

Friezen op zee

Opgedragen aan
Dancker Daamen (†) en Leonard Witkamp

Jan Auke Walburg

FRIEZEN OP ZEE

**De Gouden eeuw van de koopvaardij
in Friese steden en dorpen**

Noordboek

Inhoudsopgave

Uoorwoord Hester Postma	6
Ten geleide	8
Dankbetuiging	10
Inleiding - de ontwikkeling van de Friese koopvaardij	13
1 DORESTAD - Het Friese Atlantis, moeder van de Friese koopvaardij	25
Deel 1 - De zeesteden	
2 HARNIS/HARLINGEN - Hoofdstad van nautisch Friesland	38
3 MAKKUM - Poort naar de Zuiderzee	52
4 BOALSERT/ BOLSWARD - Handelsstad met kloosters en markten	60
5 WARKUM/WORKUM - Van piratennest tot nijvere havenstad en centrum van scheepsbouw	69
6 HYLLEN/HINDELOOPEN - Houthaven van Friesland zonder haven	81
7 MOLKWAR/MOLKWERUM - Venetië van het noorden	96
8 STARUM/STAVOREN - De eerste Friese zeehavenstad	104
9 WARNS - Scheepvaart onder de rook van Stavoren en Laaksum, het kleinste vissersdorp van Europa	118
10 DE LEMMER/LEMMER - Van handelshaven tot vissersplaats	123
11 DOKKUM - Marktstad die maar geen havenstad kan worden	134
Deel 2 - De friese Waddeneilanden - poortwachters van Friesland	
Het ontstaan van de Waddeneilanden	148
12 FLYLÂN/VLIELAND - Eiland van koopvaardij en walvisvaart	150
13 SKYLGE/TERSCHELLING - Baken voor de koopvaardij	160
14 IT AMELÂN/AMELAND - Op het nippertje toch nog een Fries eiland	168
15 SKIERMÛNTSEACH/SCHIERMONNIKOOG - Een reizend particulier eiland	178
De Friese Waddeneilanden na 1945	186

Deel 3 - De binnenhavens - van regionale naar internationale markten

	Binnenhavens van Friesland	192
16	SLEAT/SLOTEN - De ideale stad	191
17	WÂLDSEIN/WOUDSEND - Zeehaven aan een sloot tussen meren	199
18	HEECH/HEEG - Paling voor Engeland en voor het stadswapen	205
19	De Jouwer/Joure - Haven voor Hamburgervaarders	211
20	It Hearrenfean/Heerenveen - Centrum van turfvaart	216
21	Drylts/IJlst - Van zeehaven tot houtstad	222
22	Snits/Sneek - Spin in het web van de binnenvaart	230
23	Terherne - Eens thuishaven van kofschepen, nu van een grote recreatievloot	238
24	Grou - Zeehaven precies in het midden van Friesland	242
25	Frjentsjer/Franeker - Kennishaven	247
26	Ljouwert/Leeuwarden - Van zeestad naar markt- en hoofdstad	257

	Bijlage: Friese schippers door de Sont - de Sonttol registers	266
--	--	-----

	Literatuur	277
--	-------------------	-----

	Uerantwoording afbeeldingen	291
--	------------------------------------	-----

	Registers	295
--	------------------	-----

	Colofon	304
--	----------------	-----

Voorwoord

Over de Friese koopvaardij is de afgelopen decennia veel geschreven. Veel publicaties gaan over deelaspecten van de Friese handel en scheepvaart, zoals de beurtvaart op Hollandse steden en het aandeel van de Friese schippers in de handel op Scandinavië. Beide erg belangrijk voor de Republiek in de zeventiende en achttiende eeuw.

Met *Friezen op zee* is er nu een boek verschenen dat de invloed van de scheepvaart op de ontwikkeling van Friesland schetst vanaf de vroegste handelscontacten tot de opkomst van het gemotoriseerde vrachtverkeer over land en water in de twintigste eeuw. Het verhaal begint met de eerste terpbewoners die vanaf de vierde eeuw hun handelsnederzettingen bouwden en voorzichtige contacten onderhielden met Romeinen en bevolkingsgroepen rondom de Noordzee. Er volgde een welvarende periode waarin de groeiende bevolking leefde van landbouw en visserij en Friese handelaren een steeds prominenter rol in de handel opeisten. Zij profiteerden van de gunstige ligging van het handelscentrum Dorestad en voeren via de Rijn naar Duisburg, Keulen, Worms en Noord-Italië. Ook waren er contacten met kustplaatsen in Engeland, Zweden, Denemarken en Litouwen. De middeleeuwse handelaren vervoerden vis, zout, laken, kruiden, glaswerk, aardewerk, molenstenen, wijn en graan. In de loop van de zestiende eeuw ontwikkelden Friese kooplieden zich van handelaren tot kustvaarders. Als vrachtvaarders van de hout- en graanhandel op de Oostzee, maar ook als de vervoerders van de Friese turf naar Holland speelden zij een belangrijke rol in de groeiende welvaart van de Republiek. Door de scheepvaart werd de scheepsbouw voor Friesland steeds belangrijker. Vanaf de zestiende eeuw werden op werven in onder meer Harlingen, Makkum, Bolsward, IJlst, Sneek, Leeuwarden, Dokkum en Franeker al schepen

gebouwd. Daar kwamen al gauw steeds meer plekken bij. De scheepsbouw zorgde voor veel bedrijvigheid van touwslagerijen, zeilmakerijen, mastmakerijen en houtzaagmolens en werd daarmee de grootste bedrijfstak in Friesland. Halverwege de achttiende eeuw nam het Friese aandeel in de koopvaardij af en een eeuw later speelde de scheepvaart in Friesland door onder meer de industrialisatie en verplaatsing van de (grotere) scheepsbouw naar Groningen geen rol van betekenis meer. Inmiddels is scheepvaart in Friesland pleziervaart geworden. De jachtbouw van moderne en houten schepen in onder meer Makkum, Harlingen, Woudsend, Heeg en Workum richt zich op de internationale markt, en toerisme is met de bedrijvigheid rondom de waterrecreatie een van de belangrijkste pijlers van de Friese economie geworden.

In *Friezen op zee* heeft Jan Auke Walburg bovenstaande uitgewerkt en aan de hand van de lokale historie van een twintigtal Friese steden en dorpen aangetoond hoe bepalend de scheepvaart voor de ontwikkeling van Friesland is geweest. Zijn boek is opgebouwd uit drie delen, die respectievelijk de Friese kustplaatsen, Waddeneilanden en binnenhavens van Fryslân behandelen. We lezen onder meer hoe de Harlingers en Makkumers altijd de blik op zee hadden gericht, de Waddeneilanden meer dan 150 jaar de walvisvaart domineerden en hoe Heerenveen het centrum van de turfvaart werd.

Walburg werd bij het schrijven van *Friezen op zee* gedreven door zijn nieuwsgierigheid naar de geschiedenis van de Friese scheepvaart. Als emeritus hoogleraar in de psychologie was de historische wetenschapsbeoefening nieuw en daarmee wennen, maar Walburg heeft zich duidelijk in het onderwerp vastgebeten. Zijn onderzoek en schrijven resulteerden in dit uitvoerige en toegankelijk geschreven

boek waarin hij het Friese heden en verleden met elkaar verbindt.

Als lezer voel je Walburgs fascinatie voor de Friese handelaren, schippers en schepenbouwers, die hij duidelijk met ons, de lezers, wil delen. Wanneer hij zijn wandeling door de historische binnenstad van Workum op een koude decemberdag beschrijft en de rijke geschiedenis van Workum toelicht, wandelen we als het ware met hem mee. Veel lezers zullen zich herkennen in zijn jeugdherinnering van de Sneekweek, en Friezen en zeilers zien precies voor zich wat Walburg bedoelt wanneer hij vanaf de Waddendpromenade in Harlingen middels een 360 graden roundview de historie van de eeuwenoude Harlinger zeehaven beschrijft.

Friezen op zee is daarmee een feest van herkenning voor iedereen die Friesland een beetje kent. Het boek is interessant voor liefhebbers van de Friese scheepshistorie in de breedste zin van het woord. Voor Friezen, maar ook voor watersporters van bui-

ten die regelmatig in de Friese jachthavens bivakkeren. Het boek brengt, mede ook dankzij de vele rijke illustraties uit de beeldverzamelingen van Friese musea en archiefinstellingen, de geschiedenis van de Friese koopvaardij dichtbij. Het nieuwe van *Friezen op zee* is de ordening op het niveau van individuele steden en dorpen. Het boek is daarbij gebaseerd op de bekende bronnen en literatuur over het Friese maritieme verleden. Voor doorgewinterde historici biedt het boek hoogstwaarschijnlijk dan ook weinig verrassingen. Voor deze kenners is *Friezen op zee* vermoedelijk wel een zeer gewild naslagwerk.

In onze museumwinkel wordt regelmatig gevraagd naar overzichtspublicaties over de geschiedenis van de Friese scheepvaart en van Friesland in het algemeen. Wij zullen voortaan met veel genoegen verwijzen naar Walburgs *Friezen op zee*.

Hester Postma, *directeur Fries Scheepvaart Museum*

Ten geleide

Dit boek komt voort uit twee van mijn passies: mijn belangstelling voor de omstandigheden waaronder mensen en gemeenschappen tot ontwikkeling en bloei komen en mijn liefde voor Friesland.

Gedurende mijn jaren als hoogleraar aan de Universiteit van Twente heb ik onderzoek gedaan naar en onderwijs gegeven over factoren die het floreren van mensen bevorderen. Dat gaat over de ontwikkeling en bloei van individuele mensen maar ook over relaties, families, organisaties en scholen. En over de bloei van gemeenschappen zoals wijken, dorpen en steden.

Friesland is een liefde geworden door de talloze zomers die ik bij mijn pake en beppe en mijn ooms en tantes in Friesland doorbracht, vissend, kaatsend, door weilanden struinend met mijn neven en nichten. Daar bovenop kwam de ervaring om met vrienden te zeilen en met mijn zoon te kajakken om zo over de Friese meren en de zeeën rond Friesland te trekken, een ervaring die ik nog steeds regelmatig onderga.

Daarom trok de bloei en ontwikkeling van een aantal Friese steden en dorpen mijn belangstelling, een ontwikkeling en welvaart waarbij de scheepvaart zo'n belangrijke rol speelt.

Friezen op zee gaat over de bijdrage van de scheepvaart aan de ontwikkeling en bloei, de soms grote en soms kleine Gouden Eeuw van vijftiengint Friese steden en dorpen, plaatsen die hun welvaart in belangrijke mate te danken hebben aan die scheepvaart. Het beschrijft hun wederwaardigheden op het snijvlak van hun lokale geschiedenis en die van de scheepvaart. Het begrip Gouden Eeuw beperkt zich traditioneel tot een bepaalde tijdsperiode en richt zich in het algemeen op Holland of zelfs Amsterdam. Hier laten we die beperkingen los en kijken

we naar significante tijdsperiodes van bloei. Bloei van Friese gemeenschappen beïnvloed door scheepvaart. Dat kunnen periodes zijn langer of korter dan een eeuw, en bovendien kan dat gaan over meerdere bloeiperiodes binnen een gemeenschap. Duidelijk wordt meteen dat Friese gemeenschappen niet allemaal tegelijk in een bepaalde tijdsperiode tot bloei en welvaart kwamen. Daar zitten behoorlijke verschillen tussen.

Bij die scheepvaart gaat het in de eerste plaats om de koopvaardij, maar ook om de visserij, walvisvaart en binnenvaart. De scheepvaart begon in kleine gemeenschappen van enkele honderden bewoners. Er zijn verschillen in de manier waarop die gemeenschappen tot ontwikkeling zijn gekomen. Een groep plaatsen lag gunstig aan een handelsroute over zee, zoals Stavoren, Hindeloopen, Makkum en Harlingen. Andere plaatsen konden daarbij meeliften, zoals Molkwerum en Warns. De duurzaamheid van de bloei was daarbij afhankelijk van de eigen industriële ontwikkeling en de beschikbaarheid van een achterland. De Friese Waddeneilanden, als tweede groep, lagen ook gunstig op een handelsroute en kwamen mede met de walvisvaart tot welvaart. En een derde groep plaatsen ontwikkelde zich eerst regionaal als marktstad. Door een gunstige ligging op een grote binnenlandse handelsroute groeide dat regionale handelstransport verder uit tot redelijk internationale proporties. In veel Friese plaatsen is die bloeiperiode nog zichtbaar in talloze monumenten die gebouwd zijn tijdens de periode van deelname aan de koopvaardij. Ook de tegenwoordige tijd is een periode van aanzienlijke welvaart voor meer mensen dan ooit. Aan dat aspect besteedt dit boek ook aandacht, maar dan vooral waar die voorspoed samenhangt met het water. In een bloeiperiode overschreeuwen de positieve welvaartsontwikkelingen

de negatieve elementen. Maar die zijn er wel. Het is niet alles goud wat blinkt. Zoals een ongelijke verdeling van welvaart, zoals slavernij, de prijs in mensenlevens, de prijs voor het milieu en de periode van verkommering die menigmaal volgt op een bloei-periode. De oriëntatie op bloei en welvaart sluit het besef van negatieve aspecten daarvan niet uit.

Friezen op zee gaat eerst in op de eerste bloei-periode van de handel in Frisia tussen 700 en 950 vanuit Dorestad, waar nu Wijk bij Duurstede ligt. Dan op de Friese Zuiderzeehavens Harlingen, Makkum, Bolsward, Workum, Hindeloopen, Molkwerum, Stavoren, Warns, Lemmer en Dokkum,

daarna op de bijdrage van de Friese Waddeneilanden Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog en ten slotte op de ontwikkeling van een aantal Friese plaatsen waarbij de koopvaardij vooral gebaseerd is op de regionale markt-functie: Sloten, Woudsend, Heeg, Joure, Heerenveen, IJlst, Sneek, Terherne, Grou, Franeker en Leeuwarden. Duidelijk wordt dat de geschiedenis van de koopvaardij in Friesland niet één provinciaal verhaal is, maar uit minstens vijftintig verhalen bestaat, verhalen die zich afspelen in gemeenschappen van Friesland die elk hun eigen karakter hebben.



Kaart Friesland waarop aangegeven de Friese plaatsen die bij de scheepvaart betrokken zijn en in *Friezen op zee* aan de orde komen.

Dankbetuiging

Bij de totstandkoming van dit boek gaat mijn dank allereerst uit naar Jan Willem Veluwenkamp en Leo Witkamp. De historicus Jan Willem is expert op het gebied van de Nederlandse koopvaardij, die van Friesland in het bijzonder en zeer in het bijzonder van de Sonttolregisters; hij heeft al mijn conceptteksten voorzien van vragen, commentaar en aanvullingen. Leo is liefhebber van Friesland en zijn geschiedenis en is purist als het gaat om de Nederlandse taal; hij gaf suggesties voor het verbeteren van de leesbaarheid van de teksten. Hun beider commentaar werkte als aanmoediging en inspiratie. Ook dank aan mijn journalistieke dochter Laura, die alle teksten heeft nagelopen en mij niet spaarde met haar commentaar.

Ik ben heel dankbaar voor de manier waarop de Friese kenners van de zeevaartgeschiedenis reageerden op mijn vragen. Rond die geschiedenis zijn er mensen die een individueel kenniscentrum vormen. Ik sprak een aantal van hen en twee daarvan wil ik in het bijzonder bedanken voor hun toegewijde commentaar op mijn teksten en voor andere suggesties. Dat zijn Luit van der Tuuk, conservator van het museum in oprichting over Dorestad in Wijk bij Duurstede. En Auke Bult, die zijn grote kennis van de Friese Zuidwesthoek uit boeken en verhalen maar ook eigenhandig uit de Friese grond graaft als archeoloog.

Altijd werd ik buitengewoon hartelijk ontvangen bij de talloze Friese historische verenigingen die Friesland rijk is. Wat een enorme kennis is daar aanwezig! De leden van de verenigingen verdiepen zich in archieven en verrijken lokale kennis met verhalen van bewoners.

Van de Friese kennisinstellingen wil ik het Keninklijk Genoatskip foar Skiednis en Kultuer danken voor hun hulp bij het toegankelijk maken van

de kennis. Vooral de artikelenreeks in het historisch tijdschrift *Fryslân* over de maritieme geschiedenis was voor mij een bron van wetenschappelijk vergaarde informatie. Dank ook aan de Fryske Akademie met zijn Akademielezingen en de symposia en bijeenkomsten van de Wurkgroep Maritieme Skiednis. Mijn dank geldt ook een aantal individuele leden van de Wurkgroep, Hanno Brand voor zijn zorgvuldige commentaar op de Inleiding en de bestuursleden Peter Tolsma, Johan Steendam, Hester Postma en Jelle Jan Koopmans.

Dank aan Tresoar, het archief van Friesland, waar ik zo vriendelijk ondersteund werd bij het vinden van antwoorden op mijn vragen.

De Sonttolregisters waarin alle Friese doorvaarten zijn geregistreerd tussen 1497 en 1857 en recent gedigitaliseerd onder leiding van Jan Willem Veluwenkamp was een onmisbare bron van informatie (www.soundtoll.nl).

Van de niet-Friese kenniscentra wil ik Tico Koopmans en Tiemen Bosma van het Nationaal Archief bedanken voor hun hulp bij de zoektocht naar de Friese bijdrage aan de VOC en de WIC.

Dank ook aan een aantal Friese musea die zo genereus hun kennis en afbeeldingen deelden. Ik wil met name bedanken Jeanine Otten, conservator van het Harlingse gemeentemuseum het Hannemahuis, en haar opvolger Jeanette Tigchelaar, Hester Postma, directeur van het Fries Scheepvaartmuseum in Sneek, en haar medewerker Jelle Koenen, Richard van der Veen, conservator van het Behouden Huis op Terschelling, Jack de Vries, archivaris van de gemeente Zuidwest-Friesland, en Bernard Hilgers van het Museum Hindeloopen, die hoofdstukken van belangrijk commentaar voorzagen, en daarnaast het Fries Museum, Museum Dokkum, Jopie Huisman Museum, Museum Houtstad IJlst, Museum

Warkums Erfskip, Museum Het Fiskerhúske en de vereniging 't Heer en Feer op Schiermonnikoog. Ook bedank ik de Ottema-Kingma Stichting, Aald Hielpen en de Stichting Expeditieschip Willem Barentsz.

Dan bedank ik graag nog Henk de Jong voor de mogelijkheid die hij bood om in alle rust op Vlieland aan dit boek te werken.

Veel dank ook aan het team van uitgeverij Noordboek en vormgever Peter Boersma die zich er geweldig voor hebben ingespannen om een goed leesbaar en mooi boek tot stand te brengen.

De fondsen, gemeentes en overige instanties die dit project financieel mede mogelijk hebben gemaakt ben ik zeer erkentelijk.

Ten slotte dank aan Patrice van Riemsdijk, die mij gedurende een paar jaar moest delen met Friesland en dat meestal geduldig deed en mij enthousiast stimuleerde.

Friezen op zee is opgedragen aan Leo Witkamp, een goede vriend met wie ik, samen met onze gezamenlijke vriend Peter Buijs, de Friese wateren tot in alle uithoeken bezeilde en nog steeds bevaar, met wie ik mijn enthousiasme over Friesland deel en die mij met zijn commentaar zeer aanmoedigde bij het zoeken en schrijven.

De tweede persoon aan wie ik dit boek opdraag is Dancker Daamen, evenzeer een goede vriend met wie ik de zeeën rond Friesland heb bevaren tot hij in 2012 omkwam tijdens een solorace op het IJsselmeer.

Onderweg, tijdens het schrijven en zoeken naar informatie, kwam ik tot mijn verrassing een naamgenoot tegen: Jan Walburg die in 1704 schipper werd op het fluitschip de 'Monster' dat in 1708 tussen Batavia en Japan verging. Ik heb niet kunnen nagaan of het juist is dat deze Jan Walburg een voorouder is, maar voor mij is dat wel zo en is hij een gezicht geworden van al die moedige Friezen die deelnamen aan de Friese koopvaardij.



Kwelderlandschap Friesland.

INLEIDING

De ontwikkeling van de Friese koopvaardij

Friesland is in een ver verleden vanuit de zee ontstaan en ook nu neemt het water de helft van het totale oppervlak van de provincie in. Water in de vorm van de omringende zee, van meren, rivieren, sloten, kanalen, grachten en meer. Het water is overal: in dorpen en steden en op het platteland. Tot in de negentiende eeuw zijn er nauwelijks wegen. Alle vervoer verloopt dan via het water. Bijna elke boerderij heeft ook nu nog zijn verbinding met een vaarwater. Geen wonder dat Friezen als halve zeelieden uit hun jeugd tevoorschijn komen. Waar tegenwoordig iedereen al jong leert fietsen, schaatsen en zwemmen, leerden Friese kinderen tot ver in de twintigste eeuw varen met roeiboortjes, zeilbootjes, met vloten, met alles wat drijft. En geen wonder dus dat de geschiedenis van Friesland onlosmakelijk is verbonden met het water.

Ontwikkeling van handel en scheepsbouw in de Romeinse en Frankische tijd (de jaren 0 tot 1000) – een eerste bloeiperiode in Frisia

Vanaf de vijfde eeuw voor het begin van de jaartelling vestigen zich kolonisten vanuit het Eems-Wesergebied en Drenthe langs de noordelijke kustgebieden in het huidige Friesland, met name Oostergo en Westergo, en in het gebied tussen de mondingen van de Eems en de Rijn. Zij worden wel proto-Friezen genoemd (1). Die Friezen houden zich al voor de komst van de Romeinen met landbouw en visserij bezig en doen ook aan kleinschalige handel met volkeren langs de Engelse kust en langs de

Oostzeekust. De Romeinen beschouwen de Rijn als noordgrens van hun rijk en zij maken handelsafspraken met de Friezen zonder het Friese gebied in te lijven. De komst van de Romeinen beïnvloedt ook hoe de Friezen hun schepen bouwen. De boomstamkano's waarmee de Friezen tot dan toe over binnen- en kustwateren voeren, krijgen schuin oplopende overnaadse wanden, zodat zij meer mensen en goederen kunnen vervoeren. En er ontstaan grotere schepen, platbodems met schuin oplopende spanten die met spijkers en pennen op een vlak bevestigd worden. Zij hebben een mast en een zeil en zo kunnen deze boten voor de wind zeilen op rivieren als de Rijn, de IJssel en de Vecht. Op de oeverwallen komen jaagpaden waar mensen of paarden deze rivierschepen kunnen trekken. Voor de zeevaart bouwen de Friezen zeeschepen: platbodems voor het varen op de ondiepe Wadden en schepen met een loze kiel voor de handel met Engeland en het Oostzeegebied. Op die schepen wordt van alles vervoerd wat nodig is voor de Romeinse nederzettingen: steen, graan, wijn en andere levensmiddelen.

Terwijl het rijk van de Romeinen in de vijfde eeuw definitief ineenzakt door interne oorlogen en voortdurende aanvallen van de door hen overheerste volkeren, komt een grote volksverhuizing op gang waarbij Angelen en Saksen op drift raken richting Engeland, op zoek naar een beter bestaan. Veel proto-Friezen trekken een stuk mee en vestigen zich langs de kust tussen de Wezer en de Schelde. Deze verzameling van Germaanse stammen kun je beschouwen als de voorouders van de huidige Friezen.

Vanuit de kuststreken trekken deze landverhuizers naar het binnenland tot in Utrecht. Tegelijk pakken

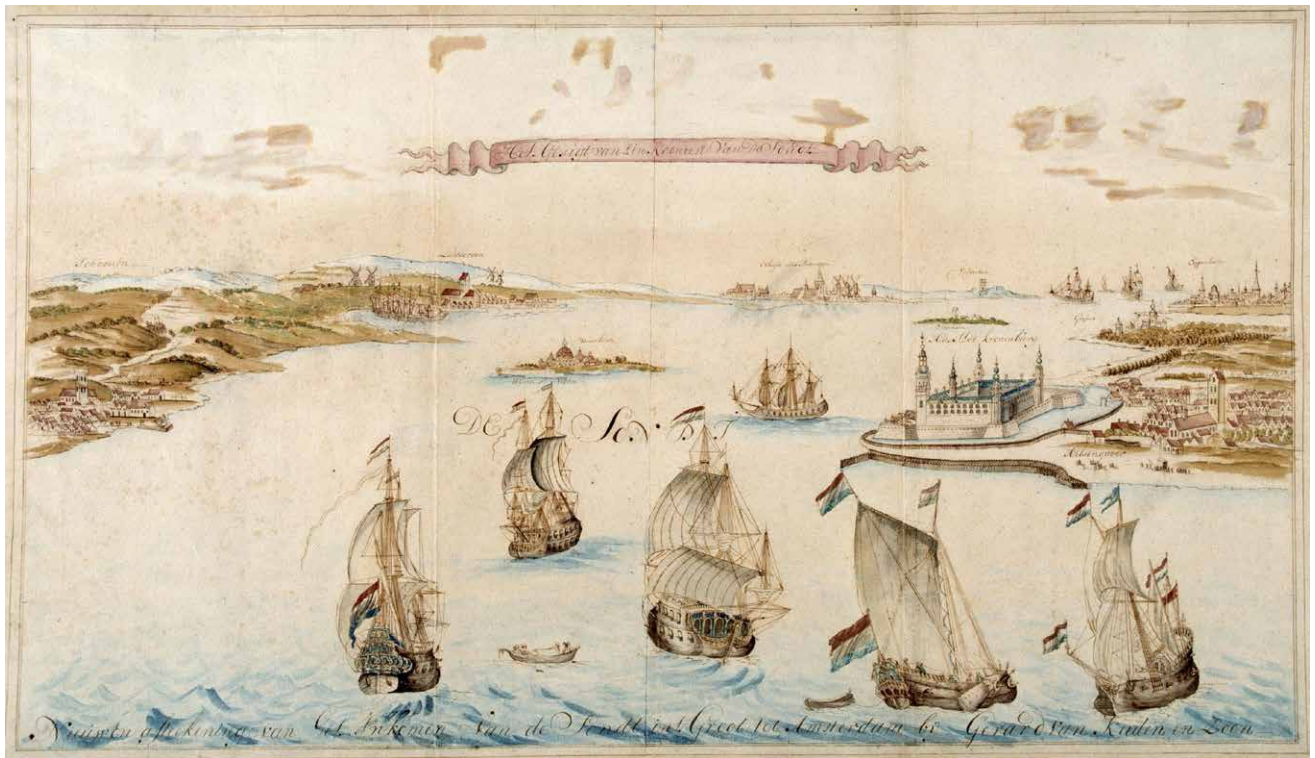
de Franken hun kans om een groot Frankisch rijk in Europa op te bouwen waarbij de Rijn de noordgrens wordt. Wie boven de Rijn en in de kuststreek woont, noemen zij voor het gemak Fries. In dit Groot Frisia ontstaat in de zevende eeuw in Dorestad een samenwerking tussen Friezen en Franken die opbloeit tot een koninklijk handelscentrum. Eén van de grote handelscentra in Europa. Veel van de handelaars zijn Friezen, die daarbij tegelijk het transport voor hun rekening nemen. Die intensieve handels- en scheepvaartactiviteiten van de zevende en achtste eeuw betreffen niet alleen Dorestad. Dat was weliswaar het grootste handelscentrum, maar er ontstaan in Frisia ook andere centra, zoals Walichrum aan de Schelde, bij Domburg, Medemblik aan het Vlie, Witla aan de Maasmonding en de Friese handelsterpen. De Friezen tonen zich in die samenwerking met de Franken buitengewoon bekwame handelslieden en op veel plaatsen in het Frankische rijk ontstaan Friese handelskolonies, bijvoorbeeld in Xanten/Birten aan de Rijn, net over de grens van het huidige Nederland, en in andere langs de Rijn gelegen handelssteden als Duisburg, Keulen, Worms, Mainz en Straatsburg. Maar ook vanuit Walichrum ontstaan handelskolonies in Engeland, zoals York. De grote Engelse eerbiedwaardige monnik en wetenschapper Beda maakt in de tweede helft van de zevende eeuw als eerste melding van de aanwezigheid van een Friese handelaar in Londen. De Friezen bouwen zelfs mee aan Haithabu, nu Hedeby, in het huidige Sleeswijk-Holstein, en gelegen aan de kortste verbindingsweg tussen de Noordzee en de Oostzee. Haithabu was een belangrijke handelsnederzetting van de Deense en Zweedse Vikingen. De Vikingen plunderden weliswaar regelmatig Friese havensteden, maar de Friezen maakten ook deel uit van de Noordzeecultuur waarbij noordelijke volkeren taal, traditie en godsdienst uitwisselden en samenwerkten in de handel. Zo waren het de Friezen die met de Vikingen al vroeg het handelspotentieel zagen van het Oostzeegebied (2). In de negende eeuw komen al deze handelsplaatsen in de problemen door de verdeling van het Frankische gebied, omdat de Franken hun handelsprivileges oostwaarts verplaatsten naar onder andere Tiel en Deventer en omdat de handel regionaliseert. De bloeiperiode van het Groot Frisia

eindigt rond het midden van de negende eeuw met de vernietiging en ondergang van Dorestad, maar een tweede periode van voorspoed kondigt zich aan.

Een tweede Friese bloeiperiode samen met Amsterdam (1300-1800)

De Friezen die Frisia bewonen, mogen worden beschouwd als de grondleggers van een eeuwenlange handelstraditie van de Nederlandse Republiek. De Friezen in het Westlauwerse gebied konden zich grotendeels onttrekken aan de Frankische invloeden en eigenden zich, met een beroep op oude rechten, een vrijheid toe die in de elfde en twaalfde eeuw leidde tot het begrip 'de Friese Vrijheid'. Ook vanuit dat gebied, ongeveer de huidige provincie, kwam kleinschalige handelsvaart op gang met boter, kaas en grof laken in een klein gebied tussen Hamburg en de Deens-Noorse kust, het zuidelijke gebied met Holland en Overijssel en de Engelse kusten (3). Als Dorestad ten onder gaat, blijft de Friese handel op de Oost- en Noordzee bestaan. De Friezen krijgen rond 1100 bescherming van de Deense koning en vestigen in 1300 een vitte op Schonen. Eind dertiende eeuw varen zij ook op Engeland (4).

Al in de twaalfde eeuw is Stavoren een belangrijke handelsstad. Vanaf de veertiende eeuw, als enerzijds Amsterdam als handelsstad opkomt en anderzijds de Middellzee dichtslibt, ontstaan ook vaarroutes over de Waddenzee en raakt de handelsvaart in een versnelling. Plaatsen als Stavoren, Harlingen, Bolsward, Leeuwarden en Dokkum weten in het kielzog van die handel mee te profiteren. Amsterdamse kooplieden komen in contact met de Friese schippers die bouwmaterialen uit Friesland naar Amsterdam brengen en die al vroeg in de veertiende eeuw bier vanuit Hamburg naar Amsterdam transporteren (5). Amsterdam heeft dan het alleenrecht op de invoer van Hamburgs bier. Daarnaast leren de Hollandse en Friese schippers al in de eerste helft van de vijftiende eeuw de wateren van de Oostzee kennen met hun haringvangst. Dat leidt ertoe dat de kooplieden niet alleen Hollanders maar ook Friezen werven voor het vervoer van andere handelswaren zoals



18de-eeuws panorama van de Sont.

hout en graan uit het Oostzeegebied. Daarmee wordt de belangrijkste rol van de Friezen die van transporteur. Zij zijn in mindere mate eigenaar van schepen of handelswaar, dat zijn de reders (6).

Voor Amsterdam ligt het voor de hand om voor de internationale handel ook Friese zeelieden in te schakelen. Zij zijn vaardig op het water en kennen de wateren rond de Nederlanden door en door. De keuze voor Friese zeelieden hangt ook samen met het geloof. Zowel in Amsterdam als in Friesland is er vanaf de zestiende eeuw een zeer aanzienlijke doopsgezinde gemeenschap, mede door de komst van vele vluchtelingen uit Vlaanderen. Die vestigen zich in een strook dwars door de Nederlanden van Dordrecht via Amsterdam, Hoorn, Alkmaar, Workum, Sneek, Harlingen, Franeker, Leeuwarden, de Waddeneilanden tot aan Emden in Noord-Duitsland (7). Zij mogen in de Republiek niet in overheidsdienst werken en vanuit hun geloof mogen zij geen wapens dragen. Dat maakt dat ze aangewezen zijn op de handel en zij vormen een hechte groep met onderlinge huwelijken. De Amsterdamse doopsgezinden werken veelal als koopman of reder en velen

van hen verdienen daarmee een fortuin. Zij behoren daarom tot de elite van Amsterdam, waar de Gouden Bocht in de Herengracht destijds ook wel de Mennishemmel werd genoemd. De Friese doopsgezinden oriënteren zich religieus sterk op de Amsterdamse en zo worden geloofsbanden tot familiebanden en maatschappelijke banden (8). In Friesland gaan veel doopsgezinden de zee op en leveren als groep een onevenredig grote bijdrage aan het totale aantal van de Friese schippers en zeelieden (9, 10). De zogenoemde ringen van doopsgezinde gemeentes in Friesland die 45 gemeentes omvatten, bestaan voor meer dan de helft uit de gemeentes die in Friesland op zee behandeld worden. Anders gezegd, van de 25 gemeentes die hun welvaart opbouwen met handel en scheepvaart behoren er slechts 5 niet tot deze doopsgezinde ringen. De Amsterdamse reders richten zich dus bij het bemannen van hun schepen sterk op de doopsgezinde gemeentes in Friesland en Friese schippers laten menig schip bouwen bij doopsgezinde werven in en rond Amsterdam en de Zaanstreek. Dat verklaart niet alleen de hechte relatie tussen Friesland en Amsterdam als het gaat om

de handel op de Oostzee, maar zou ook een van de redenen kunnen zijn dat we relatief weinig Friezen vinden op de vloten van de VOC en WIC, die mogelijk voor de pacifistische doopsgezinden een te sterk militair element bevatten.

Vele duizenden Friese schippers varen vanaf de zestiende eeuw van de Nederlanden door de Sont naar het Oostzeegebied en terug of tussen de Oostzee en andere landen zoals Engeland, Frankrijk of Portugal en zelfs Italië. Omdat de Denen voor die doorgang over de Sont langs Helsingor een tol vragen en zij vanaf 1497 tot 1857 alle Sontdoorgangen zorgvuldig registreren, is er veel bekend over de handel op het Oostzeegebied, ook wel de Grote Oost genoemd, tegenover de Kleine Oost, die gaat om de handel met de Duitse en Deense Noordzeekust. Deze Sonttolarchieven geven een goede indruk van de scheepvaart vanuit Friesland naar de Oostzee. Zie hiervoor de tabel met een overzicht van de Sonttolpassages van Friese plaatsen. Maar zij vormen een onderschatting van de totale scheepvaart vanuit Friesland, vooral in de zestiende eeuw. Een voorbeeld maakt dat duidelijk. Tussen 1621 en 1640 worden in de verschillende havenarchieven van de Lage Landen en Duitsland 871 meldingen gedaan van schepen uit Makkum die gaan over 140 schippers uit Makkum. Slechts 21 daarvan gaan over schepen die de Sonttol passeren. De rest gaat vooral om vaarten naar Hamburg en in mindere mate Tönning, in het Duitse waddengebied (11). Het grootste deel van de handel vanuit het Oostzeegebied gaat om graan en hout, en naar de Oost gaan vooral bakstenen, tegels en dakpannen en in mindere mate Friese landbouwproducten, zout, haring en wijn. Amsterdam wordt in de zeventiende eeuw dé stapelmarkt voor graan in Europa en groeit uit tot het centrum van de gouden eeuw van de Republiek.

Kijken we naar de fasering van de ontwikkeling van de Westlauwerse Friese handel en scheepvaart na Dorestad, dan zien we vanaf de dertiende eeuw overzeese handel opkomen vanuit Stavoren, Harlingen en Leeuwarden en vanuit een aantal Friese kloosters. Die handel richt zich vooral op Hamburg en Noord-Duitse kusten. Vanaf het moment dat de Ommelandsvaart op gang komt, dus de vaart rond de kop van Jutland, komt de Oostzeehandel op

gang. Die eigen handel vanuit Friesland is beperkt tot boter, kaas en grof laken, maar Friese schippers varen ook in dienst van kooplieden uit Duitsland en de Nederlanden zoals de Zuiderzeesteden, Dordrecht en Brugge (12). Met de ontwikkeling van de Hollandse, vooral Amsterdamse, stedelijke nijverheid komt de Oostzeevaart naar Danzig, Riga en Reval voorzichtig op gang. En met de concentratie van de graanhandel in Amsterdam halverwege de zestiende eeuw volgt een snelle en aanzienlijke groei van de Friese scheepvaart tot aan het midden van de zeventiende eeuw. Het aandeel van de Friese schippers op het totaal aantal Nederlandse Sontdoorvaarten loopt tot in de zeventiende eeuw op tot 30 procent met vijfhonderd tot achthonderd doorvaarten per jaar (13) Molkwerum, Koudum en Harlingen komen dan sterk op, evenals de dan nog niet Friese Waddeneilanden Vlieland en Terschelling.

De Friezen concentreren zich met hun scheepvaart sterk op de Oostzee, maar zijn ook actief in het noordelijke deel van de Noordzee, de Kleine Oost en het Atlantische gebied, bijvoorbeeld met scheepvaart van en naar Franse kustplaatsen. Door een gebrekkige archivering is de omvang daarvan moeilijk vast te stellen.

Friesland en de Verenigde Oost-Indische Compagnie (1600-1800)

Naast de handel op de Oostzee komt vanuit Amsterdam ook handel op gang naar het Verre Oosten en naar West-Indië. Daartoe worden aan het begin van de zeventiende eeuw twee handelsmaatschappijen opgericht: de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) en de West-Indische Compagnie (WIC). De eerste richt zich op de handel met het gebied ten oosten van Kaap de Goede Hoop, met name Azië, en de tweede op de handel in het Atlantische gebied, vooral West-Afrika, het Caribische gebied en de Noord- en Zuid-Amerikaanse gebieden. Friesland valt grotendeels buiten deze handel (14). De Friese terughoudendheid heeft er ook mee te maken dat er weinig durfkapitaal in Friesland is om in de VOC en de VOC-schepen te investeren, omdat er simpelweg maar weinig grote kooplieden in Friesland zijn.



Thuiskomst schepen Verenigde Oost-Indische Compagnie, 1675.

De Friezen zijn vooral gericht op de Oostzee en in veel mindere mate op de handel in koloniale waren door de Sont (15). De combinatie van verzet tegen centralisatie en gebrek aan investeringskapitaal maakt de Friese Staten terughoudend om risicovolle investeringen te doen in de handel met de koloniën. Bovendien zijn de Friezen het niet eens met het 'octrooi' dat de VOC het monopolie geeft voor de handel en scheepvaart op Azië. Zij zijn ook nog eens te laat voor de inschrijving, zodat zij dus niet vertegenwoordigd zijn met een kamer of in een van de kamers. Het bestuur van de VOC kent zes kamers, voor Amsterdam, Zeeland, Delft, Rotterdam, Hoorn en Enkhuizen, die elk een aantal vertegenwoordigers in het bestuur aanstellen. Amsterdam heeft twintig bestuurders, Zeeland twaalf en de anderen elk zeven. Pas later krijgen de Friezen na veel aandringen en het dreigen met een eigen Friese Oost-Indische Compagnie een 'extra-ordinaire' bewindhebber in

de Amsterdamse kamer en Friesland neemt 9,25 procent van de VOC-aandelen (16). Maar het conflict over de eigen FOC blijft en de Friese bewindvoerder wordt uit de Amsterdamse kamer gezet, om daar pas jaren later, in 1675, weer terug te komen. De WIC heeft naar het model van de VOC vijf kamers: voor Amsterdam, Zeeland, Rotterdam, Stad en Lande (Groningen) en het Noorderkwartier (Hoorn). Friesland is dus ook hier niet bij betrokken en kan haar belangen alleen via de Groningse bewindhebber behartigen. Friesland speelt geen rol in de handel en heeft dan ook geen rol van betekenis bij de scheepsbouw voor de VOC. Waar Zeeland 320 schepen bouwt voor de VOC en de WIC, Enkhuizen 120, Hoorn 110 en Delft 120, blijft de Friese handel en scheepsbouw zich richten op de vaart op de Oostzee. Wel monstert een aantal Friezen zich aan op de schepen van de VOC en wellicht ook de WIC. De VOC betaalt slecht, het werk is uiterst riskant en het zijn toch vooral arme sloebers

die via aanmonstering aan armoede trachten te ontkomen¹. Het geld is verdiend door rijke Friese investeerders.

Er is verder geen zinnig woord te zeggen over de deelname aan de WIC, behalve dat je daar nog wel eens Friese soldaten aantreft. Een niet-representatief onderzoekje onder 4000 aangemonsterde bemanningsleden op WIC-schepen telt 21 Friezen uit Leeuwarden, waarvan één zeeman en de rest soldaat (19).

Neergang van het Friese zeevervoer (na 1775)

De Friese handelsvaart ondervindt tussen 1650 en 1800 veel hinder van kapingen op de Noordzee en op de Franse en Spaanse kusten. In het Oostzeegebied leveren talloze zeeoorlogen problemen op, zoals de oorlog met Zweden, tussen 1655 en 1660, en de Grote Noordse oorlog tussen 1700 en 1721. Maar als er dan weer vrede is, herstelt de handelsvaart zich weer snel en bloeit daarna tussen 1740 en 1770 op als nooit tevoren (20). De traditionele centra in de koopvaardij, zoals Stavoren, Harlingen en Molkwerum, aarzelen na al die onrust en geleden verliezen om weer opnieuw te investeren in het transport. Daarbij komt dat, door de tweedeling van Polen, Danzig geïsoleerd raakt van zijn achterland, waarmee de aanvoer van graan opdroogt en het transport op de route Danzig-Amsterdam tussen 1729 en 1789 afneemt van 43 procent naar 4,5 procent van het totale graantransport. En het is juist Danzig waar het Friese transport zich op gericht had en waar Friezen sterke relatienetwerken hebben opgebouwd en zij laten na om nieuwe netwerken op te bouwen. Dus die achteruitgang van de handel raakt het traditionele Friese transport buitenproportioneel. Andere plaatsen in Friesland, met name die actief zijn in de regionale handelsvaart, pakken dan hun kans. Dat zijn vooral Friese marktplaatsen op de lijn tussen Lemmer en Leeuwarden, zoals Woudsend, Heerenveen, Sneek, IJlst, Leeuwarden, Joure, Terhorne en Grou. Maar ook Dokkum, Workum en Makkum gaan deelnemen aan het internationale transport (21). Daarmee compenseren zij voor de achteruitgang van de scheepvaart in de traditionele plaatsen en neemt het aan-

deel van de Friezen in de Nederlandse Oostzeevervaart toe tot 55 procent.

Maar die opleving stagneert na 1775. En dat gaat snel. Het eerder gestegen Friese aandeel in de handelsvaart daalt in de jaren tussen 1780 tot 1790 van 56 naar 29 procent (22). Dat heeft ook nog andere oorzaken, een ongeluk komt zelden alleen. Ten eerste verandert de Baltische handel. Amsterdam verliest langzaam maar zeker de positie van stapelmarkt voor de graanhandel waarbij het graan eerst naar Amsterdam gaat en dan pas verder verhandeld wordt. Het graan gaat in toenemende mate direct naar de eindbestemming zoals Rotterdam en Schiedam. Daarbij speelt mee dat de handel in graan verschuift van vraaggestuurd naar aanbodgestuurd. De Baltische havens regelen zelf hun handel in plaats van de vraag uit Amsterdam af te wachten. Dat biedt ruimte aan Frankrijk en Engeland om hun eigen handelsactiviteiten uit te breiden ten koste van de Nederlandse handel. Een derde factor is dat de Amsterdamse handel in andere goederen toeneemt en er meer transport ontstaat tussen de koloniën en het Duitse achterland. De focus van het transport verschuift daarmee van noord-zuid, waar de Friezen een grote rol spelen, naar west-oost (23). Een vierde factor is de concurrentie vanuit Groningen. Plaatsen als Oude en Nieuwe Pekela richten zich op nieuwe exporthavens aan de Oostzee zoals Memel en Pillau en weten de netwerken te ontwikkelen die nodig zijn voor een bloeiende handelsvaart. De definitieve klap voor de Friese vaart is de Vierde Engelse Oorlog. De Engelsen, die in de zeventiende eeuw al drie oorlogen met Nederland voerden met als doel het Fries-Hollandse monopolie op de Noordelijke koopvaardij te doorbreken, slagen daar in die vierde oorlog aan het einde van de achttiende eeuw uitein-

¹ Uit de archieven van de VOC onder 742.000 opvarenden blijkt dat ruim 5000 Friezen in de periode tussen 1699 en 1794 zijn aangemonsterd, uitgaande van de 25 Friese steden en zeevarende dorpen die in dit boek worden behandeld. Daarnaast is er een schatting van de totale Friese deelname gebaseerd op een steekproef onder 45.000 aanmonsteringen van bijna een miljoen aanmonsteringen in het totaal. Die schatting komt op een hoger aantal uit namelijk 24.000 Friezen, waarvan 6000 soldaten en 18.000 zeelieden gedurende de twee eeuwen tussen de oprichting van de VOC in 1602 het eind van de zeventiende eeuw (17). Van hen keerde slechts een derde weer terug naar Friesland. Vergelijk dat met het totaal van één miljoen aanmonsteringen waarvan 213.000 aanmonsteringen uit Amsterdam, 13.326 uit Zeeland, 26.562 uit Hoorn, 23.000 uit Enkhuizen en 42.000 uit Rotterdam (18).

delijk in, daarna geholpen door de Franse bezetting van Nederland. Aan het begin van de negentiende eeuw is er van de Nederlandse en Friese koopvaardijvloot nog maar weinig over. De Friese schippers leveren in 1840 met 76 Sontpassages nog maar 8 procent van de Nederlandse doorvaarten (24).

De regionale binnenvaart rond de marktplaatsen in Friesland gaat wel door, maar wordt geleidelijk vervangen door transport via het spoor en over de weg. Alleen Harlingen weet een bescheiden positie te verwerven, waarbij binnenlandse handel via Harlingen een weg vindt naar het buitenland.

Het einde van de handelsvaart leidt voor Friesland vanaf de negentiende eeuw een periode in van verkommering. Er heerst veel armoede en de industrialisatie betekent slechts voor enkelen rijkdom, maar voor het merendeel van de werkenden een bestaan van hard en veel werken voor een minimaal loon. Voor de meeste plaatsen komt het herstel van de scheepvaart pas na de Tweede Wereldoorlog. Dan ontwikkelt zich een nieuwe bloei.

Tallose schepen bevaren dan de Friese wateren en die schepen transporteren geen goederen, maar mensen die plezier beleven aan het varen. De watersport heeft zijn intrede gedaan en heeft zich in Fries-

land snel ontwikkeld. Daarmee kunnen ook talrijke bedrijven zich richten op de bouw van plezierjachten en hebben alle hier genoemde Friese plaatsen met een zeker aandeel in het watertransport nu een of meerdere jachthavens, waarmee het water wederom een belangrijke economische waarde heeft gekregen. Harlingen herstelt zich in diezelfde periode als zeehaven met zeevaart, binnenvaart, containeroverslag en visserij.

De walvisvaart, heroïek met een hoge prijs

Friezen spelen in een aantal fasen, vier eeuwen lang een rol in de walvisvaart. Vooral als bemanning van de schepen, maar ook bij de verwerking van de walvissen. De walvisvaart komt op gang in 1596, na de tocht van Willem Barentsz en diens ontdekking van Spitsbergen. In 1614 wordt de Noordse Compagnie opgericht, waaraan Harlingen en Stavoren ook deelnemen. De walvissen worden dan nog ter plekke verwerkt in de Harlingse kokerij op Deens Eiland tot traan voor brandstof voor verlichting en balein voor onder andere parasols en korsetten. De walvisvloot



Walvis- en robbenvangst, 1840.

is dan zo omvangrijk dat in het Noord-Atlantische gebied de walvis bijna wordt uitgeroeid en men aan het begin van de achttiende eeuw uitkijkt naar andere gebieden zoals Straat Davis bij Groenland. Een reden die meespeelt is dat het pakijns bij Spitsbergen opschuift, zodat de vaart daar belemmerd wordt. De Friezen bemannen niet alleen de Friese walvisschepen, maar deels ook de schepen uit Holland en Zeeland, en zelfs de Deense schepen hebben veel inwoners van het toen nog Noord-Hollandse Vlieland, Terschelling en Ameland aan boord (25).

Die Waddeneilanden domineren de walvisvaart, die hen honderdvijftig jaar lang welvaart brengt, en zij leveren in de loop van de tijd ruim honderd commandeurs, schippers van de walvisvaart. Na het teruglopen van de walvisvaart in de achttiende eeuw door concurrentie van andere landen en het uitsterven van de walvissen, valt de vaart stil in de Franse tijd als de Engelse blokkade effectief wordt. In 1826 doen de Friezen, financieel ondersteund door koning Willem I, een nieuwe poging om de walvisvaart vanuit Harlingen op gang te brengen. Omdat in het noorden de walvissen zo goed als uitgestorven zijn, richt de walvisvangst zich op het arctische gebied rond de Zuidpool. De visserij houdt op en in 1863 vertrekt de walvisvaarder 'Dirkje Adema' voor zijn laatste tocht vanuit Friesland naar het Antarctische gebied.

Na de Tweede Wereldoorlog volgt een laatste poging met de oprichting van de 'Nederlandsche Maatschappij voor de walvisvaart'. Die brengt de Willem Barentsz I en II in de vaart, die bijna volledig Friese bemanningen hebben. Na achttien reizen wordt ook deze poging in 1965 gestaakt. De vangst is redelijk, maar er wordt een internationale vangstbeperking ingevoerd en de kosten zijn dan te hoog.

Terugkijkend bracht de walvisvaart redelijke welvaart op lokaal niveau. Maar tegelijk waren de kosten erg hoog, in de eerste fase met name in termen van mensenlevens en over de gehele periode in termen van walvislevens.

Uisserij: paling, schol en haring

De visserij heeft zich in Friesland nauwelijks ontwikkeld. Waarom is niet helemaal duidelijk. Het

begon veelbelovend in de middeleeuwen met Friezen die samen met vissers uit Zeeland, Vlaardingen en het noorden van Holland voor de Engelse kusten hun netten uitwierpen. In de veertiende eeuw vissen nog heel wat inwoners van Hindeloopen en Stavoren op haring, met name voor de zuidkust van Zweden. Maar voor de rest laten de Friezen het over aan andere Zuiderzee- en Noordzeehavens, met een paar uitzonderingen (26). Dat is om te beginnen de palingvisserij in plaatsen als Heeg, Gaastmeer, maar ook Lemmer, Laaksum, Molkwerum, Stavoren en Workum. De palingen worden door schippers uit Heeg in Holland en Engeland verkocht en worden in Engeland zozeer op prijs gesteld dat de schepen uit Heeg een eigen aanlegsteiger in Londen hebben. De tweede uitzondering betreft de kustvisserij rond de Waddeneilanden met als zeer gewilde lekkernij voor Amsterdammers de Amelandse schol. En ten slotte wordt aan het eind van de negentiende eeuw haring en ansjovis in de Zuiderzee gevangen. In Friesland is er een opleving van de visserij aan het begin van de twintigste eeuw met rijke vangsten in de twintiger en dertiger jaren. Toch is de visserij in Friesland nooit zodanig dat die kan concurreren met andere vissersplaatsen aan de Zuiderzee zoals Harderwijk, Enkhuizen en Volendam. Dat komt misschien ook omdat de haring en ansjovis vooral voorkomen in het Hollandse deel van de Zuiderzee en omdat de Friese kust veel ondieptes kent. Door de watersnood van januari 1916 komen de plannen tot het 'bedwingen' van de Zuiderzee in een stroomversnelling. Dit leidt uiteindelijk tot de afsluiting van de Zuiderzee in mei 1932. Van zout water naar zoet water, van Zuiderzee naar IJsselmeer. Hiermee verdwijnt een groot gedeelte van de Friese visserij (27).

Binnenvaart en beurtvaart

Voor het lokale transport zijn de Friezen in het waterrijke en wegenarme Friesland tot diep in de negentiende eeuw afhankelijk van de binnenvaart. Die begint met het vervoer van consumptiegoederen van de boerderij naar de markt. Dat gebeurt in de loop van de tijd steeds meer systematisch en in de zeventiende eeuw is er in Friesland een dicht net-

Colofon

Deze uitgave kwam mede tot stand met steun van:

Cultuurfonds Friesland
Gemeente Noardeast Fryslân
Gemeente Schiermonnikoog
Gemeente Terschelling
Gemeente Waadhoeke
Grote Zuid-West Hoek
Kingma Stichting
Ottema-Kingma Stichting
Samenwerkende Maritieme Fondsen

het
cultuurfonds

GEMEENTE
NOARD
EAST
FRYS
LÂN



OKS
Ottema-Kingma Stichting

© 2024 Jan Auke Walburg | uitgeverij Noordboek

Boekverzorging: Peter Boersma

Omslagbeeld: Schilderij van Abraham Storck uit 1675/1708,
Fries Scheepvaart Museum (FSM 2016-001), collectie
Ottema-Kingma Stichting (OKS 2016-002)

SAMENWERKENDE
MARITIEME
FONDSEN

ISBN 978 94 6471 265 0

NUR 685 | 466

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van uitgeverij Noordboek, Hellingbaas 1, 8401 JH Gorredijk, Nederland – info@noordboek.nl.

De uitgeverij heeft ernaar gestreefd alle copyrights van de in deze uitgave opgenomen illustraties te achterhalen. Aan hen die desondanks menen alsnog rechten te kunnen doen gelden, wordt verzocht contact op te nemen met uitgeverij Noordboek.

Noordboek is onderdeel van
20 leafdesdichten en in liet fan wanhoop bv
www.noordboek.nl