

Vrachtvaarders van Europa

Vrachtvaarders van Europa

Een onderzoek naar schippers afkomstig uit
Makkum in Friesland van 1600 tot 1820

Jelle Jan Koopmans



Hilversum

Verloren

2020

Deze uitgave is mede tot stand gekomen dankzij de financiële steun van de Stichting De Grote Zuidwesthoek, de Ottema-Kingma Stichting en De Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO).



Afbeelding op het omslag: Zeegezicht: kofschip en andere schepen in het zicht van de haven.
Vervaardiger onbekend, 1750-1800, collectie Fries Scheepvaart Museum Sneek. Tegeltabelau
met voorstelling van een zeegezicht. Gatse Sytse Tichelaar Makkum, 1770-1780,
collectie Fries Scheepvaart Museum Sneek.

Tevens verschenen als proefschrift aan de Rijksuniversiteit Groningen.

ISBN 978 90 8704 887 7

© 2020 Jelle Jan Koopmans

Uitgeverij Verloren

Torenlaan 25, 1211 JA Hilversum

www.verloren.nl

Opmaak: Rombus, Hilversum

Omslagontwerp: Rombus/Tanja Stropsma

No part of this book may be reproduced in any form without written permission from the publisher.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	12
2	De ontstaansgeschiedenis van Makkum	23
2.1	Inleiding	23
2.2	De vroege geschiedenis van Makkum	24
2.3	De strategische ligging van Makkum	26
2.4	De demografische ontwikkeling van Makkum	29
2.5	De groei van de vlekken in Friesland	30
2.6	De nijverheid in Makkum	31
2.7	De haven van Makkum in de zestiende en zeventiende eeuw	34
2.8	Conclusie	36
3	De schippers in Makkum gedurende de zeventiende eeuw	38
3.1	Inleiding	38
3.2	Makkumer schippers in de Kleine-Oost. De periode tussen 1601 en 1620	39
3.3	De doorbraak. Het aantal schippers in Makkum in de periode tussen 1621 en 1640	42
3.4	Makkumer schippers in Amsterdam, Hoorn en Harlingen. De periode tussen 1641 en 1660	45
3.5	Het rekwest aan de admiraliteit in Groningen. De periode tussen 1661 en 1680	46
3.6	Het schipperscompact. De periode tussen 1681 en 1700	48
3.7	De routes en ladingen van de Makkumer schippers in de zeventiende eeuw	50
3.7.1	Kalkvaart. De periode tussen 1601 en 1620	50
3.7.2	Hamburgervaarders. De periode tussen 1621 en 1640	50
3.7.3	Verbreiding van activiteiten. De periode tussen 1641 en 1660	53
3.7.4	De Witte Swaen. De periode tussen 1661 en 1680	55
3.7.5	Doorbraak in de Sontvaart. De periode tussen 1681 en 1700	56
3.8	Conclusie	57
4	De ontwikkeling van het aantal schippers in Makkum en hun activiteiten tussen 1701 en 1820	59
4.1	Het aantal schippers in de periode tussen 1701 en 1720	60
4.2	De havens van vertrek en bestemming en de ladingen tussen 1701 en 1720	63

6 Inhoudsopgave

4.3	De ontwikkeling van het aantal schippers in de periode tussen 1721 en 1740	67
4.4	De vertrekhavens, bestemmingen en vervoerde producten tussen 1721 en 1740	69
4.5	De ontwikkeling van het aantal schippers in de periode tussen 1741 en 1760	71
4.6	De vertrekhavens, bestemmingen en ladingen tussen 1741 en 1760	74
4.7	De ontwikkeling van het aantal schippers in de periode 1761-1780	76
4.8	De bestemmingen, vertrekhavens en ladingen tussen 1761 en 1780	78
4.9	De ontwikkeling van het aantal schippers in de periode tussen 1781 en 1800	80
4.10	De bestemmingen, vertrekhavens en ladingen in de periode 1781-1800	82
4.11	Het aantal schippers en hun activiteiten in de periode 1801-1820	83
4.12	Schippers in Makkum na 1820	85
4.13	Conclusie	85
5	De wet van vraag en aanbod? De opkomst en ondergang van de Makkumer schippers in de Sontvaart (1690-1840)	89
5.1	De ontwikkeling van de Sontvaart in Makkum	90
5.2	Het verband tussen de Sontvaart en de vaart op Duitsland en Holland (1690-1720)	91
5.3	Vraag en aanbod op de belangrijke routes van de Makkumer schippers in de jaren 1690	93
5.4	De opkomst van Makkum in de Sontvaart. Tien pioniers	103
5.5	De ondergang van de Sontvaart in Makkum	108
5.6	De ondergang van de Makkumer Sontvaart nader onderzocht	116
5.7	De reactie op de moeilijke jaren volgens de correspondentie van Kingma	120
5.8	Het varen onder vreemde vlag 1780-1820	122
5.9	De ondergang van de Makkumer Sontvaart nader onderzocht: de laatste Sontschippers (1800-1840)	123
5.10	Conclusie	124
6	Strategieën van Makkumer schippers	126
6.1	Specialisatie van de schippers naar vertrekhaven, bestemming en routes in de Sontvaart	128
6.1.2	Specialisatie van individuele schippers naar plaats van vertrek en bestemming in de beginperiode van de Sontvaart (1690-1720)	131
6.1.3	Specialisatie naar plaats van schippers in de eindfase van de Sontvaart tussen 1790 en 1820	134
6.2	De vaste relaties van Hylke Jans Kingma, zijn opvolgers en hun schippers (1731-1810)	136
6.3	Vaders en zonen	139
6.3.2	De casus Kingma	144
6.3.3	De casus Bakker	146
6.4	Conclusie	148
7	Conclusie en samenvatting	149

Summary	153
Bibliografie	157
Bijlagen	162
Bijlage 1 Tabellen bij figuren hoofdstuk 4 en 5	162
Bijlage 2 Genealogie 1750	173
Bijlage 3 Vaders zonen 1790	198

Lijst van figuren en tabellen

Afb. 2.1 Het haventje van de bloeiende vlek Makkum in de achttiende eeuw	25
Afb. 2.2 Een kaart van de Middellzee	27
Afb. 2.3 Kaart van Makkum nr. 59 uit de Robles Atlas	28
Afb. 2.4 De 'Vriessche' steen en kalkmarkt	33
Afb. 3.1 Het huis van Frederik Hendrik in Hontsholredijk	52
Afb. 5.1 Het bevrachtingscontract van Pieter Wijbes	104
Figuur 4.1 Aantal vermeldingen van Makkumer schippers in de Sonttolregisters (1701-1720)	61
Figuur 4.2 Aantal vermeldingen van Makkumer schippers in de Sonttolregisters (1761-1780)	77
Figuur 5.1 Het aantal passages van Makkumer schippers in de Sont tussen 1635 en 1820	90
Figuur 5.2 Het totale aantal doorvaarten op de route tussen Koningsbergen en Amsterdam tussen 1668 en 1720	95
Figuur 5.3 Het aantal doorvaarten van Makkumer schippers op de route tussen Koningsbergen en Amsterdam (1677-1720)	95
Figuur 5.4 Het totaal aantal doorvaarten van Amsterdam naar Koningsbergen tussen 1668 en 1720	96
Figuur 5.5 Het aantal doorvaarten van Makkumer schippers van Amsterdam naar Koningsbergen (1677 en 1720)	97
Figuur 5.6 Het totale aantal passages van Danzig naar Amsterdam tussen 1668 en 1720	98
Figuur 5.7 Het aantal doorvaarten van Makkumer schippers op de route van Danzig naar Amsterdam tussen 1680 en 1720	98
Figuur 5.8 Het totaal aantal doorvaarten van Amsterdam naar Danzig tussen 1668 en 1720. Bron: www.soundtoll.nl gezien 5-8-2017	99
Figuur 5.9 Het aantal doorvaarten van Makkumer schippers op de route van Amsterdam naar Danzig tussen 1669 en 1720	99
Figuur 5.10 De ontwikkeling van Amsterdam als vertrekhaven in de Sonttolregisters van 1634 tot 1720	100

Figuur 5.11	De ontwikkeling van Amsterdam als vertrekhaven van de Makkumer schippers voor reizen naar het Oostzeegebied tussen 1642 en 1720	101
Figuur 5.12	De ontwikkeling van Amsterdam als bestemmingshaven tussen 1668 en 1720 volgens de Sonttolregisters	101
Figuur 5.13	De ontwikkeling van Amsterdam als bestemmingshaven van de schippers uit Makkum	102
Figuur 5.14	Totaal aantal passages van Makkumer schippers door de Sont tussen 1770 en 1830	110
Figuur 5.15	Amsterdam als vertrek- en bestemmingsplaats tussen 1770 en 1830 volgens de Sonttolregisters	111
Figuur 5.16	Amsterdam als vertrek- en bestemmingshaven van schippers uit Makkum tussen 1770 en 1830	112
Figuur 5.17	Koningsbergen als vertrek- en bestemmingshaven volgens de Sonttolregisters tussen 1770 en 1830	113
Figuur 5.18	Aantal doorvaarten vanuit Riga, Koningsbergen en Danzig tussen 1770 en 1830	114
Figuur 5.19	Aantal doorvaarten van Makkumer schippers van Riga, Koningsbergen en Danzig naar Amsterdam	114
Figuur 5.20	Danzig en Koningsbergen als vertrekhaven naar plaatsen aan de Franse Atlantische kust	115
Figuur 5.21	Ontwikkeling van het aantal schepen waarin de familie Kingma parten bezat tussen 1740 en 1803	117
Figuur 5.22	Het aantal schepen waarin Kingma parten bezat in de decennia tussen 1740 en 1800	118
Figuur 5.23	Ontwikkeling van de waarde van de scheepsparten van de familie Kingma ten opzichte van het totale vermogen	118
Tabel 2.1	de export van bakstenen uit de Nederlanden per jaar in de zeventiende eeuw	34
Tabel 2.2	De opbrengsten van de convooien en licenten in de Friese havens in guldens in 1628	35
Tabel 2.3	Opbrengsten van de convooien en licenten in de Friese havens in guldens in 1647	35
Tabel 3.1	Nederlandse schepen in de haven van Tönning	40
Tabel 3.2	Aantal schippers in Makkum tussen 1601 en 1620	41
Tabel 3.3	Belangrijkste Nederlandse vertrekhavens van schepen aangekomen in de haven van Hamburg (1623-1633)	42
Tabel 3.4	Het aantal schippers in Makkum tussen 1621 en 1640	44
Tabel 3.5	Belangrijkste plaatsen van herkomst van de schippers die lastgeld betaalden in Amsterdam van maart tot december 1652	45
Tabel 3.6	Het aantal schippers in Makkum tussen 1641 en 1660	46
Tabel 3.7	Het aantal schippers in Makkum tussen 1661 en 1680	47
Tabel 3.8	Het aantal schippers in Makkum tussen 1681 en 1700	49

Tabel 3.9	Inkomende ladingen van schippers uit Makkum in de schippersboeken van Hamburg en Tönning tussen 1622 en 1625	51
Tabel 3.10	Genoemde bestemmingen van Makkumer schippers in de lastgeldregisters van Harlingen en Hoorn	53
Tabel 3.11	De in- en uitvoer van Makkumer schippers in de havens van Harlingen en Hoorn 1653-1656)	54
Tabel 3.12	Bestemmingen van Makkumer schippers uit de Sonttolregisters 1681-1700	56
Tabel 4.1	Aantal vermeldingen en individuele schippers in Makkum tussen 1701 en 1720	63
Tabel 4.2	Plaatsen van vertrek en bestemming van Sontpassages door Makkumer schippers, 1701-1720	64
Tabel 4.3	Belangrijkste producten door Makkumer schippers vervoerd tussen 1701 en 1720 volgens de Sonttolregisters	65
Tabel 4.4	Vertrekhavens en bestemmingen van Makkumer schippers in het kaart-systeem Hart (1701-1720)	66
Tabel 4.5	Overzicht van Makkumer schippers in de Amsterdamse zeebrieven tussen 1721 en 1740	68
Tabel 4.6	Aantal vermeldingen van en individuele Makkumer schippers in de periode tussen 1721 en 1740	68
Tabel 4.7	Havens van vertrek en bestemming van Makkumer schippers ten westen van de Sont 1721-1740	70
Tabel 4.8	Vertrekhavens en bestemmingen van Makkumer schippers ten oosten van de Sont tussen 1721 en 1740	70
Tabel 4.9.	Het aantal schippers in Makkum tussen 1741 en 1760	74
Tabel 4.10	Vertrekhavens en bestemmingen van Makkumer schippers ten westen van de Sont tussen 1741 en 1760	75
Tabel 4.11	Vertrekhavens en bestemmingen van Makkumer schippers ten oosten van de Sont tussen 1741 en 1769	76
Tabel 4.12	Het aantal vermeldingen van en individuele schippers in Makkum tussen 1761 en 1780	78
Tabel 4.13	Vertrekhavens en bestemmingen van Makkumer schippers ten westen van de Sont tussen 1761 en 1780	79
Tabel 4.14	Vertrekplaatsen en bestemmingen van Makkumer schippers ten oosten van de Sont tussen 1761 en 1780	80
Tabel 4.15	Aantal vermeldingen van en individuele schippers in Makkum in de periode tussen 1781 en 1800	81
Tabel 4.16	Vertrekhavens en bestemmingen van Makkumer schippers ten westen van de Sont tussen 1781 en 1800	82
Tabel 4.17	Vertrekhavens en bestemmingen van Makkumer schippers ten oosten van de Sont tussen 1781 en 1800	83
Tabel 4.18	Vertrekhavens en bestemmingen van Makkumer schippers ten westen van de Sont tussen 1801 en 1820	84

Tabel 4.19	Vertrekhavens en bestemmingen van Makkumer schippers ten oosten van de Sont 1801-1820	84
Tabel 4.20	De positie van de stad Amsterdam als vertrek en bestemmingshaven van de Makkumer schippers in de Sontvaart (1701-1820)	86
Tabel 4.21	De positie van de Atlantische kust als vertrek- en bestemmingshaven van Makkumer schippers tussen 1701 en 1820	87
Tabel 4.22	Aantal Sontschippers in Makkum in verhouding met het totale aantal schippers in Makkum tussen 1601 en 1820	87
Tabel 5.1	Makkumer schippers in de Sonttolregisters (1690-1720) die ook in de andere bronnen voorkomen	92
Tabel 5.2	De belangrijkste routes van Makkumer schippers in de jaren negentig van de zeventiende eeuw oostwaarts en westwaarts	93
Tabel 5.3	Amsterdam als plaats van vertrek en bestemming voor de Makkumer schippers volgens de Sonttolregisters in de decennia tussen 1770 en 1830 ten opzichte van het totale aantal doorvaarten van Makkumer schippers	111
Tabel 6.1	Vertrek- en bestemmingshavens van Makkumer schippers ten westen en ten oosten van de Sont tussen 1639 en 1856	129
Tabel 6.2	De belangrijkste routes van de Makkumer schippers tussen 1638 en 1856	130
Tabel 6.3	De belangrijkste handelscontacten van Hylke Jans Kingma en familie (1746-1810)	138
Tabel 6.4	De 25 Makkumer Schippers in de Sonttolregisters van 1750 en hun vaders	141
Tabel 6.5	Mogelijke vaders uit Quotisatie van Sontschippers actief rond 1750	142
Tabel 6.6	Overzicht van 20 schippers actief in de Sont rond 1790 en hun mogelijke vaders in het Quotisatieregister van 1749 en de Sonttolregisters	143

Dankwoord

Allereerst wil ik dr. Jan Willem Veluwenkamp en prof. dr. Maarten Duijvendak bedanken. Zonder hun niet aflatende steun en inspiratie was dit proefschrift niet verschenen. Dr. Jan Willem Veluwenkamp is ook, samen met drs. Siem van der Woude, degene geweest die het gehele Sonttolproject en de Sonttoldatabase heeft geïnitieerd en daarmee aan de wieg stond van dit onderzoeksproject. Daarnaast gaat mijn dank ook uit naar de naaste collega's dr. Werner Scheltjens en dr. Simone Steenbeek. Wij hebben lange tijd prettig samen gewerkt. Ook andere collega's dank ik voor hun belangstelling. Ik denk daarbij aan dr. George Welling, dr. Marja van Tilburg, dr. Joop Koopmans, dr. Goffe Jensma, dr. Vincent Tassenaar, dr. Louwrens Hacquebord en mijn oud-scriptie begeleiders dr. Richard Paping en wijlen dr. Pim Kooij.

Dank ook aan de leden en medebestuurleden van de Werkgroep Maritime Skiednis van de Fryske Akademy. Het gaat daarbij in bijzonder om Jan de Vries, dr. Rob Leemans, drs. Siem van der Woude, dr. Hanno Brand en drs. Peter Tolsma. Zij waren altijd belangstellend en wij hebben samen al vele interessante symposia en bijeenkomsten georganiseerd.

Ook wil ik de deelnemers aan de Sonttolconferenties bedanken. Met hen heb ik geweldige conferenties in Oleron, Helsingor, Antwerpen en Groningen meegemaakt. Ik denk daarbij speciaal aan drs. Michael Serruys, dr. Bo Poulsen, dr. Anne Wegener Sleeswijk, dr. Jari Ojala, dr. Pierrick Pourchasse, drs. Erik Gobel, dr. Arne Solli en Hans Zijlstra.

Dat geldt zeker ook voor de medeleden van het Posthumus instituut. Ook hier waren interessante en gezellige conferenties in Wenen, Brussel en Gent. Ik denk daarbij aan dr. Joep Schenk, dr. Marten Boon, dr. Jeroen Touwen, dr. Peer Vries, dr. Ben Wubs en dr. Elise van Nederveen Meerkerk.

Een speciaal woord van dank aan de mensen die gegevens hebben aangeleverd. In de eerste plaats wijlen Mr. Rienk Wegener Sleeswijk. Wij hebben samen een presentatie gegeven, wij hadden interessante gesprekken over de partenrederij en hij heeft mij vrijelijk informatie ter beschikking gesteld. In dat opzicht gaat mijn dank ook uit aan Sicco van Albada, Gerard Mast, dr. Jurjen Leinenga, dr. Jeroen Benders en Peter Poortvliet. Daarnaast dank aan wijlen dr. Pieter Tichelaar en wijlen Sytse ten Hoeve voor het verstrekken van verschillende boeken.

Uiteraard ook dank aan de financiers van het project. De Rijksuniversiteit Groningen en de Nederlandse Wetenschapsorganisatie (NWO). Dankzij financiële steun van de Kingmastichting en de Stichting Grote Zuidwesthoek en medewerking van uitgeverij Verloren is deze mooie druk verschenen.

Mijn dank gaat ook uit naar de instellingen die de afbeeldingen kosteloos beschikbaar hebben gesteld. Het Fries Scheepvaartmuseum, Tresoar, het Rijksmuseum en het stadsarchief Rotterdam.

Tot slot maar zeker niet op de laatste plaats wil ik mijn ouders, mijn broer, en verdere familie en vrienden bedanken voor hun belangstelling, steun en vertrouwen.

1 Inleiding

But chiefly the seashore has been the point of departure, to knowledge, as to commerce. The most advanced nations are always those who navigate the most. The power which the sea requires in the sailor makes a man of him very fast, and the change of shores and population clears his head of much nonsense of his wigwam.

Ralph Waldo Emerson in *Society and Solitude; Civilization*.¹

De geschiedenis van economische kansen is weinig onderzocht. Een historische analyse van mogelijkheden die zich aan mensen voordeden, kent conceptuele en methodische problemen. Immers, de onderzoeker kan uit de bronnen te weten komen wat er is gebeurd, maar blijft meestal onwetend over wat mensen meenden wat mogelijk was. Wat mensen probeerden, overwogen en wensten, wordt een enkele maal toevertrouwd aan een brief of dagboek en blijft dan verbonden met een individuele casus. Percepties van kansen, initiatieven van actoren en de mogelijkheden die omstandigheden boden of beperkten, zijn echter wel bouwstenen van maatschappelijke verandering. Deze studie gaat over concrete en veranderende kansen van mensen in een Fries dorp in de zeventiende en achttiende eeuw. Het dorp Makkum is een voorbeeld van een Fries dorp waar zich in deze periode naast landbouw andere economische activiteiten ontplooiden, zoals handel, nijverheid en scheepvaart. Sommige schippers uit het dorp grepen deze mogelijkheden aan en voeren ver weg van huis, zelfs tot in de Oostzee, door de Sont tussen Denemarken en Zweden, of naar het zuiden, tot in de Golf van Biskaje. De Sontvaart is een van de best gedocumenteerde premoderne vaarten ter wereld en biedt daardoor veel mogelijkheden voor onderzoek, zeker indien deze documentatie kan worden verrijkt met bronnen van elders, uit kantoren in andere havens, met financiële of juridische aantekeningen en soms met notities van persoonlijke aard. Op het niveau van een dorp, zoals Makkum, kunnen gegevens over collectieve en individuele keuzes en veranderende lokale omstandigheden tezamen worden bestudeerd. De combinatie hiervan geeft inzicht in de wijze waarop economische kansen ontstonden in deze gemeenschap,² in dit plaatsje – ook kansen verbonden met de scheepvaart. De systematische registratie van de Sontvaart vormt hierbij de ruggengraat. De lange periode van registratie maakt het mogelijk onderzoek te doen naar de opkomst van de Friese schipperij tussen 1550 en 1800.

¹ R.W.O. Emerson, *The complete works. Volume VII Society and Solitude* (Boston 1904).

² Onder gemeenschap of schippersgemeenschap wordt in dit proefschrift verstaan: een samenleving in een bepaalde plaats waar mensen in elkaars omgeving woonden, samen in dezelfde beroepsgroep werkten, er genealogische verbanden tussen verschillende mensen waren en er vormen van onderlinge solidariteit bestonden zoals bijvoorbeeld een schipperscompact. Dit betekende uiteraard niet dat er geen onderlinge concurrentie bestond. Schippers waren individuen die zich op een relatief vrije markt beweegden.

Deze studie maakt deel uit van het onderzoeksproject ‘The ascent of the Frisians. The Dutch commercial system and the market for maritime transport, 1550-1800’, een door NWO gesubsidieerd project.³ Dit onderzoeksproject bestond uit drie deelprojecten. Werner Scheltjens heeft als postdoc een breed internationaal kader geschetst waarbinnen de Friese schippersgemeenschap zich heeft ontwikkeld. Simone Steenbeek heeft dit voor een aantal Friese plaatsen verder uitgewerkt. In deze studie zullen de door Scheltjens en Steenbeek geschetste ontwikkelingen verder worden getoetst aan de hand van een micro-studie naar de schippers uit de plaats Makkum. Daarbinnen zal getracht worden verklaringen te vinden voor het ontstaan van de nieuwe bedrijvigheid in Friesland en te onderzoeken wat voor mogelijkheden dit de inwoners van Makkum bood en met wat voor gevolgen voor de lokale samenleving zij hieraan deelnamen. De belangrijkste vraag van deze studie is hoe de schippersgemeenschap in Makkum zich gedurende de vroegmoderne periode ontwikkelde en hoe dat is te verklaren. Het antwoord op deze vraag ligt naast de lokale factoren in bredere ontwikkelingen binnen het internationale handelsstelsel en de Nederlandse Republiek.

Tegenwoordig is Makkum een dorp in Friesland met ongeveer 3.500 inwoners, gelegen aan het IJsselmeer, ongeveer tien kilometer ten zuiden van de Afsluitdijk. De plaatselijke economie is gericht op dienstverlening en watertoerisme. Ook zijn er nog sporen van de oude nijverheid te vinden. Zo is de Koninklijke Tichelaar aardewerkfabriek (opgericht in 1640) nog steeds in bedrijf. Daarnaast kent Makkum een scheepswerf voor grote luxe jachten.⁴

In de achttiende eeuw was Makkum met circa 2.700 inwoners voor de toenmalige Friese begrippen een groot dorp, een zogenaamde vlek of een dorp met stedelijke allure. Het had niet alleen een open verbinding met de Zuiderzee maar stond ook in verbinding met het ingenieuze stelsel van Friese binnenwateren en trekvaarten, waardoor zeker zes van de elf steden binnen één dag konden worden bereikt. Door deze uitstekende waterverbindingen waren zowel Holland, Noord-Duitsland en het Oostzeegebied, voor internationale koopwaar, als het Friese achterland, voor de aanvoer van klei en turf, zeer goed bereikbaar. Dit bood mogelijkheden voor verschillende ondernemers. De belangrijkste vorm van nijverheid in het dorp waren de kalkovens waarin de door zogenaamde schillers of schelpenvissers verzamelde schelpen tot bouw materiaal werden verwerkt. Daarnaast bestonden er verschillende baksteen- en aardewerkfabrieken. De klei die daar gebruikt werd, werd voornamelijk gewonnen in de kleistreek rond het Makkumermeer. Naast de baksteen-, aardewerk- en kalkfabrieken waren er in het dorp een oliemolen, een korenmolen, houtmolens, scheepswerven, zeilmakerijen, een glasblazerij, een touwslagerij en een papiermolen.⁵

Naast deze activiteiten in de nijverheid was de zeescheepvaart sterk ontwikkeld. Er waren

³ Het betreft het NWO-project met als nummer 360-53-110: ‘The ascent of the Frisians. The Dutch commercial system and the market for maritime transport, 1550-1800’. Andere publicaties uit dit onderzoek zijn onder meer: S. Steenbeek, *Schippers in Friesland. De ontwikkeling van maritieme schippersgemeenschappen in Friesland in de vroegmoderne tijd* (dissertatie Groningen 2017) en W.Y.F. Scheltjens, *Dutch deltas. Emergence, functions and structure of the Low Countries’ maritime transport system, ca. 1300-1850* (Leiden 2015), 110-129. Voor informatie over de Sonttolregisters en de Sonttolregistersdatabase zie: www.soundtoll.nl.

⁴ P.J. Tichelaar, *Fries Aardewerk Tichelaar Makkam 1700-1876* (Leiden 2004) en www.tichelaar.nl/.

⁵ O. Postma, ‘Fan boeredoarp ta flek’, in: K. de Vries (ed.), *Makkum Sier en sied fan Wunseradiel* (Bolward 1965), 18-33.

heel wat Makkumers actief als koopvaardijshipper. Het aantal schippers afkomstig uit Makkum welke door de Sont voeren, liep tot ongeveer 1780 steeds verder op.⁶ Ook na 1780 zeilden nog Makkumer schippers door de Sont, al werden hun werkzaamheden tijdens de Vierde Engelse Oorlog en gedurende de Franse Tijd wel ernstig bemoeilijkt. Het belang van de vrachtvaart is ook uit de beroepstelling op te maken. Uit de belangrijkste bron over beroepen in Friesland in de achttiende eeuw, de Quotisatie van 1749, blijkt dat in dat jaar 39 procent van de gezins- hoofden in Makkum werkzaam was in de scheepvaart.⁷ De meesten van de rijkste tien procent inwoners waren op dat moment zonder beroep (32,9 procent), koopman (16,4 procent), schipper/stuurman (12,3 procent), kalkbrander (6,8 procent) en landbouwer (5,5 procent).⁸ Naast de lokale factoren speelden ontwikkelingen in de Republiek en het internationale handelstelsel een belangrijke rol in de ontwikkeling van de schippersgemeenschap in Makkum.

Door de explosieve groei van de handel van de Republiek na 1590 werd de Republiek de welvarendste staat in Europa en een van de belangrijkste economieën ter wereld.⁹ Het economisch overwicht van de Republiek kwam voornamelijk voort uit de internationale functie van de stad Amsterdam. Deze stad diende als een markt voor de uitwisseling van goederen tussen Noord- en Zuid-Europa en tussen Europa en de rest van de wereld. Kwaliteitsgoederen en producten in bulk aangevoerd uit alle delen van de wereld kwamen in deze stad samen en werden hier verhandeld en verscheept. Amsterdam diende niet alleen als overslagplaats van deze producten, maar ontwikkelde zich ook tot het belangrijkste financiële centrum en informatiepunt van Europa. De Republiek beschikte over een indrukwekkende koopvaardijvloot die de goederen transporteerde. De overmacht van de Republiek in de wereldhandel duurde ongeveer 150 jaar. Het dynamische proces waarin de Republiek in de vroegmoderne periode de scheepvaart, de handel en later ook de financiële wereld ging beheersen, is uitvoerig bestudeerd door tal van historici. De aandacht van economisch-historici is daarbij in de laatste drie decennia steeds meer uitgegaan naar de achterliggende factoren als de landbouw, de arbeidsmarkt en de demografische ontwikkelingen. Uit de desbetreffende discussie is voortgekomen dat de ontwikkelingen in het Nederlandse handelstelsel alleen verklaard kunnen worden als zij in een bredere en diepere context worden geplaatst – breder in de internationale context en dieper in de regionale achtergrond.¹⁰

De opkomst van de Nederlandse scheepvaart is te verklaren uit twee belangrijke factoren. Allereerst waren Nederlandse scheepsbouwers vanaf de vijftiende eeuw in staat om de schepen steeds verder te verbeteren en efficiënter te maken.¹¹ Een belangrijk hulpmiddel daarbij was de bescherming van de scheepvaart door de overheid, die sterk gericht was op het open

6 C. Trompetter, *Één grote familie: doopsgezinde elites in de Friese Zuidwesthoek 1600-1850* (Hilversum 2007), 268-269.

7 J. Faber, *Drie eeuwen Friesland, economische en sociale ontwikkelingen van 1500 tot 1800* (Leeuwarden 1973), 443.

8 Trompetter, *Één grote familie*, 284-287.

9 Volgens Maddison was de Republiek tot circa 1800 de grootste economie, gemeten naar GDP p/c. Zie A. Maddison, *Contours of the World Economy, 1-2030 AD. Essays in Macro-Economic History* (Oxford 2007).

10 J.I. Israel, *The Dutch Republic, its rise, greatness, and fall 1497-1806* (Oxford 1995), 307, 310-311 en 313.

11 J.L. van Zanden en M. van Tielhof, 'Roots of growth in and productivity change in Dutch shipping industry 1500-1800', in: *Explorations in Economic History* 46 (2009), 389-403, aldaar 389-394.