandt met een groot deel van groningen ende Groningerlandt als andere aenghelegen quartieren, hun bederf van holdt aldaer comen halen'.<sup>7</sup>

Het blijft natuurlijk altijd de vraag hoe accuraat impressies als die van Winsemius zijn. Dankzij een bewaard gebleven register van het zogeheten last- en veiligeld kunnen we ons gelukkig een gedegener beeld vormen van de Harlinger in- en uitvoer rond het midden van de zeventiende eeuw. Dit register, dat in samengevatte vorm is gepubliceerd door Faber, vermeldt de goederen die tussen maart 1654 en december 1655 te Harlingen vanuit en naar plaatsen buiten de Republiek zijn in- en uitgevoerd.<sup>8</sup> De goederen zijn in de bron in verschillende eenheden genoteerd, zowel naar massa, volume als waarde. Lesger heeft reeds met behulp van tarieflijst voor het last- en veiligeld uit 1643 de waarde bepaald van alle in- en uitgevoerde goederen.<sup>9</sup> Nadeel van deze methode is dat de tarifiering voor het ene product gunstiger zal uitvallen dan voor het andere, wellicht zelfs met opzet. Niettemin laten waardebepalingen met prijsgegevens uit andere bronnen<sup>10</sup> over het algemeen geen grote

verschillen zien. Voor bulkgoederen is het daarbij interessanter om in plaats van de geldelijke waarde het fysieke volume van de goederen te berekenen aangezien volumes directer van invloed waren op de omvang van het scheepvaartverkeer en het havenbedrijf dan de waarde van de goederen. Gelukkig zijn voor de belangrijkste goederen met behulp van het soortelijk gewicht en gangbare maten eenvoudig betrouwbare schattingen te maken van de in- en uitgevoerde volumes.

**Tabel 1: Uitvoer van Nederlandse bakstenen en dakpannen door de Sont, 1635**

	Haven van inladen	Aantal bakstenen en dakpannen	Relatief gewestelijk	Relatief landelijk
Holland	Medemblik	50.000	8%	3%
	Terschelling	24.000	4%	1%
	Vlieland	272.000	44%	14%
	Overige / onbekend	269.000	44%	14%
	<b>Holland totaal</b>	<b>615.000</b>	<b>100%</b>	<b>31%</b>
Friesland	Harlingen	1.122.000	84%	57%
	Stavoren	96.000	7%	5%
	Overige / onbekend	120.000	9%	6%
	<b>Friesland totaal</b>	<b>1.338.000</b>	<b>100%</b>	<b>69%</b>
Nederland	<b>totaal</b>	<b>1.953.000</b>		<b>100%</b>

Bron: W.J.A. Arntz, 'Export van Nederlandsche baksteen in vroegere eeuwen', *Economisch-Historisch Jaarboek* 23 (1947), 57-133: 68.

**Tabel 2: Geschatte aantallen bakstenen, tegels en dakpannen die vanuit Harlingen werden uitgevoerd, uitgesplitst naar bestemming, maart 1654 t/m december 1655**

	Duitse Bocht	Oostzeegebied	Noorwegen	Elders / onbekend	Totaal
Bakstenen, moppen en klinkers	1.771.000	2.202.000	556.000	536.000	<b>5.065.000</b>
Estrikken en vloerstenen	85.000	10.000			<b>95.000</b>
Dakpannen	431.000	687.000	67.000	51.000	<b>1.236.000</b>
<b>Totaal</b>	<b>2.287.000</b>	<b>2.899.000</b>	<b>623.000</b>	<b>587.000</b>	<b>6.396.000</b>

Bron: Faber, 'Buitenlandse scheepvaart', tabel 5. Prijsgegevens: Postma 'Fan boeredoarp': 28.

Wat opvalt aan de gegevens uit het last- en veilingregister is dat Harlingen toentertijd nauwelijks als uitvoerhaven voor Friese landbouwproducten functioneerde. Onder de uitgeklaarde goederen wordt in het geheel geen boter genoemd, terwijl dit destijds toch het Friese zuivelproduct bij uitstek was. Wel werd per jaar zo'n 150.000 pond (ca. 80 m<sup>3</sup>) kaas uitgevoerd, vooral richting Hamburg en Bremen. Niettemin bedroeg een dergelijke hoeveelheid nog geen vijf procent van de totale Friese kaasproductie.<sup>11</sup> Hoewel landbouwproducten dus niet ontbraken, zijn het de industriële producten die de meest prominente plaats innemen onder de uitgevoerde goederen. Per jaar werd zo'n 53 m<sup>3</sup> zout uitgevoerd en circa 125 m<sup>3</sup> kalk, naar massa gemeten respectievelijk ongeveer 46 en 35 ton.<sup>12</sup> Nog belangrijker waren de producten van de keramische industrie, vooral baksteen, tegels en dakpannen en in veel mindere mate serviesgoed. Voor 1635 is bekend dat alleen al naar de Oostzeelanden meer dan 1 miljoen bakstenen en dakpannen, bij benadering<sup>13</sup> zo'n 1.000 m<sup>3</sup>, vanuit Harlingen geëxporteerd werden (Tabel 1). De export van grofkeramiek naar het

Oostzeegebied kan voor de jaren 1654 en 1655 zelfs iets hoger ingeschat worden en ook naar de Duitse Bocht werden toen aanzienlijke aantallen baksteen en dakpannen verzonden (Tabel 2). In totaal zullen toen jaarlijks zo'n 3 miljoen bakstenen en dakpannen vanuit Harlingen geëxporteerd zijn, pakweg 3.000 m<sup>3</sup>. Bovendien werd vanuit de Harlinger haven grofkeramiek over andere Zuiderzeehavens gedistribueerd. Uit Tabel 1 blijkt dat Harlingen in 1635 de belangrijkste exporthaven voor bakstenen en dakpannen naar het Oostzeegebied was. Maar feitelijk was Harlingen in dit opzicht nog belangrijker dan direct uit dit overzicht blijkt. De andere met name genoemde exportcentra in dit staatje hadden namelijk geen van allen grofkeramische industrie in hun nabijheid. De vandaar uitgevoerde bakstenen en dakpannen zullen dan ook vanuit Harlingen of Makkum betrokken zijn. Export over andere havens, in het bijzonder de rede van Texel, vond ook plaats bij de verscheping van grote hoeveelheden Fries tichelgoed naar Oost- en West-Indië.<sup>14</sup> In verschillende Amsterdamse bevrachtingscontracten wordt bovendien melding gemaakt van schepen die van Amsterdam uitvoeren en bij Harlingen baksteen inlaadden.<sup>15</sup> Onduidelijk is hoe deze uitvoer over meerdere havens in de verschillende 'in- en uitvoerstatistieken' is verwerkt.

Het belang van grofkeramische producten voor de Harlinger uitvoer rond het midden van de zeventiende eeuw is Faber en Lesger, die zich eerder over de gegevens uit het last- en veiligheidsregister hebben gebogen, zeker niet ontgaan.<sup>16</sup> Toch hebben zij het aandeel van deze productgroep nog onderschat, doordat zij vooral op de geldelijk waarde van de export hebben gelet. Wanneer we de uitvoer echter naar fysieke volumes omrekenen, dan blijkt het tichelgoed zeker de helft van de Harlinger uitvoer uit te maken en naar massa gemeten zal dat aandeel nog veel hoger hebben gelegen. In fysieke hoeveelheden uitgedrukt was het aandeel van grofkeramische producten in de Harlinger export dus méér dan aanzienlijk.

Als export- en overslagcentrum van grofkeramiek had Harlingen een unieke positie binnen de Zuiderzeeregio. De Nederlandse Republiek had met veel landen – zeker in volumes gemeten – een negatieve handelsbalans. Nederlandse schepen voeren daarom vaak in ballast uit. Tichelgoed was uitermate geschikt als ballastgoed: het was zwaar, relatief goedkoop en kon in tegenstelling tot andere ballastgoederen als zand en water op de plaats van bestemming doorgaans nog met een bescheiden (bruto)winstje te gelde worden gemaakt. Door de aanwezigheid van tichelgronden in de directe omgeving van de stad en turfwinning in het Friese achterland had Harlingen dan ook een uniek locatievoordeel. Dat voordeel deelde Harlingen tot op zekere hoogte met het nabijgelegen Makkum, dat niet over een zeehaven beschikte die ook geschikt was voor grotere schepen. Het pas rond 1600 ontstane stadje had dan ook meer het karakter van een industrie- dan een handelshaven. Naast de keramische industrie vond men hier een grote concentratie van kalkbrandereien.<sup>17</sup> Kalk was vanwege het geringe soortelijk gewicht niet zo geschikt als ballastgoed en werd vanuit Harlingen - maar ook vanuit Makkum zelf - voornamelijk naar de omgeving van Hamburg uitgevoerd. Makkumer kalk zal echter vooral op de binnenlandse markt afgezet zijn zijn, in het bijzonder te Amsterdam op de 'Vriesche kalk- en steenmarkt'. Ook de Harlinger zoutaffinaderijen produceerden vooral voor de binnenlandse markt.<sup>18</sup> De jaarlijkse Harlinger uitvoer van zout in 1654/'55 van zo'n 53 m<sup>3</sup> was in elk geval maar een fractie van de totale Nederlandse zoutexport. Alleen al in het Oostzeegebied werd in 1655 (voornamelijk door Nederlandse schippers) bijna 90.000 m<sup>3</sup> zout ingevoerd.<sup>19</sup> Niettemin was de bijdrage van de Friese zoutnijverheid aan de Harlinger export nog altijd ongeveer even groot als die van de Friese zuivelsector.<sup>20</sup>

Een in de jaren 1654/'55 betrekkelijk nieuw, maar naar waarde gemeten wel het belangrijkste, Harlinger exportproduct was walvistraan. De uitvoer van dit product vanuit Harlingen gaat

niet verder terug dan 1636, toen de Staten van Friesland min of meer een Friese deelname afdwongen in de Noordsche Compagnie, die zich bezig hield met de walvisvangst rond Spitsbergen. De Friezen kregen toen met twee kamers te Harlingen en Stavoren een aandeel van 1/9 in deze compagnie, dat voornamelijk met Harlinger kapitaal bekostigd werd.<sup>21</sup> Het aandeel van rond de 20% dat walvistraan in de totale waarde van de Harlinger uitvoer innam was dan ook eerder een teken van het succes van de Harlinger haven dan de oorzaak daarvan.

De Harlinger haven ontleende haar positie vooral aan de export; de invoer was veel minder gekoppeld aan specifieke locatievoordelen. Onder de in 1654/55 in Harlingen ingevoerde goederen nam graan veruit de belangrijkste plaats in, naar waarde gemeten ruim driekwart van de totale invoer. Daarnaast werd nog een grote hoeveelheid hout ingevoerd, ongeveer een achtste van de totale invoer. Opvallend is dat het hier om goederen gaat waar juist de Amsterdamse handel zo'n sterke positie in had. Wat de volumineuze houthandel betreft is dit 'deglomeratie effect' ook aan de andere zijde van de Zuiderzee waar te nemen. Zo ontwikkelden Hoorn en Enkhuizen zich in de eerste helft van de zeventiende eeuw complementair aan Amsterdam tot belangrijke houthandelscentra. Aan het einde van die eeuw kwam de Zaanstreek bovendien op als 'filiaal' van de Amsterdamse houthandel.<sup>22</sup> De houthandel in Harlingen was evenwel veel minder omvangrijk dan die in de Noord-Hollandse centra en anders dan de West-Friese steden, die vooral dienden als 'voorhavens' voor de Amsterdamse houthandel, fungeerde Harlingen meer als overslagcentrum van waaruit het Friese en Groninger achterland werd bediend.<sup>23</sup>

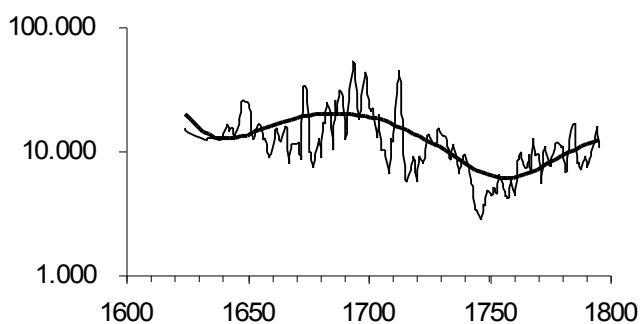
Banden met het achterland speelden ook een rol bij de Harlinger graanimporten. Alleen die relaties waren wel een stuk complexer. In Friesland zelf werd ook graan geproduceerd en mogelijk was het gewest zelfs een netto exporteur van graan.<sup>24</sup> Vanuit Harlingen werd jaarlijks weliswaar maar zo'n 30 last uitgevoerd, maar vanuit Friesland werden ook nog aanzienlijke partijen naar andere gewesten en vooral naar Amsterdam verscheept en behalve Harlingen waren ook Leeuwarden en Franeker belangrijke centra voor de (binnenlandse) graanhandel.<sup>25</sup> Aangezien de graaninvoer van Harlingen vooral rogge betrof, lijkt het of er sprake was van aanvulling van de Friese graanmarkt met dit voor de Friese consument zo belangrijke maar door de Friese landbouw slechts in bescheiden mate voortgebrachte broodgraan. Toch is dit slechts het mogelijke gevolg van de Harlinger graaninvoer, niet de oorzaak ervan. Aan de vraag naar rogge kon immers ook op andere manieren voldaan kunnen worden, zoals import via Amsterdam. Opvallend is bovendien dat Harlinger kooplieden vaak gedurende langere tijd vrij grote voorraden aanhielden.<sup>26</sup> Klaarblijkelijk had de Harlinger graanhandel dus een sterk speculatief karakter en profiteerde zij niet alleen van de redelijk stabiele vraag in stad en achterland maar ook van de sterk fluctuerende prijsontwikkeling op de Amsterdamse graanmarkt. Dat blijkt ook uit het feit dat het Harlinger groot veerschippersgilde een speciale regeling had voor het vervoer van *rogge* naar Holland.<sup>27</sup>

### *3. Harlingen als haven- en industriestad in de achttiende eeuw*

Voor de buitenlandse handel van Harlingen in de achttiende eeuw is, gegeven de huidige stand van onderzoek, een veel minder gedetailleerd beeld te schetsen. Het scheepvaartbedrijf is na het midden van de zeventiende eeuw in ieder geval sterk in omvang teruggelopen.<sup>28</sup> Wat de buitenlandse handel betreft, weten we alleen dat de aard van de in- en uitgevoerde goederen gedurende de achttiende eeuw grotendeels ongewijzigd bleef.<sup>29</sup> Een grove indruk van het verloop van deze handel kunnen we krijgen met behulp van de opbrengsten van de zogeheten Convooi- en Licentsgelden (een soort in- en uitvoerheffing) van het kantoor Harlingen van de Admiraliteit van Friesland (Grafiek 1). Vanwege de ondoorzichtige

tarifiering en de waarschijnlijk structurele onderregistratie hebben deze Convoeien en Licenten een nogal twijfelachtige reputatie als graadmeter voor de handel.<sup>30</sup> Niettemin kunnen we er voor de Harlinger buitenlandse handel wel een globale trend uit afleiden, een trend die ook door andere - meer verspreide - gegevens gesuggereerd wordt. Zo zal de buitenlandse handel van Harlingen tot het einde van de zeventiende eeuw licht zijn blijven groeien. Daarna gaat ze echter sterk achteruit om na het midden van de achttiende eeuw weer gestaag te groeien. Het inwonertal van Harlingen vertoont een parallelle ontwikkeling. De stad ontwikkelde zich daarmee in de achttiende eeuw duidelijk anders dan Hoorn en Enkhuizen, twee steden die eveneens in het kielzog van Amsterdam tot bloei waren gekomen. De twee Westfriese steden zagen hun handel en hun inwonertal na het midden van de zeventiende eeuw veel drastischer teruglopen en hun inwonertallen lagen aan het eind van achttiende eeuw zelfs beduidend lager dan aan het begin van de zeventiende eeuw.<sup>31</sup> Er waren verschillende redenen waardoor Harlingen dit lot bespaard bleef. Ten eerste waren de havenactiviteiten in deze stad nauw verbonden met de locatiegebonden keramische industrie ter plekke. Ook in de achttiende eeuw voeren nog vele schepen met Friese bakstenen en dakpannen als ballast naar verre en minder verre bestemmingen.<sup>32</sup> Verder had Harlingen een veel sterkere band met het achterland, dat in veel mindere mate *direct* door het steeds meer als binnenlands centrum opererende Amsterdam bediend kon worden. De relatie tussen Harlingen en het achterland werd na het midden van de achttiende eeuw zelfs alleen maar sterker. Door de bloei van de landbouw na 1750 kwamen er meer agrarische producten voor de export beschikbaar. Doordat Amsterdam, anders dan in de zeventiende eeuw niet meer als hét dominante internationale handelscentrum voor deze goederen functioneerde, werd directe export vanuit regionale havencentra, zoals Harlingen, een steeds aantrekkelijker alternatief.<sup>33</sup>

### Grafiek 1: Opbrengsten van de Convoeien en Licenten van het kantoor Harlingen, (1624) 1639-1795 (semi-logaritmische schaal)



Toelichting: De trendlijn is een vijfdegraads polynomiale regressiecurve ( $R^2 = 0,34$ ).

Bronnen: H.E. Becht, *Statistische gegevens betreffende de handelsomzet van de Republiek der Vereenigde Nederlanden gedurende de zeventiende eeuw, 1579-1715*, 's Gravenhage 1908: tabel III; en Joh. de Vries, *De economische achteruitgang der Republiek in de achttiende eeuw*, Leiden 1968: 192-193.

Wat er mogelijk ook toe bijgedragen heeft dat Harlingen in vergelijking met Hoorn en Enkhuizen slechts een bescheiden economische teruggang te verwerken kreeg is dat de stad een hechte koopliedenelite kende. De belangrijkste Harlinger entrepreneurs waren in de zeventiende en achttiende eeuw bijna altijd telgen uit overwegend doopsgezinde families die onderling zo sterk verwant waren dat ze samen eigenlijk één grote koopliedenfamilie vormden.<sup>34</sup> De Harlinger handel was zodoende ingebed in een hecht lokaal familienetwerk en het is niet denkbeeldig dat deze inbedding de uitwaaiering van economische activiteiten naar elders beperkte. Doordat deze families - althans overwegend - doopsgezind waren, behoorde

ook de doorstroom naar politieke functies niet tot de mogelijkheden. Hoewel er in de achttiende eeuw groeiende politieke aspiraties onder deze groep bestonden en er tevens een doorstroom naar de vrije beroepen valt waar te nemen, zou het tot de negentiende eeuw duren voordat de doopsgezinde elite van Harlingen tot het 'werkelijke' patriciaat zou doorstoten.<sup>35</sup>

Representanten van de doopsgezinde Harlinger koopliedenelite speelden in de achttiende eeuw een sleutelrol bij de opkomst van een nieuwe tak van nijverheid: de fabricage van zogeheten Harlinger bonten, gemengd linnen en katoenen stoffen met ingeweven ruit- en streepvormige motieven. De bontenfabricage was aanvankelijk in Haarlem tot ontwikkeling gekomen en had zich in het begin van de achttiende eeuw naar Harlingen, Hengelo (Ov.) en Helmond verplaatst. De Harlinger of Friese bonten kenden tot in de tweede helft van de achttiende eeuw een grote populariteit en vonden zowel op de binnen- als de buitenlandse markt gretig aftrek. Er moet zelfs sprake zijn geweest van een aanzienlijke export naar 'West Indiën' (d.w.z. West Afrika).<sup>36</sup> In het laatste kwart van de achttiende eeuw is deze bedrijfstak uiteindelijk in verval geraakt door de toenemende concurrentie van de goedkoper producerende Westfaalse textielnijverheid.

De Harlinger bonten werden in relatief kleine weverijen vervaardigd, wellicht zelfs deels middels huisnijverheid.<sup>37</sup> Een spilfunctie in dit productieproces vervulden de zogeheten bontreders, kooplieden die de wevers op krediet of in commissie van grondstoffen voorzagen en uiteindelijk het eindproduct weer afnamen. Deze proto-industriële organisatie van het productieproces werd reeds in de zeventiende eeuw in Harlingen, Leeuwarden en Dokkum toegepast bij de productie van linnen garens, die voor een belangrijk afzet vonden bij de Haarlemse textielnijverheid.<sup>38</sup> De indruk bestaat dat het ook hierbij voornamelijk doopsgezinde kooplieden waren die als 'kleinreder' (garenreder) optraden. Het lijkt er dus op dat de bontenfabricage zich via een reeds bestaand (doopsgezind) commercieel netwerk van Haarlem naar Harlingen heeft verplaatst. In dat opzicht was dit proces waarschijnlijk vergelijkbaar met de opkomst van de bontenindustrie in Hengelo, waar de doopsgezinde linnenreder Wolter ten Cate (1701-1796) een sleutelrol in speelde.

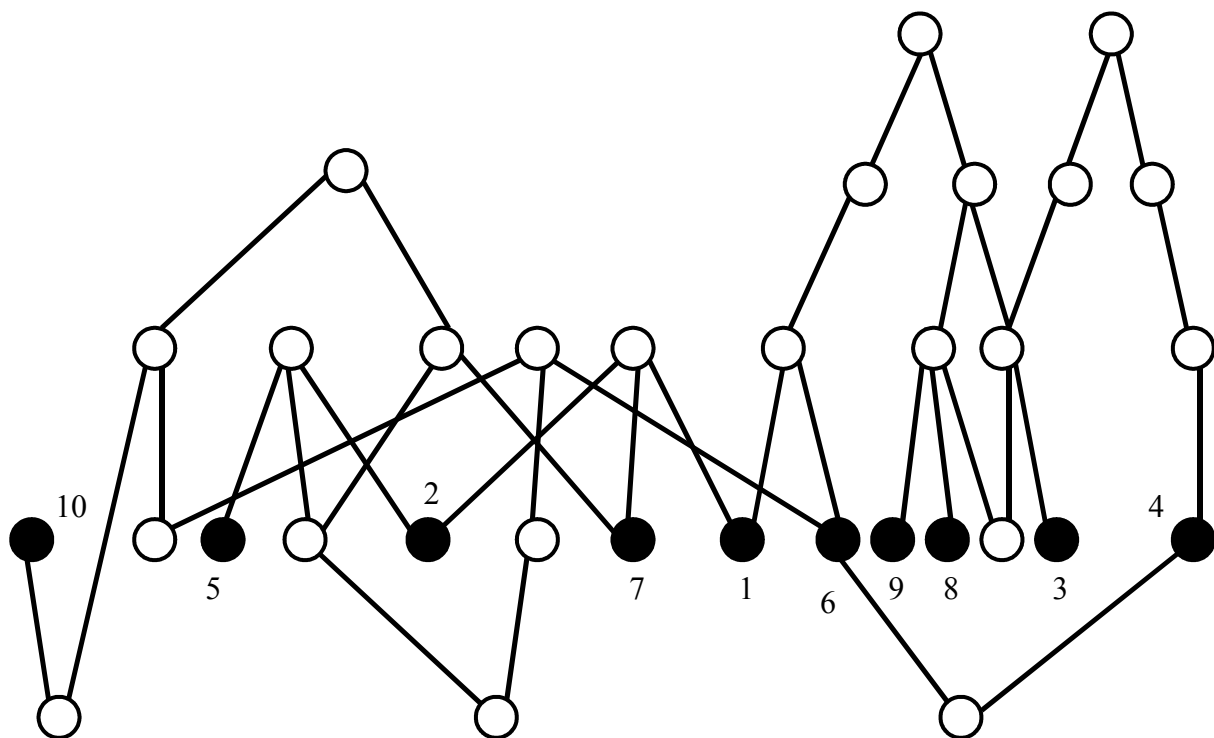
De bontenfabricage leverde gedurende een groot deel van de achttiende eeuw een belangrijke bijdrage aan de werkgelegenheid in Harlingen. Rond het midden van de achttiende eeuw waren er bijna duizend weefgetouwen in de stad in bedrijf. Een belangrijk deel van het werk werd overigens verricht door Westfaalse seizoensarbeiders. Niettemin kon Harlingen destijds op grond van haar beroepsstructuur met bijna evenveel recht een textielstad als een havenplaats genoemd worden.<sup>39</sup> In 1749 waren er bovendien negentien bontreders actief, waarvan er twaalf met zekerheid doopsgezind waren.<sup>40</sup> Tien van deze doopsgezinde bontreders kunnen we op basis van thans beschikbare genealogische gegevens in een aaneengesloten familienetwerk plaatsen (Grafiek 2). Hiermee wordt nogmaals bevestigd dat de gevestigde doopsgezinde koopliedenelite een belangrijke rol speelde in de opkomst van de bontenindustrie in Harlingen. Het was niettemin ook een bedrijfstak die kansen bood aan nieuwkomers. De doopsgezinde koopliedenelite van Harlingen werd weliswaar gekenmerkt door hechte familierelaties, dat wil niet zeggen dat het een gesloten kliek was. Gedurende de zeventiende en achttiende eeuw werden geregeld nieuwe doopsgezinde (en doopsgezind geworden) ondernemers middels huwelijken in het familienetwerk opgenomen.<sup>41</sup>

#### *4. Conclusie*

Industrie- en havenactiviteiten waren in het zeventiende- en achttiende eeuwse Harlingen nauw met elkaar verbonden. Tot aan het eind van de achttiende eeuw speelde de export van

agrarische producten uit het Friese achterland slechts een bescheiden rol in de buitenlandse handel van Harlingen. Wat de binnenlandse handel betreft, lag de situatie overigens heel anders. Zowel in de zeventiende als in de achttiende eeuw functioneerde Harlingen als een belangrijke doorvoerhaven bij de verscheping van Friese landbouwproducten naar Holland en in het bijzonder Amsterdam. Aangezien er hierbij - met uitzondering van het levend vee<sup>42</sup> - nauwelijks overslag plaatsvond, zal deze doorvoer niet noemenswaardig hebben bijgedragen aan de stedelijke welvaart. Bovendien ondervond Harlingen in de achttiende eeuw als doorvoerhaven in toenemende mate concurrentie van Lemmer.<sup>43</sup> Verder kon Harlingen als markt- en verzorgingscentrum vanwege de nabijheid van Franeker en Bolsward maar een beperkt ommeland bedienen.<sup>44</sup> Zonder de banden met het Friese achterland te willen bagatelliseren, kunnen we uiteindelijk niet anders concluderen dan dat de Harlinger welvaart toch vooral geworteld was in de nauw met de Amsterdamse economie verweven Zuiderzeeregio. Binnen deze context genoot Harlingen vooral dankzij de lokale grofkeramische industrie en de specifieke sociale structuur van de stad een aantal bijzondere locatievoordelen. En hoezeer de stad zich in de negentiende eeuw ook ontwikkeld heeft als uitvoerhaven voor Friese landbouwproducten, 'echt Fries' is de stad nooit geworden.

**Grafiek 2: Onderlinge familierelaties van tien doopsgezinde Harlinger bontreders die in 1749 actief waren**



Toelichting: De onderlinge verwantschapsrelaties zijn als een p-graaf weergegeven, dat wil zeggen dat huwelijken als knooppunten worden weergegeven, die door afstammingslijnen (personen) met elkaar zijn verbonden. Zie over p-grafen: D.R. White, 'Structural endogamy and the network graph of parenté,' *Mathématiques, Informatiques et Sciences Humaines* 137 (1997), 101-125. De nummers corresponderen met volgende bontreders en hun echtgenotes: 1) Jelle Sijmons Stijl, 2) Sijmon Sijmons Stijl, 3) Evert Hylkes Hanekuijk, 4) Klaas Sijtses Hingst, 5) Sjoerd Johannes Hannema, 6) Claas Tomasz. Ysenbeek, 7) Gijsbert Wildschut, 8) Cornelis Brouwer, 9) Jacob Wybes Hanekuijk, 10) Pieter Gelinde. Bronnen: *Nederland's Patriciaat*, 's Gravenhage 1910-heden; O. Schutte, *Het doopsgezinde geslacht Oosterbaan uit Harlingen en zijn nakomelingen*, z.p. z.j.; idem, 'Stijl', *De Nederlandsche Leeuw* 94 (1977), 293-297; Joh. Zandleven, 'Genealogie Wildschut', *Gens Nostra* 22 (1967), 263-265; *Tresoar*, inv. nr. GEN 496, 2788.



## Noten

- <sup>1</sup> M. Schroor, 'Harlingen vóór 1550: enkele kanttekeningen bij de laat-middeleeuwse stad', *Fryslân. Nieuwsblad voor Geschiedenis en Cultuur* 2;1 (1996), 15-18; M. Schroor en C. van den Heuvel, *De Robles atlassen. Vestingbouwkundige plattegronden uit de Nederlanden en een verslag van een veldtocht in Friesland in 1572*, Leeuwarden 1998: 108-114.
- <sup>2</sup> J.A. Faber, *Drie eeuwen Friesland. Economische en sociale ontwikkelingen van 1500 tot 1800*, [A.A.G. Bijdragen 17], Wageningen 1972: 637-640.
- <sup>3</sup> J.J. Spahr van der Hoek en O. Postma, *Geschiedenis van de Friese Landbouw*, Leeuwarden 1952: I, 142; Schroor en Van den Heuvel, *Robles atlassen*: 225.
- <sup>4</sup> Schroor, 'Harlingen'; Schroor en Van den Heuvel, *Robles atlassen*: 108-114.
- <sup>5</sup> P.L.G. van der Meer, 'Registers fan de Personele Ymposysje út 1578,' in: P.L.G. van der Meer, J.A. Mol & Nieuwland, *Administrative en fiskale boarnen oangeande Fryslan yn de ier-moderne tiid*, Leeuwarden 1993, 155-393: 167.
- <sup>6</sup> Faber, *Drie eeuwen*: 269 & 602-603; idem, 'Friesland and the Baltic trade', in: W.G. Heeres e.a. (red.), *From Dunkirk to Danzig, Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850*, Hilversum 1988, 13-21.
- <sup>7</sup> P. Winsemius, 'Beschrijvinghe van Vrieslandt', in idem, *Chronique ofte Historische geschiedenis van Vrieslant*, Franeker 1622, ongepagineerd.
- <sup>8</sup> J.A. Faber, 'De buitenlandse scheepvaart en handel van Harlingen in de jaren 1654 en 1656', *A.A.G. Bijdragen* 14 (1967), 34-61.
- <sup>9</sup> C.M. Lesger, 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn. Port functions in the Zuiderzee region during the middle of the seventeenth century,' in: W.G. Heeres e.a. (red.), *From Dunkirk to Danzig, Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850*, Hilversum 1988, 331-360: 359.
- <sup>10</sup> J.R. Bruijn, en C.A. Davids, 'Jonas Vrij. De Nederlandse walvisvaart, in het bijzonder de Amsterdamse, in de jaren 1640-1664,' *Economisch- en sociaal-historisch jaarboek* 38 (1975), 141-178: 150-152; N.W. Posthumus, *Nederlands(ch)e Prijsgeschiedenis*, Leiden, 1943 & 1964, deel I; Spahr van der Hoek en Postma, *Geschiedenis Friese landbouw*: 175; Faber, *Drie eeuwen*: 572-573; O. Postma, 'Fan boeredoarp ta flek,' in K. de Vries (red.), *Makkum, sier en sied fan Wûnseradiel*, Bolsward 1965, 18-32: 28.
- <sup>11</sup> Rond 1785 bedroeg de totale Friese kaasproductie ruim 5.000.000 pond. Het verloop van de waagopbrengsten in Sneek, Oldeboorn en Leeuwarden laat zien dat de productie van de Friese zuivelsector rond 1650 zeker geen vijfentwintig procent lager zal zijn geweest. Zie: *Hedendaagsche historie of Tegenwoordige Staat van Friesland*, Amsterdam, Leiden, Dordrecht & Harlingen, 1785-1789: IV, 579; Faber, *Drie eeuwen*: 598; H. Nijboer, 'De opbrengsten van de Leeuwarder boterwaag, 1700-1800, en de zuivelhandel in Leeuwarden in de zeventiende en achttiende eeuw,' *Nieuwsbrief Studiegroep Geschiedenis Leeuwarden* 26 (oktober 1994), 17-20.
- <sup>12</sup> Faber (*Drie eeuwen*: 266) berekende de uitvoer van zout op ongeveer 100 last over twee jaar, aangezien hij een 'honderd' zout abusievelijk op zo'n 30 in plaats van 6,7 last rekende.
- <sup>13</sup> Cf. Nijboer, H., 'Friese geeltjes in de tropen. Baksteen naar Brazilië,' *Fryslân. Nieuwsblad voor Geschiedenis en Cultuur* 9;2 (2003), 12-13.
- <sup>14</sup> Nijboer, 'Friese geeltjes'.
- <sup>15</sup> S. Hart, 'Migratie uit Friesland naar Amsterdam 1578-1810. Een historisch-demografisch onderzoek,' *It Beaken* 37 (1975), 143-166: 164-165.
- <sup>16</sup> Faber, 'Buitenlandse scheepvaart'; Lesger, 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn'.
- <sup>17</sup> A. Buursma, 'Makkumer tichelwerken in de zeventiende eeuw,' *De Vrije Fries* 74 (1994), 43-69: 47-49; Postma, 'Fan boeredoarp': 26-27.
- <sup>18</sup> *Hedendaagsche historie*: IV, 598; Faber, *Drie eeuwen*: 265-268.
- <sup>19</sup> Faber, *Drie eeuwen*: 266.
- <sup>20</sup> Volgens mijn berekeningen droegen kaas en zout circa 9% bij aan de totale Harlinger export (naar waarde gemeten). Lesger ('Amsterdam, Harlingen and Hoorn': 359), schat dit aandeel lager in, namelijk op 2%.
- <sup>21</sup> S. Muller Fz., *Geschiedenis der Noordsche Compagnie*, Utrecht 1874: 80.
- <sup>22</sup> 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* [A.A.G. Bijdragen 16] (Wageningen 1972): 472-484.
- <sup>23</sup> C. Schotanus, *Beschryvinghe van de Heerlyckheydt van Frieslandt*, Franeker 1664, 258. Tresoar, Nedergerecht Harlingen, inv. nr. 213: 243ff.
- <sup>24</sup> Cf. Schotanus, *Beschryvinghe*: 258; J.H. Knoop, *Tegenwoordige staat van Friesland*, Leeuwarden 1763: 39.
- <sup>25</sup> H. Nijboer, 'Leeuwarden tussen middeleeuwen en moderne tijd. Verkeersnetwerken, stedelijke systemen en economische ontwikkeling,' in: *Leeuwarder Historische Reeks* V (1995), 39-189: 121-123; Spahr van der Hoek en Postma, *Geschiedenis Friese landbouw*: I, 175.
- <sup>26</sup> Bij het overlijden van de steenrijke Harlinger koopman Klaas Freerks Braam in 1680 bevond zich zo'n 230 last graan in zijn pakhuizen en op zijn pakzolders. Braam, die toen rond de zeventig geweest zal zijn, had zich al gedeeltelijk uit de handel terug getrokken en had een groot deel van zijn opslagruimte aan andere kooplieden verhuurd tegen 3 stuivers per last per maand. Zo'n 85% van de opgeslagen granen, voornamelijk rogge, kwam voor rekening van andere kooplieden. De gemiddelde huurperiode bedroeg 14 maanden. (Tresoar, Nedergerecht Harlingen, inv. nr. 215: 1ff.)
- <sup>27</sup> Schotanus, *Beschryvinghe*: 261.
- <sup>28</sup> Faber, *Drie eeuwen*: 603.

<sup>29</sup> *Hedendaagsche historie*: II, 603-604.

<sup>30</sup> J. de Vries en A. van der Woude, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei*, Amsterdam 1995: 570-572.

<sup>31</sup> *Ibidem*: 88.

<sup>32</sup> *Hedendaagsche historie*: IV, 598.

<sup>33</sup> De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*: 275.

<sup>34</sup> Y.B. Kuiper, & H. Nijboer, 'Merchants, Mennonites & Marriages. Commercial, religious and kinship networks in the Dutch port town of Harlingen in the 17th and 18th centuries,' paper gepresenteerd op de *Sixth European Social Science History Conference*, Amsterdam 2006.

<sup>35</sup> Y.B. Kuiper, 'Doopsgezinden in Harlingen en het Pachtersoproer van 1748,' *Doopsgezinde Bijdragen* 24 (1998), 185-204.

<sup>36</sup> *Hedendaagsche historie*, IV, 598.

<sup>37</sup> O. Postma, 'Oer de wevers fan Harns yn de 18e ieu', *It Beaken* 16 (1954), 33-42; Faber, *Drie eeuwen*: 228-237.

<sup>38</sup> H. Nijboer, 'Het openen en sluiten van de markt. De economische ontwikkeling van vroegmodern Leeuwarden,' in: R. Kunst e.a. (red.), *Leeuwarden 750-2000. Hoofdstad van Friesland*, Franeker 1999, 159-183: 169-171. Tresoar, Nedergerecht Harlingen, inv. nr. 214: 131ff.

<sup>39</sup> Faber, *Drie eeuwen*: 229-231.

<sup>40</sup> Tresoar, Database Quotisatiekohieren 1749; idem, Doopsgezinde gemeente Harlingen, inv. nrs. 70-73.

<sup>41</sup> Dat gold ook voor ondernemers die actief waren in de gleibakkerij (A.J. Gierveld en J. Pluis, *Fries aardewerk. V. Harlingen. Bedrijfsgeschiedenis 1600-1933 & producten tot 1720*, Leiden 2005: 17).

<sup>42</sup> Schotanus, *Beschrijvinge*: 261.

<sup>43</sup> Faber, *Drie eeuwen*: 293.

<sup>44</sup> Nijboer, 'Leeuwarden': 96 en Kaart 5.3.