

## Aan de rand van Hanze en Holland. De positie van Westerlauwers Friesland in de laatmiddeleeuwse handelsnetwerken rond de Noordzee

Job Weststrate

### Gearfetting

Westerlauwersk Fryslân wie op ûnderskate wizen ûnderdiel fan 'e ynterregionale hannelsnetwurken fan it Noard- en Eastseegebiet. De spesifike agraryske struktuer bea Friezen de kâns om in plak te bemachtigjen yn 'e nysjes fan suvel- en oksehannel. Troch de fiskerij en 'e fiskhannel rekken de belangen fan in stikman-nich kustplakken, foaral Starum en Hylpen, ferweve mei dy fan 'e Noard-Dútske Hânzestêden. De Frysk-Dútske konneksje waard bestindige yn 'e skipfeart: oant it begjin fan 'e 15<sup>de</sup> iuw lieten ynwenmers fan Hamboarch en Bremen harren guod gauris troch Fryske skippers ferfiere nei Flaanderen en Ingelân.

Om 1400 hinne waarden de beakens ferset. It minder-wurden fan 'e Hânzeätyske macht en it opkommen fan 'e ekonomy fan it greefskip Hollân, soargen foar in stadige weroriïntaasje fan 'e Friezen. De Fryske eigenhannel betsjinne foaral in regionaal fersoargingsgebiet. Starum en Boalsert stelden yn 'e 15<sup>de</sup> en mid-16<sup>de</sup> iuw noch prikken yn it wurk om harren formeel as Hânzestêd erkenne te litten, mar yn 'e praktyk giene hieltyd mear Friezen oan 't wurk as transporteurs yn tsjinst fan Hollânske befrachters. Sy wiene warber yn it farren op 'e Eastsee en Noarwegen. Hylpen en Harns groeiden dêrby út ta de wichtichste Fryske havens. De politike 'ferhollânsking' fan Westerlauwersk Fryslân fan 1515 ôf wie ek te sjen oan in hieltyd gruttere bemuoienis fan Hollanners en Uterters mei de Fryske lânbou-ekonomy, mei it oanmeitsjen fan it Bilt as it meast pregnante foarbyld. Fan 'e midden fan 'e sechstjinde iuw ôf wie Westerlauwersk Fryslân sa net langer in ridlik moderne maatskippij oan 'e râne fan 'e grutte hannelsystemen fan Noardwest-Europa, mar in yntegraal ûnderdiel fan 'e ekonomy fan 'e Republyk fan 'e Sân Feriene Nederlannen.

### Inleiding

Laatmiddeleeuws Friesland wordt vaak als een uitzonderlijke regio beschouwd.<sup>1</sup> In het onderzoek naar de Friese landen leggen veel historici de nadruk op de uitzondering die de Friezen zouden hebben gevormd

1 Met Friesland bedoel ik in deze bijdrage Westerlauwers Friesland, tenzij specifiek anders vermeld. Dit artikel is een bewerkte vertaling van 'Free Frisia and the German

op de Noordwest-Europese regel, zowel op politiek, juridisch als sociaal-economisch terrein. De politieke decentralisatie van de Friese landen komt telkens terug als een *distinctive marker* van de regio: van de dertiende tot in de zestiende eeuw ontbrak het in de Friese landen aan een centraal gezag, wat een unieke staatsinrichting en bijbehorende sociale structuur zou hebben opgeleverd. De vrije Friezen waren niet onderhorig aan een landsheer, maar bestuurden zichzelf in de landgemeenten, of *universitates terrae*. Dit Friese zelfbestuur werd ideologisch onderbouwd met de notie van de Friese Vrijheid, een privilege dat de Friezen van Karel de Grote zelf zouden hebben ontvangen, als dank voor bewezen militaire diensten. Het privilege zou de Friezen het recht hebben geschonken om naar eigen wetten en gewoonten te leven.<sup>2</sup> Rechtshistorici hebben op een ander kenmerk van de Friese landen gewezen, namelijk het lange voortbestaan van het veterecht als basis van het Friese rechtssysteem, wat in het algemeen wordt toegeschreven aan het ontbreken van een centraal staatsgezag.<sup>3</sup>

In het traditionele beeld van de economie van middeleeuws Friesland wordt een grote plaats ingeruimd voor de langeafstandshandel, die floreerde van de vroege tot de hoge middeleeuwen. Vanaf het einde van de twaalfde eeuw nam het belang van de actieve Friese handel in het Noordzee- en Oostzeegebied snel af, ten gunste van de steden in Holland, Noord-Duitsland en het IJsseldal. De achteruitgang van de Friese eigenhandel zou ondermeer veroorzaakt zijn door een aantal ingrijpende ontwikkelingen in het Friese kustlandschap. De bedijking en inpoldering van moerasland, de ontwatering van veengronden en de daarmee gepaard gaande verzanding van enkele grotere zeearmen zorgden ervoor dat een aantal Friese nederzettingen geen directe toegang meer hadden tot de zee.<sup>4</sup> In reactie daarop zouden de inwoners van Westerlauwers Friesland zijn overgeschakeld op akkerbouw en veeteelt, die vooral zelfvoorzienend van aard was. De geringe surplussen van de landbouwproductie werden verkocht op kleine marktplaatsen met een beperkt regionaal bereik.

Hanse', dat in 2007 in de bundel Brand, *The German Hanse in past & present Europe* verscheen. Ik dank Matthijs Gerrits (Universiteit Leiden en Fryske Akademy) en de gastredactie van dit *Beaken*nummer voor hun opmerkingen en suggesties bij een eerste versie van dit stuk.

- 2 Hajo van Lengen e.a., *Friesische Freiheit*.
- 3 Noomen, 'De Friese vetemaatschappij', en ibidem, *Stinzen*, 181-192. Zie ook O. Vries, 'Bemerkungen' en Nijdam, *Lichaam, eer en recht*, 107 e.v. en aldaar de literatuurverwijzingen.
- 4 Knol, 'Die friesischen Seelande', 14-33.

Recent onderzoek betwist deze traditionele opvattingen over de Friese samenleving en de vermeende uniciteit daarvan.<sup>5</sup> De samenleving Westerlauwers Friesland was in zijn politieke, juridische en economische grondslagen minder ver verwijderd van de omringende gebieden dan het traditionele beeld wil. Vanuit deze meest recente inzichten neemt dit artikel de plaats van Westerlauwers Friesland binnen de laatmiddeleeuwse commerciële structuren in het Noordzeegebied onder de loep. Centraal staat daarbij de vraag wat de betekenis was van Friesland in de door Holland en Hanze gedomineerde handelsnetwerken en andersom, welke impact deze netwerken hebben gehad op de Friese samenleving.

*Het economisch profiel van Friesland: landbouw*

Vrij recent heeft de economisch historicus Jan de Vries een verfrissende nieuwe interpretatie gegeven van de rurale economie van Westerlauwers Friesland. Hij deed dat op basis van de gegevens uit het zogeheten *Register van de Aanbreng*, een register uit 1511 waarin de grondrenten van twee van de elf steden en zestien van de dertig grietenijen van Westerlauwers Friesland zijn opgetekend.<sup>6</sup> Hoewel dit register tot stand is gekomen in de context van het bestuurlijk apparaat van de hertog van Saksen, die in 1498 Westerlauwers Friesland had veroverd, en het dus in zekere zin niet geheel een eigen, intern-Friese bron is, beargumenteert De Vries overtuigend dat de waarden van de renten die in het register zijn vastgelegd uit het tijdperk van voor de Saksische overheersing stammen. Zij weerspiegelen dus een aantal aspecten van de Friese landbouweconomie uit de tweede helft van de vijftiende eeuw.<sup>7</sup>

Het *Register van de Aanbreng* laat zien dat vijftiende-eeuws Friesland, in tegenstelling tot het gangbare beeld, een relatief ‘moderne’ economie kende, met name in de agrarische sector. Een van de redenen waarom laatmiddeleeuws Friesland in economisch opzicht toch lang als achtergebleven gebied is gezien, is de lage urbanisatiegraad van het gebied. De mate van verstedelijking heeft in het economisch-historisch onderzoek van de preïndustriële periode altijd een belangrijke rol gespeeld als graadmeter voor de moderniteit van bepaalde regio’s. In dat opzicht was Westerlauwers Friesland maar matig ontwikkeld, zeker in vergelijking met nabijgelegen gebieden als Holland, de IJsselregio en Noord-Duits-

- 
- 5 Zie onder meer De Vries, ‘Economische ontwikkelingen’, Mol, ‘Hoofdelingen en huurlingen’, Noomen, ‘De Friese vetemaatschappij’ en Gerrits, ‘Schieringers, Vetkopers en het eind van de Friese Vrijheid’.
- 6 Buma, *Register van den Aanbreng*; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, deel 2, 611 geeft een overzichtskaart van de gebieden waarover het register gegevens bevat.
- 7 De Vries, ‘Economische ontwikkeling’, 142

land. In Friesland leefde in de late middeleeuwen ongeveer 20 procent van de inwoners in steden of stadjes. Bij die laatste categorie moet wel worden aangetekend dat het gaat om nederzettingen met slechts een beperkt aantal stedelijke karakteristieken - zij kunnen niet als stad in de meest volledige zin van het woord worden beschouwd.<sup>8</sup>

Van de enkele grotere plaatsen in Westerlauwers Friesland was Leeuwarden gemeten naar inwonertal verreweg het grootst en bovendien het meest invloedrijk in politiek opzicht. Aan het eind van de dertiende eeuw verschijnt Leeuwarden voor het eerst in de bronnen als *civitas* met een zekere mate van autonomie in juridisch en bestuurlijk opzicht.<sup>9</sup> De juridische autonomie was ongeveer een eeuw later verder uitgekristalliseerd: de schepenen van Leeuwarden beschikten toen met zekerheid over de hoge jurisdictie, dat wil zeggen over het recht om te beslissen in zaken waarin de doodstraf kan worden opgelegd. In demografisch opzicht was de stad koploper in Westerlauwers Friesland, met naar schatting zo'n 4.500 inwoners in 1511.<sup>10</sup> Daarmee stond Frieslands grootste stad ongeveer op gelijke hoogte met de middelgrote steden in Holland, was ze wellicht iets groter dan Zutphen of Arnhem, maar was ze kleiner dan Groningen, Kampen of Deventer.<sup>11</sup>

De secundaire stedelijke centra, zoals Bolsward, hebben waarschijnlijk tot in de zestiende eeuw hooguit tweeduizend inwoners gehad.<sup>12</sup> Deze plaatsen waren nog sterk ruraal georiënteerd en kenden een veel minder autonome positie ten opzichte van het omringende platteland dan

8 Er bestaat een enorme literatuur over de definitie van de stad in de middeleeuwen, met daarbinnen sterk verschillende nationale tradities. De meeste auteurs noemen als noodzakelijke voorwaarden een relatief hoge bevolkingsdichtheid, een aanzienlijke mate van juridische en politieke onafhankelijkheid van de stedelijke gemeenschap ten opzichte van de buitenwereld en een stedelijke economie die een hogere graad van arbeidsdeling kent dan het platteland. Voor een overzicht zie bijvoorbeeld Nicholas, *Urban Europe, 1100-1700*; Hohenberg en Lees, *The making of urban Europe*; Ennen, *Die europäische Stadt*; Clark, *European cities and towns*. Voor de Nederlanden is nog altijd Van Uytvens hoofdstuk 'Stadsgeschiedenis in Noorden en Zuiden' in de *Algemene Geschiedenis der Nederlanden* deel 4 van belang.

9 Noomen, 'Leeuwarden in de Middeleeuwen', 65-66.

10 H. Nijboer, 'Het openen en sluiten van de markt', 163.

11 De geschatte inwoneraantallen van Arnhem en Zutphen rond 1500 zijn resp. ca. 2.800 en ca. 3.350; Van Schaik, *Belasting*, 149. Kampen had, inclusief voorsteden, rond 1420 minimaal 8.100 inwoners; voor de vroege zestiende eeuw zijn geen betrouwbare cijfers voorhanden. Deventer had rond 1470 misschien slechts 5.000 maar in de zestiende eeuw 8.000-10.000 inwoners; zie de discussie tussen J.L. van Zanden, 'De demografische ontwikkeling 1475-1795' en J.F. Benders, 'De demografische ontwikkeling 1369-ca.1600'.

12 Robijn, *Het recht van een vrije Friese stad*, 43.

Leeuwarden. Hoofdelingen maakten er de dienst uit en hun primaire doel was politiek en militair te overleven in een samenleving die landsheer noch centraal gezag kende. Hoewel hoofdelingen zich wel degelijk bewust waren van de economische functies die de stadjes als markt- en distributiecentra vervulden, gebruikten ze de stedelijke ruimte toch in de eerste plaats als vesting. Ze bouwden er stinzen, van waaruit ze zowel de concurrerende hoofdelingen het hoofd konden bieden als ook de stedelijke gemeenschap onder controle wisten te houden. Pas aan het eind van de middeleeuwen, in de jaren 1480, slaagden Leeuwarden, Bolsward en Sneek erin om zich kortstondig vrijer te maken van de hoofdelingen, maar de mate van autonomie van hun tegenhangers in bijvoorbeeld Holland of het Oversticht bereikten de stadjes niet.<sup>13</sup>

Het gebrek aan onafhankelijkheid van de Friese steden komt scherp naar voren in de bestuurlijke structuren waarin ze waren ingebed. Anders dan elders in Noordwest-Europa vormden steden in Friesland geen afzonderlijke, territoriaal van het omliggende platteland duidelijk afgebakende rechtskringen. Integendeel, in de eerste fases van de Friese stedelijke ontwikkeling waren stedelijke nederzetting en de directe omgeving geïntegreerd in één bestuurlijk-juridische eenheid. De grotere plaatsen bezaten wel marktrechten, en daarmee onderscheidden zij zich van hun rurale achterland, maar dat verschil was eerder gradueel dan fundamenteel. De emancipatie en verzelfstandiging van de Friese steden was een langdurig proces: pas in de loop van de vijftiende eeuw ontvingen zij hun eerste geschreven stadsrechten, en dat is rijkelijk laat in vergelijking met de meeste steden in Noordwest-Europa.<sup>14</sup> De verklaring voor die late stadsrechtverlening is wel gezocht in het ontbreken van feodale structuren in Friesland. Horigheid bestond formeel niet; iedere Fries was in principe een vrij man. Het gegeven dat de opname in een stedelijke gemeenschap een horige van zijn onvrije status kon bevrijden – een belangrijke factor in stadsvorming en stedelijke groei in Europa vanaf het jaar 1000 – had in Friesland dus geen betekenis. ‘*Stadluft macht frei*’ kende geen Fries equivalent. Stad en land verschilden in Friesland niet fundamenteel van elkaar, ook niet in juridisch opzicht. Diverse auteurs leggen dan ook de nadruk op het agrarische karakter van de steden in het Friese binnenland: zij waren marktcentra voor het direct omliggende platteland, maar niet of nauwelijks voor een grotere regio en een

13 O. Vries, ‘De steden oan it roer’, 73-99. Het mislukken van de bond tussen deze drie steden toont dat de stedelijke zelfstandigheid ten opzichte van het door hoofdelingen beheerste platteland betrekkelijk gering was.

14 Robijn, *Het recht van een vrije Friese stad*, 30-31.

groot deel van de beroepsbevolking in de stad was nog (deels) afhankelijk van agrarische werkzaamheden.<sup>15</sup> De uitzondering op deze regel waren de steden aan de Zuiderzee- en Waddenkust, Staveren, Hindeloopen en Harlingen, waarvan de inwoners hoofdzakelijk actief waren in scheepvaart en handel. Deze steden komen hieronder nog ter sprake.

Het zwaartepunt van de Friese economie lag echter niet in de stad, maar op het platteland, waar het grootste deel van de bevolking leefde en werkte. Die bevolking bestond in Westerlauwers Friesland rond 1300 uit ongeveer 50.000 mensen. In 1511 was dat aantal gestegen tot ca. 75.000 inwoners, wat neerkomt op 25 inwoners per km<sup>2</sup>, uitzonderlijk hoog voor een plattelandsregio rond 1500.<sup>16</sup> Aan het eind van de middeleeuwen was ongeveer 70 procent van die bevolking direct betrokken bij de agrarische productie.<sup>17</sup> Veel land was in handen van hoofdelingen of geestelijke instellingen, al was dat landeigendom in de meeste gevallen van bescheiden omvang. Een enkele hoofdeling en een paar religieuze instellingen, zoals het cisterciënzer klooster Klaarkamp (ca. 1165 gesticht), zijn dochterhuizen Gerkesklooster en Aduard, of de Norbertijnen van Mariëngaarde, waren in het bezit van werkelijk grote en goed renderende goederencomplexen. Aanvankelijk exploiteerden deze omvangrijke kloosters een groot deel van hun grond zelf op uithoven, met behulp van de arbeid van lekenbroeders of betaalde seizoensarbeiders. Ook verhandelden zij de surplussen van die exploitatie zelf in de grote havens van Noord-Duitsland en Vlaanderen. De betekenis van de eigen exploitatie en handel nam gedurende de veertiende eeuw echter snel af.<sup>18</sup>

Vanaf het begin van de vijftiende eeuw achtten de kloosters het rendabeler om hun grondbezit aan individuele boeren te verpachten. Deze ontwikkeling werd in de hand gewerkt door de vrije status die iedere Fries genoot. Het ontbreken van horigheid zorgde ervoor dat grondbezitters vrijwel geen mogelijkheden hadden om gebruik te maken van goedkope onvrije arbeiders bij het bewerken van het land. De pachters werden op hun beurt door het Friese gewoonterecht beschermd tegen de willekeur van de landbezitters. Zo mochten landbezitters bijvoorbeeld hun pachters niet zomaar naar eigen believen uit hun boerderij zetten of

- .....
- 15 Schroor, 'Eene jonghe aencommende landtstadt'; Robijn, *Het recht van een vrije Friese stad*, 52 karakteriseert Bolsward als 'Ackerbürgerstadt'.
  - 16 Van der Vaart en De Vries (ed.), *Historische plattegronden*, 11, schatting van maximaal 55.000 rond 1300; schatting 1511: Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 21-24.
  - 17 Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 123
  - 18 Over de goederenverwerving en -exploitatie door de Norbertijnen van Mariëngaarde en zijn dochterkloosters, Lambooy en Mol, *Vitae abbatum*, 82-98, over Aduard, Mol, 'Bezitsverwerving en goederenbeheer'.

verwijderen van het stuk grond dat zij in pacht hadden. Het gewoonterecht was daarmee de institutionele basis voor relatief stabiele bezits- en grondgebruikverhoudingen. Of de boeren hun bedrijven nu pachtten of in direct eigendom hielden, zeker is dat in de late middeleeuwen het gezinsbedrijf uitgroeide tot de meest dominante exploitatie-eenheid. De afzonderlijke boerderijen produceerden daarbij niet alleen voor de eigen behoeftes, maar zeker ook voor de markt – dat valt af te leiden uit het feit dat de belastingen en afdrachten in de *Aanbrengh* als geldsommen staan opgetekend en niet als betalingen in natura. Het Friese platteland was op zijn minst gedeeltelijk een gemonetariseerde en dus ook marktgeoriënteerde samenleving.<sup>19</sup>

Bovenstaande ontwikkelingen werden niet overal in Westerlauwers Friesland even sterk gevoeld. Uiteraard zorgden de bodemkundige structuur en de waterhuishouding van de regio ervoor dat de voorwaarden voor grondexploitatie niet overal hetzelfde waren – dit kwam duidelijk tot uitdrukking in de waarde van de grond en daarmee in de pacht-prijzen. De kleigronden in het noorden en westen, die goed geschikt waren voor graanbouw, vertegenwoordigden zelfs een twee keer zo hoge pachtwaarde als de armere gronden van de grietenijen in Zevenwouden en de Zuidwesthoek.<sup>20</sup> Een deel van de Friese grond was bovendien niet geschikt voor akkerbouw vanwege het hoge zoutgehalte van de bodem. Ook delen van het land dat in de 12<sup>e</sup> en 13<sup>e</sup> eeuw was bedijkt en ingepolderd bleken na verloop van enkele eeuwen door inklinking niet meer geschikt voor graanteelt. Op deze armere gronden ontwikkelde zich een grootschalige veeteelt van schapen en vooral runderen. Juist deze noodgedwongen veeteeltspecialisatie en de daaruit voortvloeiende runder- en zuivelhandel, gaf de Friezen in de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd een eigen plaats in het interregionale handelssysteem van Noordwest-Europa.

#### *Economie: handel en scheepvaart*

Het marktgerichte en gespecialiseerde karakter van het Westerlauwerse platteland veronderstelt dat Friesland in de late middeleeuwen onderdeel uitmaakte van commerciële netwerken met een reikwijdte die de regio ontsteeg. Al eeuwen daarvoor, tijdens de Merovingische en Karolingische periode, speelden 'Friezen' een grote rol in het handels- en transportsysteem in de Noord- en Oostzeeregio, maar daarbij moet worden bedacht dat met *Frisia* in de vroege middeleeuwen een gebied werd

19 De Vries, 'De economische ontwikkeling', 144.

20 Ibidem, p. 143.

bedoeld dat reikte van het Zwin tot aan de Weser. Vast staat dat deze Friezen Engeland, Scandinavië, het Rijnland en de Noord-Franse kust bezochten en tot de belangrijkste groepen handelaren-transporteurs in Dorestad hoorden.<sup>21</sup> Over de omvang en aard van hun handel staat ook weinig definitief vast, maar vrijwel zeker ging het slechts ten dele om bulkhandel in levensmiddelen.<sup>22</sup> De Friese maatschappij was voor die levensbehoeften ook niet afhankelijk van de aanvoer van buitenaf: ze was in agrarisch opzicht voor het overgrote deel zelfvoorzienend. Een aantal Friese bulkproducten, zoals zout, linnen en laken<sup>23</sup>, vond zijn weg naar gebieden buiten Friesland, maar de handel in hoogwaardige luxe-goederen als goudbrokaat, verfstoffen, barnsteen, edelmetalen voorwerpen, glas en ook slaven was waarschijnlijk lucratiever, vooral in de lange-afstandshandel.<sup>24</sup> Nadat Dorestad vanaf het midden van de 9<sup>e</sup> eeuw snel in economisch verval raakte, bleef een deel van de goederenstromen bestaan, zoals bijvoorbeeld die van het Rijnland naar Noord-Europa. Slicher van Bath wees erop dat ook Friesland deel bleef uitmaken van deze goederenuitwisseling, aan de ene kant als afzetgebied, maar aan de andere kant ook als transitgebied. Zo behoorde Staveren tot de plaatsen die Dorestads functie overnam.<sup>25</sup> Tevens impliceerde hij op basis van een aantal grote muntvondsten dat er handelscontacten van Friesland met Scandinavië en het gehele Oostzeegebied bleven bestaan tot in de twaalfde eeuw, al is niet met zekerheid vast te stellen of Friese eigenhandel

- .....
- 21 Jansen en Alberts, *Welvaart in wording*, 26-33; Van Es, 'Dorestad centred', 167-169 noemt de aanwezigheid van Friezen in Dorestad, maar houdt zich enigszins op de vlakte over hun rol in het lange-afstandshandelnetwerk waarvan Dorestad deel uitmaakte. Over Dorestad zeer recent: Kik en Willemsen (eds.), *Dorestad in an international framework*.
- 22 Van Es, 'Dorestad centred', 168-169. Lebecq, *Marchands et navigateurs*, 254-258 typeert de Friese lange-afstandshandelaren als onafhankelijke zelfstandige ondernemers die de functies van koopman, scheepseigenaar en schipper in zich verenigden.
- 23 Lebecq, *Marchands et navigateurs*, 126-134. Het zij opgemerkt dat deze producten zeker niet allemaal uit het gebied van het huidige Friesland kwamen. Zo werd het zout waarschijnlijk vooral in het huidige Hollands-Zeeuwse delta, toen nog onderdeel van Frisia, geproduceerd.
- 24 Van Es, 'Dorestad centred', 169; G.J. de Langen, *Middeleeuws Friesland*, 20. Lebecq, 'Frisian trade in the Dark Ages' plaatst vraagtekens bij het 'Friese' karakter van de vroeg-middeleeuwse handel. Vanwege de pacificatie van het achterland door de Karolingen en de samenwerking van Franken en Friezen binnen de commerciële netwerken van de late zevende tot en met de negende eeuw, karakteriseert hij de Friese handel als 'Frankisch-Fries'.
- 25 Slicher van Bath, 'Middeleeuwse welvaart', 212-213.



de munten daar heeft gebracht, of dat de munten via handelaren uit andere gebieden hun bestemming bereikten.<sup>26</sup>

Vanaf de vroege twaalfde eeuw zouden de commerciële structuren van Noordwest-Europa langzaam maar zeker fundamentele wijzigingen ondergaan. De hoge middeleeuwen vormden in heel Europa een periode van aanhoudende economische groei. In veel gebieden ging geleidelijk de agrarische output omhoog, steeg de bevolking en zette verstedelijking op grote schaal in, met als gevolg dat een stedelijke nijverheidssector ontstond. Nijverheidsproductie, handel en transport breidden zich sterk uit, waardoor diverse regio's binnen Europa in economisch opzicht veel nauwer met elkaar verweven raakten dan in de eeuwen daarvoor.<sup>27</sup> Dit proces van expansie tekende zich als eerste af in de economisch meest geavanceerde regio, het Middellandse-Zeegebied, maar breidde zich vervolgens naar het noorden uit. Vanaf de twaalfde eeuw maakten ook de gebieden aan de kusten van de Noord- en Oostzee deel uit van deze algemene Europese groeifase. De handelsstructuren veranderden sterk ten opzichte van voorgaande eeuwen. In plaats van de lange tijd dominante kleinschalige handel in luxegoederen voor een elite, kwam een handel in bulkgoederen, gericht op de verzorging van de groeiende stedelijke bevolking met producten als graan, vis, hout of verschillende soorten textiel. De omvang van de handel nam scherp toe, handelsondernemingen werden complexer en nieuwe instituties ontstonden om de nieuwe geld- en goederenstromen te beschermen en in goede banen te leiden, zoals stedenbonden, gecodificeerd zee- en handelsrecht en allerlei (voornamelijk stedelijke) overheidsinstrumenten van toezicht op de handel. Hoewel zij in beginsel gunstig waren gelegen tussen de grote stedelijke markten van Vlaanderen en Brabant, van het Rijngebied, en Scandinavië en het Oostzeegebied aan de andere kant, speelden de Friese landen maar een beperkte rol in de internationale handelsnetwerken die Noord- en Oostzee met elkaar in de late middeleeuwen verbonden. De geringe verstedelijkingsgraad en het daaruit volgende gebrek aan stedelijke exportindustrie zorgde ervoor dat Friese handelaren maar zeer moeizaam konden concurreren met de kooplieden uit de Hanzesteden aan de IJssel en in Noord-Duitsland. De meeste Friese producten werden dan ook waarschijnlijk binnen Friesland verkocht en gebruikt. Op interregionale markten konden Friezen aan de aanbodzijde geen erg gediver-

26 Ibidem, 214.

27 De klassieke studie over de Europese economische expansie is Lopez, *The Commercial Revolution*. Een breder, minder puur economisch perspectief op de expansie biedt Bartlett, *The making of Europe*.

sificeerd palet aan producten inbrengen. Zout is hiervoor al genoemd en ook Fries laken figureert in de bronnen af en toe als exportproduct.<sup>28</sup> Daarbij ging het om een goedkoop en ruw soort laken, waarvoor buiten Friesland naar alle waarschijnlijkheid maar een zeer beperkte afzetmarkt bestond. Het grootste exportsucces werd behaald met agrarische producten van eigen bodem: boter, kaas en vee.

Boter en kaas uit Westerlauwers Friesland vonden hun weg naar de Hollandse steden, de kleine marktstadjes van Zuid-Overijssel en bovenal naar de jaarmarkten van Deventer. Die IJsselstad fungeerde vanaf de dertiende eeuw als het belangrijkste distributiecentrum van de oostelijke Nederlanden; ze verbond de handelsstromen uit West-Friesland, Holland, Friesland en de Baltische regio met die uit Westfalen, Gelre, Kleef, Gulik en het Rijnland.<sup>29</sup> Er zijn geen gegevens bekend over de omvang van de zuivelhandel in Deventer vóór de zestiende eeuw, maar meer kwalitatieve indicatoren geven aan dat kaas en boter uit (West-)Friesland permanent en in ruime hoeveelheden op de Deventer jaarmarkten werd aangeboden. De zuivelhandel werd in Deventer als een van de pijlers beschouwd waarop de jaarmarkten rusten. Wanneer die niche werd bedreigd, zoals halverwege de vijftiende eeuw, toen een aantal Hollandse boterleveranciers aanhoudend een loopje nam met de kwaliteit van de boter en de inhoud van de botervaten, schrok Deventer er niet voor terug om het tot een heus handelsoorlogje te laten komen. Dit is een indicatie voor het belang dat aan de handel in melkproducten werd gehecht.<sup>30</sup> Uit de loop van het conflict blijkt dat Hollandse en Westerlauwers-Friese handelaren in Deventer tot op zekere hoogte een belangengemeenschap vormden: Friesland en Holland verbonden zich namelijk in de afwikkeling van deze strijd met elkaar, ondanks de politieke onenigheden die de relatie tussen beide gebieden kenmerkten.<sup>31</sup> De extensieve veeteelt in Westerlauwers Friesland zorgde ervoor dat Friezen op deze nichemarkt uitstekend thuis waren. Enkele tolregisters uit Deventer laten zien dat halverwege de zestiende eeuw ieder jaar vele tientallen schippers en handelaren uit Westerlauwers Friesland de Deventer markt bezochten, waar

28 Berkenvelder, 'Frieslands handel'.

29 Sneller, *Deventer*. Zie ook Weststrate, 'De marktpositie van Deventer'.

30 Van 1463 tot 1473 vochten Holland en Deventer een 'boteroorlog' uit. Zie daarover Sneller, *Deventer*, 65 e.v.; Wientjen, *De Katentol*, 1463-1473 en Weststrate, *In het kielzog*, 156-176.

31 Zie Smit, *Dagvaarten Holland, 1433-1467*, nr. 398 (juli 1463) en *Charterboek Vriesland 1*, 605 (september 1463). Mijn dank aan Matthijs Gerrits die mij op deze overeenkomsten attent maakte.

zij vrijwel exclusief kaas en boter afzetten – deze handel heeft ook ten tijde van de Republiek bestaan.<sup>32</sup>

Een andere mogelijkheid die de veeteelt de Friezen bood, was de ossenhandel. Tijdens de gehele late middeleeuwen en vroegmoderne tijd bestond er een grote vraag naar rundvlees in de sterk verstedelijkte gewesten Vlaanderen, Brabant en Holland. Daar werd in voorzien door middel van ossen die werden gefokt in het zuiden van Denemarken en het huidige Schleswig-Holstein.<sup>33</sup> Op het moment dat zij volgroeid waren, werden de ossen naar de grote stedelijke markten van West-Europa gevoerd, aanvankelijk vaak per schip, maar vanaf de late vijftiende eeuw steeds vaker in grote kuddes, van vele honderden dieren, die over het land naar hun bestemming liepen. In de buurt van de belangrijke markten lieten de ossenhandelaren hun vee vetweiden tot zij groot en vet genoeg waren om verkocht (en vervolgens geslacht) te worden. De gewesten in het noorden van de Nederlanden waren bij uitstek geschikt als transitmarkten voor deze ossenhandel. De ingeklonken polders van West-Friesland, Westerlauwers Friesland en de Mastenbroekpolder in het Oversticht, vormden prachtige graasgebieden om de ossen vet te mesten. De stedelijke markten in Holland, de IJsselregio en Gelderland lagen immers op een steenworp afstand. Belangrijker nog was dat ook de grote steden van Brabant en Vlaanderen onder handbereik lagen. Veehandelaren uit Holland, Oversticht, Groningen en Friesland grepen die kans. Friezen zaten zeker halverwege de dertiende eeuw al in de ossenhandel op Vlaanderen: in 1252 vaardigde de graaf van Vlaanderen een toltarief uit dat onder meer de bedragen vaststelde die Friezen dienden te betalen wanneer zij met hun ossen het Vlaamse stadje Damme passeerden. Van ongeveer een eeuw later stammen de eerste bewijzen dat het Brabantse 's-Hertogenbosch de ossen voor zijn veemarkten vooral uit Friesland, Groningen en het Oversticht haalde.<sup>34</sup> Daarnaast zijn er verschillende aanwijzingen dat ook het noordelijk deel van Holland tot het marktgebied van de Friese veehandel moet worden gerekend. Zo verkregen zij van de graven van Holland eerst in 1338 het recht om hun beesten te verkopen op de markt van Alkmaar en vervolgens, dertien jaar later, hetzelfde recht op de grotere St.-Lucasmarkt in Haarlem.<sup>35</sup>

32 Stadsarchief Deventer, MA, inv. nrs. 208a-j.

33 Over de interregionale ossenhandel: Gijsbers, *Kapitale ossen* en Benders, 'Over ossen en keurslagers'.

34 Gijsbers, *Kapitale ossen*, 37-38.

35 Ibidem, 35.

Het Friese aandeel in de interregionale goederenstromen in Noordwest-Europa vloeide voort uit de specifieke agrarische structuur van de Friese landen. Visserij en vishandel kwamen daar nog bij als inkomstenbronnen, uiteraard in de eerste plaats voor de kustplaatsen in Westerlauwers Friesland zelf. Het grootste deel van de opbrengsten van de Friese zeevisserij zal in Friesland zelf zijn verkocht en geconsumeerd. Enkele stadjes aan de kust, zoals Harlingen, Staveren en Hindeloopen, ontwikkelden echter een visserij die in staat bleek om ook naar regio's buiten Friesland te exporteren. Handelaren en schippers uit deze plaatsen beperkten zich bovendien niet tot vis alleen, maar handelden ook met andere producten die gangbaar waren in de goederenuitwisseling tussen de diverse regio's aan de Noordzeekusten.<sup>36</sup> De inwoners van Staveren breidden hun actieradius bovendien uit tot voorbij de Noordzee. Vanaf de dertiende eeuw rondden zij Kaap Skagen en voeren zij op het Oostzeegebied. Haring lijkt daarbij de *prime mover* te zijn geweest: de belangrijkste bestemming in het Oostzeegebied was het schiereiland Skanør, in het zuiden van het huidige Zweden, dat zeer rijke haringgronden kende. Vanuit de expanderende handel in haring was in de dertiende eeuw op het schiereiland een systeem van jaarmarkten ontstaan<sup>37</sup> dat de vishandel sec zou ontstijgen en van Skanør de belangrijkste centrale markt in het Oostzeegebied van de veertiende eeuw maakte. Handelaren uit alle windstreken bezochten het schiereiland om er goederen uit hun eigen regio te verhandelen en producten uit andere streken te kopen. Deze buitenlandse handel werd ondersteund door zogeheten *vitten*, kleine geprivilegieerde handelsnederzettingen op het schiereiland, die door de Zweedse koningen aan de buitenlandse kooplieden werden toegekend. Op een vitte gold het eigen rechtstelsel van de buitenlanders en ze mochten daar dus grotendeels op eigen voorwaarden al hun waar verwerken en verhandelen. Staveren ontving in 1326, en mogelijk al eerder, van de koningen van Zweden het recht op een vitte.<sup>38</sup> Kooplieden uit Staveren exporteerden hun goederen onder meer naar Engeland en de steden in het IJsseldal. Over de omvang van deze handel is weinig bekend, maar in de tweede helft van de veertiende eeuw lijkt de Friese handel op Engeland en het Oostzeegebied wat aan belang in te boeten.<sup>39</sup> Overigens beschikten diverse Hanzesteden aan de Noordzee- en Oostzeekust over een dergelijke vitte op het schiereiland,

36 Meilink *De Nederlandsche Hanzesteden*, 83.

37 Hill en Ersgård, 'Der Schonenmarkt'. De haringmarkt wordt uitgebreid behandeld door Jahnke, *Silber des Meeres*.

38 Meilink, *De Nederlandsche Hanzesteden*, 201-203.

39 Meilink, *De Nederlandsche Hanzesteden*, 78-83; Alberts en Jansen, *Welvaart in wording*, 240-244. Zie ook G. Eenling, 'Middeleeuwse handel en de Hanze', 36-37.

en na ca. 1350 ook een aantal Hollandse steden.<sup>40</sup> Ook na de verovering van Skanør door de Deense koning Waldemar IV in de jaren 1360 bleef deze rechtspositie van kracht, al was dat niet zonder slag of stoot. In de strijd om hun bevoorrechte positie zochten de geprivilegieerde steden elkaars steun – deze eenheid van belangen was een van de belangrijkste bindmiddelen van de gemeenschap van Hanzesteden, waartoe Stavoren zich *de facto* en vanaf de vijftiende eeuw ook *de jure* mocht rekenen.<sup>41</sup> Kooplieden uit de overige Westerlauwers-Friese steden bezochten in de dertiende en veertiende eeuw maar sporadisch het Oostzeegebied.<sup>42</sup> De belangrijkste bijdrage van de Friezen aan het handelssysteem in het Noordzee- en Oostzeegebied schulde echter niet zozeer in hun eigenhandel, maar in de transportsector. Kooplieden uit Westerlauwers en Oost-Friesland hadden in de loop van de dertiende eeuw terrein verloren ten gunste van opkomende steden als Kampen, Deventer, Groningen, Bremen en Hamburg<sup>43</sup>, maar in respons legden de Friezen zich steeds sterker toe op een functie als schippers in dienst van deze nieuwe grote spelers op de markt. Al in 1963 heeft F.C. Berkenvelder in een zeer uitgebreid artikel over de Friese handel en scheepvaart tussen 1300 en 1500 laten zien dat Friese schippers in de veertiende eeuw hechte relaties onderhielden met handelaren uit Hamburg.<sup>44</sup> De enkele bronfragmenten die inzicht geven in de export van Hamburg rond het jaar 1300 lijken er zelfs op te wijzen dat de meerderheid van de vermelde uitvarende schepen uit Friesland kwam – het is niet helemaal duidelijk of het daarbij om schippers uit Westerlauwers Friesland of Oost-Friesland ging. Een laat-dertiende-eeuws schuldenboek in Hamburg, waarin alle opstaande schulden van niet-Hamburgers die aan de Hamburgse stadsraad bekend waren gemaakt, werden opgetekend, noemt inwoners van

40 Graaf Willem V van Holland en Zeeland bevestigde in 1355 de aanstelling van een door Zierikzee aangewezen voogd voor de *vitte* van de Hollanders, Zeeuwen en (West-) Friezen. De Hollandse aanwezigheid wordt bevestigd door een Amsterdams keurboek uit 1360 dat expliciet een Amsterdamse *vitte* vermeldt; *Hansisches Urkundenbuch* 3, nrs. 332 (bevestiging voogd) en 553 (keurboek Amsterdam); zie ook Seifert, *Kompagnons und Konkurrenten*, 39-40. Het Hollandse *vitte*-bezit en de bereidheid van de Hollanders en Zeeuwen om in hanzeatisch verband het recht op de *vitte* te verdedigen wordt wel aangehaald als argument voor de stelling dat vóór 1400 een aantal Hollandse en Zeeuwse steden *de facto* ook tot de Hanze mag worden gerekend; vgl. Seifert, *Kompagnons und Konkurrenten* en Weststrate, 'Abgrenzung durch Aufnahme'.

41 Zie hieronder § 'Westerlauwers Friesland en de Hanze'.

42 Meilink, *De Nederlandsche Hanzesteden*, 83; Berkenvelder, 'Frieslands handel', 137-152, m.n. 150-152.

43 Van Lengen, 'Landt und Stadt', 45-46; Meilink, *De Nederlandsche Hanzesteden*, 86-89.

44 Berkenvelder, 'Frieslands handel', 136-187.

Dokkum, Leeuwarden, Workum en Harlingen.<sup>45</sup> Zij voeren rond 1300 op Hamburg, maar zij waren niet de enige Westerlauwerse Friezen die dat deden. In de Engelse *custom rolls* uit de jaren tussen 1300 en 1350 staan schippers uit Hindeloopen, Harlingen, Leeuwarden, Bolsward, maar vooral uit Staveren genoteerd, die actief waren als vrachtvervoerders tussen Engeland en Hamburg.<sup>46</sup> De Westerlauwerse Friezen verscheepten vanuit Hamburg goederen, vooral het beroemde Hamburger hoptier, naar verschillende havens aan de Engelse oostkust, waaronder Boston, Lynn,<sup>47</sup> Yarmouth en Ipswich. De retourvracht bestond voornamelijk uit zout, laken en steenkool.

De samenwerking tussen Friese schippers en burgers van Hamburg bleef tot ver in de veertiende eeuw bestaan. In de registers van een pondtol die in 1369 in de haven van Hamburg werd geheven op alle import en export staan veel Friese schippers vermeld.<sup>48</sup> De relaties werden nog verder versterkt door de inrichting van een bierstapel in Staveren in het jaar 1365. De stapel diende specifiek de export van Hamburgs bier naar de Nederlanden en maakte van Staveren een belangrijk distributiecentrum voor dit bier, dat in de veertiende eeuw de markten van de Nederlanden veroverde. Het belang van deze export was aanzienlijk. Uit een lijst van brouwers die in 1376 werd opgesteld blijkt dat 12% van alle brouwers (55 van de 457 geregistreerde brouwers) specifiek voor de Staverse exportmarkt produceerden.<sup>49</sup> Vanuit Staveren werd het bier vervolgens verder gedistribueerd naar het Friese binnenland en naar de IJsselregio, om van daaruit ook de markten van Kleef, Gulik en het Rijnland te bereiken. Friese schippers brachten halverwege de veertiende eeuw het bier ook naar Amsterdam, zo blijkt uit de overgeleverde biertolregisters uit die stad, die van 1352-1354 en 1364-1366 dateren.<sup>50</sup> In de eerste periode is het Friese aandeel bescheiden: vijf schippers uit Staveren, twee uit Dokkum, een uit Kornwerd en een uit Hindeloopen zijn opgetekend. De gegevens over 1364-1366 laat veel meer Friese activiteit zien: 31 schippers uit Hindeloopen, zes uit Staveren, drie uit Workum, drie uit Kornwerd, twee uit Harlingen, en uit Dokkum en Molkwerum één schipper vervoerden bier en andere goederen van Hamburg naar Amsterdam.<sup>51</sup> Van daaruit

45 Kopmann, 'Das hamburgische Schuldbuch', 498-499.

46 Berkenvelder, 'Frieslands handel', 143 en 148-153.

47 Het huidige King's Lynn aan de westelijke kust van Norfolk.

48 Nirrnheim, *Das Hamburgische Pfundzollbuch*.

49 Bing, *Hamburgs Bierbrauerei*, 243; Unger, *Beer in the Middle Ages*, 60-61.

50 Smit, 'Registers van den biertol'.

51 Ketner, *Handel van Amsterdam*, 5-6, m.n. noten 16 en 18.

werd het bier over de Hollandse binnenwateren verder naar het zuiden doorgevoerd naar Brabant en Vlaanderen.<sup>52</sup>

Rond 1400 kwam er verandering in deze structuren. De periode rond de eeuwwisseling was onrustig in politiek-militair opzicht en de Friese handel en scheepvaart kon zich niet onttrekken aan de negatieve consequenties daarvan. De initiatieven van de Hollandse graaf Albrecht van Beieren om zijn claims op de heerschappij over Westerlauwers Friesland kracht bij te zetten, resulteerden in een serie pogingen om het gebied gewapenderhand onder controle te krijgen. De eerste krijgstoct vond plaats in 1396 en er zouden er meer volgen in de jaren daarna.<sup>53</sup> Hoewel zij aanvankelijk enkele militaire successen boekten, slaagden de graven er uiteindelijk niet in om Friesland in hun macht te krijgen. De Friezen behielden dus hun onafhankelijkheid ten opzichte van Holland, maar de oorlog die grotendeels op zee door kapers werd uitgevochten had de bestaande handelsrelaties tussen Friesland en Hamburg grote schade toegebracht. De data die Berkenvelder verzamelde tonen overtuigend aan dat kort na 1400 de Friese scheepvaart tussen Hamburg en Engeland vrijwel geheel was verdwenen.<sup>54</sup>

In de eeuw daarna heroriënteerden de Friezen zich in het commerciële landschap van Noord-West-Europa. Twee belangrijke werkterreinen ontstonden voor de Friese scheepvaart: de vaart vanuit de Emsmondning en, verrassend gezien de heersende politiek-militaire spanningen, de vaart in dienst van Hollandse bevrachters. De inwoners van de Friese Zuiderzeekuststadjes waren zeer bereid om voor Hollandse opdrachtgevers goederen te vervoeren. Ze schakelden over van het Hamburgse hobbier naar de import van het goedkopere hobbier dat in Gouda en Haarlem werd gebrouwen naar Friesland, waarmee ze een interessante afzetmarkt voor de Hollandse brouwers blootlegden. Daarnaast bleven de Friezen Hamburg bezoeken, maar nu vooral als onderdeel van de transportroute tussen de stad aan de Elbe en Amsterdam. In het kielzog van de ontwikkeling van de Hollandse economie en de groeiende penetratie van de Hollanders in het Oostzeegebied, ontwikkelden de Friezen ook de vrachtvaart tussen Danzig (het huidige Gdansk) enerzijds en Holland en Vlaanderen aan de andere zijde.<sup>55</sup> Deze vrachtvaart werd gecombineerd met Friese eigenhandel: zowel in Holland, de IJssel-regio als in Danzig waren Friezen ook actief als handelaren op eigen

52 Ketner, *Handel van Amsterdam*, 4-7; H. Kaptein, 'Poort van Holland', 119-120.

53 Over de Hollands-Friese oorlogen: Janse, *Grenzen aan de macht*.

54 Berkenvelder, 'Frieslands handel', 168-169.

55 Berkenvelder, 'Frieslands handel', 178-179.

rekening, naast hun activiteit als transporteurs. Deze combinatie van transport voor derden en Friese eigenhandel werd voortgezet tot ver in de zestiende eeuw. Halverwege die eeuw werd de passage van honderden Friese schepen geregistreerd in de Sonttolregisters. De meeste daarvan vervoerden Hollandse waar, maar ook goederen in Fries eigendom werden van Noordzee naar Oostzee verscheept en vice versa.<sup>56</sup>

#### *Westerlauwers Friesland en de Hanze*

Vrachtvaart en handel brachten de inwoners van Westerlauwers Friesland in aanraking met de Hanzesteden in de IJsselregio, Noord-Duitsland en het Oostzeegebied. Niet alleen bezochten zij de havens in die gebieden, maar andersom zochten hanzeatische kooplieden ook de Friese landen op om daar hun goederen te slijten. De relatie tussen de Hanze en de Friese steden en dorpen was echter complex, omdat zij niet alleen was vormgegeven op basis van zuiver economische overwegingen. De 'strategische' positie van Friesland tussen Noord-Duitsland en Holland, dat na 1400 tot de grootste concurrent voor een deel van de Hanzesteden zou uitgroeien, was op zichzelf voor de Hanzesteden al reden genoeg om het gebied goed in het oog te houden. Daar kwam bij dat de gefragmenteerde en onoverzichtelijke machtsverhoudingen in de Friese landen de hanzeatische kooplieden hinderden in de uitvoering van hun handel. Oorlogen en conflicten tussen hoofdelingen maakten reizen door de Friese landen en over de Noordzee geregeld een hachelijke onderneming. Tegelijkertijd was Friesland zoals gezegd een afzetmarkt van betekenis en een belangrijke leverancier van transportdiensten. Staveren en Bolsward waren zelfs voor kortere of langere tijd gedurende de periode van de veertiende tot de zestiende eeuw onderdeel van de gemeenschap van Hanzesteden. De relatie van de Hanze met Friesland was dus op zijn zachtst gezegd ambigu; om ze te doorgronden is het noodzakelijk om te analyseren hoe de verschillende economische en politiek-militaire elementen in de relatie interageerden.

56 De Vries, 'De economische ontwikkeling', 145; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 173. De ontwikkeling van de Friese scheepvaart in het Oostzee- en Noordzeegebied staat centraal in het NWO-project *The ascent of the Frisians. The Dutch Commercial System and the market for maritime transport, 1550-1800* dat op dit moment aan de Rijksuniversiteit Groningen wordt uitgevoerd onder leiding van dr. J.W. Veluwenkamp. In een hieraan gerelateerd project worden de Sonttolregisters online beschikbaar gesteld op [www.soundtoll.nl](http://www.soundtoll.nl). Op deze site zijn ook details over de deelprojecten binnen *Ascent of the Frisians* te vinden. Aan de online editie participeert naast de RUG ook Tresoor, ondersteund door de Fryske Akademy en het Deens Nationaal Archief.



Hierboven werd duidelijk dat de band van de steden aan de Friese Zuiderzeekust met hun tegenhangers in het IJsseldal en aan de Noord-Duitse kusten voor 1400 goed was. Door zich in te schakelen in het goederenverkeer tussen Noord-Duitsland en Engeland, waren de Friezen onderdeel van het veertiende-eeuwse hanzeatische handelssysteem in de Noordzee, zonder zelf lid te zijn van het handelsverbond. Dat lidmaatschap was ook niet strikt noodzakelijk, aangezien de Friezen niet zelf handelden, maar slechts hanzeatische goederen vervoerden. Bij aankomst in een Engelse haven sloegen de belastinginners de goederen aan voor de tarieven die golden voor Hanzekoopliden – want de herkomst was van de transporteurs deed niet terzake. Het is dan ook waarschijnlijk om deze reden dat Friezen in de Engelse bronnen nooit als Hanzeaten geboekstaafd zijn.

In andere regio's handelden de Friezen echter wel degelijk op eigen rekening en in die gevallen maakten zij, indien mogelijk en lonend, zeker wel gebruik van de privileges en voorrechten die door buitenlandse vorsten aan hanzeatische kooplieden waren toegekend. Dit geldt op de eerste plaats voor de burgers van Staveren. Zij bezaten sinds de vroege veertiende eeuw een vitte op Skanør, waren elders in het Oostzeegebied en in Scandinavië actief en net als hun Noord-Duitse collega's op de markten van Holland, Vlaanderen en Brabant. Bovendien hield Staveren, zoals gezien, de Hamburgse bierstapel in de tweede helft van de veertiende eeuw. De grote overeenkomst van Staverens handelsbelangen met die van de Noord-Duitsers leidde ertoe dat de stad met redelijk succes een plaats binnen de Hanze kon claimen in de veertiende eeuw. In die periode was de Hanze nog een zeer los georganiseerde en open organisatie, waarvan de deelname in de eerste plaats berustte op de bereidheid vrijwillig samen te werken met andere betrokken handelssteden. Een formeel lidmaatschap bestond voor het begin van de vijftiende eeuw niet. Gedeelde commerciële belangen, het gebruik van privileges en voorrechten die door vorsten van buiten het Duitse Rijk aan de 'Duitse koopman' waren verstrekt, en de bereidheid om deze geprivilegieerde positie te verdedigen met financiële en militaire middelen, waren in het algemeen voldoende om te worden geaccepteerd door de overige steden van de hanzeatische gemeenschap.<sup>57</sup>

Staveren was bereid om handelend op te treden binnen (proto-)hanzeatisch verband. Aan het einde van de dertiende eeuw beschouwde Lübeck de stad samen met onder meer Kampen al als bondgenoot in zijn strijd tegen de Noorse koning. Een dergelijk bondgenootschap kan nog niet als zuiver hanzeatisch worden beschouwd, omdat de Hanze als formele

57 Henn, 'Was war die Hanse?'

organisatie op dat moment nog niet bestond, maar het is duidelijk dat de overlap van belangen tot samenwerking kon leiden. Een veel pregnanter voorbeeld van het handelen van Staveren in het raamwerk van de Hanze is zijn aandeel in de oorlog van de Keulse Confederatie tegen de Deense koning Waldemar van 1367-1370.<sup>58</sup>

Toch was Staverens positie binnen de Hanze geenszins onomstreden. Dat bleek in de jaren na 1400, toen binnen de Hanze langzaam maar zeker een proces van reorganisatie en grotere formalisering van de stedenbond werd doorgevoerd. De belangrijkste aanleiding daarvoor was de sterk groeiende concurrentie van Hollanders en Engelsen in het Oostzeegebied. Er werd een steeds duidelijker lijn getrokken tussen degenen die wél en zij die niet van de hanzeatische privileges zouden mogen profiteren. Onder deze druk had Staveren het moeilijk om geaccepteerd te worden als lid. In 1412 stuurde de stad vertegenwoordigers naar een Hanzedag in Lüneburg, die de verzamelde steden verzochten om Staveren toe te laten tot de Hanze, maar het is niet duidelijk of dat verzoek is gehonoreerd.<sup>59</sup> Waarschijnlijk werd Staveren vanaf dat moment als volwaardige Hanzestad geaccepteerd. Ondubbelzinnig bewijs daarvoor dateert echter pas van rond het midden van de vijftiende eeuw,<sup>60</sup> maar tegen die tijd was de bloeiperiode van de Friese Zuiderzeestad al ten einde. Staveren zou dan ook geen rol van betekenis meer spelen in de geschiedenis van de Hanze.

De enige andere stad in de noordelijke regio die vóór de zestiende eeuw vergelijkbare, of wellicht nog wel sterkere, banden had met de Hanze, was Groningen, al fluctueerde de intensiteit van het optreden van die stad binnen Hanzeverband sterk.<sup>61</sup> Ook Bolsward is in verband gebracht met de Hanze. De stad zou al vanaf de vijftiende eeuw tot de Hanze hebben behoord, maar die claim kan met geen enkele contemporaine bron voldoende worden onderbouwd. Wel namen enkele inwoners van Bolsward al in de late middeleeuwen deel aan de vaart op de Oostzee en werden zij als 'vrienden van de Hanze' gezien. Bolsward figureerde bovendien vanaf het laatste decennium van de vijftiende eeuw op lijsten van afdrachten die de 'Nederlandse' Hanzesteden aan de Hanze verschuldigd waren, meestal in de context van de financiering van diplomatieke of militaire maatregelen. Het is echter maar de vraag of al

58 De oorlog met Waldemar en de rol van de Nederlandse steden daarin worden behandeld in Seifert, *Kompagnons und Konkurrenten*, 53-81 en Weststrate, 'Abgrenzung durch Aufnahme', 16-21.

59 Vriendelijke mededeling van Hanno Brand.

60 Alberts, *De Nederlandse Hanzesteden*, 22-23.

61 Zie het glasheldere overzicht in Benders, 'De stad Groningen en de Hanze', 171-189.

deze afdrachten ook daadwerkelijk werden geïnd en al helemaal onzeker is of ze als een graadmeter voor de betrokkenheid bij de Hanze mogen worden gezien.<sup>62</sup> In 1549 ontvingen Bolsward en Staveren een charter van het Keulse Derdendeel van de Hanze, dat beide steden al jaren een gewaardeerd lid van de bond waren. Slechts vier jaar later echter besloot de raad van Bolsward dat de stad te weinig baat had bij het afvaardigen van gezanten naar Hanzedagen.<sup>63</sup>

#### *Vetes en Vitaliebroeders*

De fragmentatie van het publieke gezag in de Friese landen is al genoemd als fenomeen dat de aandacht trok van de handelssteden in de regio, vanwege het potentiële gevaar ervan voor transport over land en waterwegen. Hoewel de Friese gemeenschappen theoretisch zichzelf bestuurden, was de uitoefening van politieke en militaire macht in de praktijk in handen van de hoofdelingen, die als adellijke bovenlaag van de Friese maatschappij mogen worden beschouwd.<sup>64</sup> Deze hoofdelingen streden onderling een constante strijd om dominantie in (delen van) Westerlauwers Friesland. De endemische vetevoering en oorlogjes die daaruit voortkwamen, waren relatief kleinschalig, maar zij hadden wel degelijk invloed op de commerciële contacten van Friesland met de buitenwereld. Uiteraard kon de aanwezigheid van gewapende strijders een hinderpaal vormen voor het vervoer van waardevolle goederen over land, maar daarnaast namen de hoofdelingen geregeld kapers in dienst, die ook de scheepvaart hinderden op de Noordzee en Zuiderzee, alsmede in de mondingen van de rivieren Ems, Weser en Elbe.

Het is echter maar de vraag of de impact van deze gefragmenteerde politieke structuur op het regionale en interregionale handelsverkeer wel zo groot was. Het beeld van een Friesland dat in de vijftiende eeuw in anarchie en chaos was weggezakt, komt voornamelijk uit de koker van enkele zestiende-eeuwse geschiedschrijvers, waarvan Worp en Peter van Thabor de belangrijkste zijn. Deze Friesgezinde auteurs hekelden de vijftiende-eeuwse partijstrijd, omdat die ervoor zou hebben gezorgd dat de Friese vrijheid verloren ging. Bovendien namen zij als monniken

62 De lijsten zijn in tabelvorm te vinden bij Benders, 'De stad Groningen en de Hanze', 186-187. Benders gebruikt de lijsten wel om voorzichtig een soort *ranking* van Hanzesteden in de Nederlanden te maken, maar daarvoor is mijns inziens te weinig bekend over de totstandkoming van de lijsten en de tenuitvoerlegging van de voorgestelde betalingen.

63 Robijn, *Het recht van een vrije Friese stad*, 46-47.

64 De Friese hoofdelingen worden uitgebreid behandeld in Noomen, *De stinzen in middeleeuws Friesland*.

stelling tegen dit wereldlijk geweld. De incorporatie van Friesland in het Habsburgse landencomplex was vanuit hun oogpunt te betreuren vanwege de teloorgang van de Friese vrijheid, maar maakte wel een eind aan al te gewelddadige uitwassen van de vetemaatschappij. Om dit punt kracht bij te zetten, overdreven beide auteurs in enkele passages wellicht over de deplorabele staat van Friesland vóór de Saksische verovering in 1498 (die uiteindelijk zou uitmonden in de Habsburgse machtsovername) als stilistisch middel om hun boodschap zo effectief mogelijk vorm te geven.<sup>65</sup> De opvattingen van de zestiende-eeuwse chroniqueurs galden lang na in de geschiedschrijving over Friesland, onder meer via het invloedrijke werk van de rechtshistoricus Gosses<sup>66</sup>, en ook vandaag de dag is de stereotypering van een door vetes verlamd middeleeuws Friesland nog wel hier en daar terug te vinden.

In recent onderzoek van onder anderen Paul Noomen wordt de vetevoering in Friesland veel positiever geïnterpreteerd. Noomen stelt dat conflicten tussen hoofdelingen werden uitgevochten als vetes, een vorm van conflict die zich kenmerkt door een beperkte en gerichte inzet van geweldsmiddelen. Een vete kon altijd worden beëindigd met een verzoening waarbij de ene partij een vergoeding betaalde aan de andere partij voor de geleden schade, het zogeheten 'zoengeld'. Vetes waren in deze visie niet zozeer maatschappijontwrichtende krachten, maar juist het meest adequate systeem van conflictbeheersing in een maatschappij zonder centrale machthebber. Dat wil niet zeggen dat het vetegeweld geen sporen naliet: uiteraard zijn de levens van veel middeleeuwse Friezen erdoor getekend geweest. Waar het hier om gaat, is dat het vernietigende en ontwrichtende karakter van de vetevoering gerelativeerd moet worden. De enkele beschikbare indicatoren suggereren juist dat vijftiende-eeuws Westerlauwers Friesland een (wellicht bescheiden) economische groei doormaakte. Hierboven is al geconstateerd dat het gebied een groei van de bevolking doormaakte in de late middeleeuwen. Deze demografische groei kwam vooral op het conto van de steden en grotere dorpen. De meeste van hen breidden hun areaal uit in de jaren tussen 1420 en 1480 en stadsrechtverleningen in diezelfde periode zorgden voor een grotere zelfstandigheid van de stedelijke gemeenschappen en een scherpere scheiding tussen stad en platteland. Volgens Oebele Vries weerspiegelt deze neiging tot afscheiding van het platteland de wens van de stedelijke

65 Noomen, 'De Friese vetemaatschappij', 44. Zie ook Mol, 'Hoofdelingen en huurlingen', 65-67.

66 Vooral invloedrijk was Gosses, 'De Friesche hoofdeling'; Zie hierover ook Gerrits, 'Schieringers, Vetkopers en het eind van de Friese Vrijheid', 256-258.

gemeenschappen om te ontsnappen aan de ‘verlammende’ vetevoering. Mogelijk speelde die wens inderdaad in de zich emanciperende steden, maar dat neemt niet weg dat diezelfde steden nog binnen de ‘vetemaatschappij’ een economische groei hebben doorgemaakt die het mogelijk maakte om het streven tot afscheiding en grotere zelfstandigheid in daden te kunnen omzetten.<sup>67</sup>

Het stedelijk landschap ontplooidde zich dus in de loop van de vijftiende eeuw. Daarnaast lijkt de levensstandaard te zijn gestegen. Testamenten en andere juridisch documenten tonen in ieder geval de gegroeide welvaart van enkele individuele Friezen, maar belangrijker nog: zij geven aan dat er een juridisch systeem was, dat effectief kon worden ingezet om die welvaart te beschermen. Leken investeerden dat kapitaal onder meer in de bouw van nieuwe kerken en kloosters, de vestiging van nieuwe prebendes en vicarieën en schenkingen van schilderijen en beelden van heiligen.<sup>68</sup> Al deze ontwikkelingen zijn moeilijk voor te stellen in een maatschappij die is lamgelegd door continue oorlogvoering: ‘vete en economische stagnatie gaan dan ook niet per definitie samen.’<sup>69</sup>

Vetevoering was overigens in het geheel niet een exclusief Fries fenomeen, ook niet in de late middeleeuwen. Overal in Europa waren vetes aan de orde van de dag. Grote steden en opkomende staten probeerden vetevoering weliswaar de kop in te drukken ten gunste van hun eigen ideaal van een sterk gecentraliseerd gezag dat een monopolie op geweld bezat, om zo de openbare ruimte en orde te beheersen, maar zij slaagden daarin vóór de zestiende eeuw maar gedeeltelijk. Vetes bleven in heel Europa een belangrijk deel van de rechtsorde tijdens de middeleeuwen en in sommige regio’s tot ver daarna. Alleen al voor de Nederlanden geldt dat een uitvergroete en sterk gepolitiseerde vorm van vetevoering, de partijstrijd, vrijwel overal de kop opstak tijdens de veertiende en vijftiende eeuw: de Hoeken en Kabeljauwen in Holland, de Heekerens en Bronkhorsten in Gelre, de Leliaerts en Klauwaerts in Vlaanderen etcetera.<sup>70</sup> Ook Friesland kende dergelijke vetevoering op grotere schaal, namelijk de strijd tussen Schieringers en Vetkopers.<sup>71</sup> Deze strijd was aanvankelijk begonnen als een twist tussen premonstratenzer monniken en

67 Oebele Vries, ‘De stêden oan it roer’.

68 Noomen, ‘De Friese vetemaatschappij’, 44; Verhoeven en Mol (ed.), *Friese testamenten tot 1550*.

69 Noomen, ‘De Friese vetemaatschappij’, 49.

70 W.P. Blockmans, ‘Vete, partijstrijd en staatsmacht’, 9-33; Peter Hoppenbrouwers, ‘Bloedwraak en vete in de late middeleeuwen’.

71 Hierover recent Gerrits, ‘Schieringers, Vetkopers en het eind van de Friese Vrijheid’.

cisterciënzer monniken, die beide gelieerd waren aan hoofdelingenfamilies.<sup>72</sup> Vanaf de late veertiende eeuw ging de terminologie over op de hoofdelingen die steun gaven aan de graven van Holland tijdens hun pogingen gezag over Friesland af te dwingen (Vetkopers) en stad Groningen en een aantal hoofdelingen die de Friese Vrijheid verdedigden (Schieringers). Gaandeweg het conflict werden de scheidslijnen steeds onduidelijker en de diverse betrokken hoofdelingen wisselden vaak heel pragmatisch van partij.

Zolang de vetes en partijstrijd zich beperkten tot kleine regio's binnen Friesland, had het interregionale handelsverkeer er weinig last van. Gevaarlijker werd het wanneer de vetes onderdeel werden van een conflict op grotere schaal, zoals in de periode rond 1400, toen enerzijds de machtige hoofdelingenfamilie Tom Brok grote delen van de Friese landen in handen kreeg en anderzijds de Hollandse graaf Albrecht zijn Friese machtsaanspraken hard wilde maken. Het kwam tot een regelrechte oorlog tussen beide partijen.<sup>73</sup> Voor de Hanzesteden in de IJsselregio en Noord-Duitsland én voor de Hollandse handelssteden leverde deze oorlog wel de nodige problemen op, vanwege de grote aantallen kapers die de Hollanders en Friezen inhuurden voor de strijd op zee. Deze kapers, in de bronnen vaak *Vitaliebroeders* of *Likedelers* genoemd,<sup>74</sup> ontvingen geen salaris, maar leefden van de opbrengst van hun kaapvaart. Logischerwijs beperkten zij zich dus vaak niet tot het arresteren en confisqueren van vijandige schepen, maar namen zij ook geregeld neutrale schepen.

Kaapvaart was geen onbekend verschijnsel voor de Hanzesteden. In de jaren vóór het uitbreken van de Hollands-Friese oorlog hadden grote aantallen Vitaliebroeders al de Oostzeekust onveilig gemaakt, als onderdeel van een oorlog tussen de hertog van Mecklenburg en de Deense koningin Margaretha.<sup>75</sup> Net zo min als vetevoering was kaapvaart dus

72 Blok, *Schieringers en Vetkopers*.

73 Janse, *Grenzen aan de macht*. Een gedetailleerder analyse van de kaperactiviteiten rond 1400 en de gevolgen daarvan voor de Friese economie geeft Weststrate, 'Free Frisia', 213-217.

74 De naam 'Likedelers' verwijst naar de vermeende gewoonte van de kapers om hun buit in gelijke delen onder de bemanning te verdelen. De herkomst van de term 'Vitaliebroeders' is niet helemaal duidelijk. Wellicht refereert de naam aan de noodzaak van de kapers in hun eigen levensonderhoud ('victualien' betekende levensmiddelen) te voorzien. Over Vitaliebroeders en hun naamgeving: Puhle, *Die Vitalienbrüder*; over het handelen van Vitaliebroeders in Oost-Friesland: Ehbrecht, 'Hansen, Friesen und Vitalienbrüder'.

75 Puhle, *Die Vitalienbrüder*, 31-145.



typisch Fries. Het bleek lastig om de verschillende Hanzesteden op één lijn te krijgen in de bestrijding van de kaapvaart. Feitelijk kwam het erop neer dat alleen de steden waarvan de burgers direct getroffen waren door de roofpartijen bereid waren om geld en mankracht te investeren in het tegengaan van de piraterij. Vrijwel hetzelfde gebeurde tijdens de oorlog tussen Holland en Friesland. De Hollandse steden, die tot dan toe veel hadden samengewerkt met hun tegenhangers uit de IJsselstreek en het noorden van Duitsland, grepen nauwelijks in tegen de Vitaliebroeders; die waren immers in dienst van hun landsheer. De stad Groningen aan de andere kant, die eveneens op goede voet stond met de Hanzesteden en enkele decennia later formeel tot de stedenbond toetrad, had de kapers nodig als maritieme troepen in de strijd met Albrecht en was dus aanvankelijk ook niet bereid om volwaardig deel te nemen aan de uitroeiing van kaapvaart op de Noordzee. De IJsselsteden Kampen, Deventer, Zwolle en Zutphen waren zeker geïnteresseerd in het bestrijden van de Vitaliebroeders, maar zij zochten allereerst hun heil in het aanknopen van diplomatieke relaties met de twee strijdende partijen, om langs die weg financiële compensatie voor de opgelopen schade te verkrijgen.<sup>76</sup>

De uiterst gecompliceerde politieke verhoudingen in de Friese landen schiepen aanhoudend een werkterrein voor de kapers. Op het moment dat de Hollandse graaf Albrecht van Beieren grote delen van Westerlauwers Friesland in 1398 tijdelijk had gepacificeerd, vonden zij emplooi bij strijdende hoofdelingen in Oost-Friesland. Die strijd werd vervolgens de kop ingedrukt door een vrij groot contingent oorlogsschepen dat was uitgezonden door Lübeck, Hamburg, Bremen en een aantal kleinere Hanzesteden, waaronder die aan de IJssel. Het probleem was echter de wereld nog niet uit, want niet alle kapers waren door de Hanzeaten gevangen gezet en enkele groepen traden weer in dienst van Albrecht van Beieren en zijn Schieringse tegenstanders. De strijd tussen Holland en Friesland zou nog decennia aanhouden, inclusief periodes van intensieve kapervaart. Dit had de aandacht van de Hanze, maar altijd alleen maar van de direct betrokken Hanzesteden (Hamburg, Bremen, de IJsselsteden) en niet van de Hanze als geheel. Ook de direct betrokkenen hadden verschillende belangen: de IJsselsteden waren tevreden met een veilige doortocht op de Zuiderzee en Noordzee, terwijl Hamburg zich veel intensiever met de machtsstrijd in Friesland bemoeide, net als Groningen dat, zoals gezien, zelf onderdeel uitmaakte van die strijd.

---

76 Prevenier en Smit (eds.) *Bronnen tot de geschiedenis*, 556, 560 en 565; Janse, *Grenzen aan de macht*, 231-234.



*Besluit: na de Friese Vrijheid*

Het particularisme van de hoofdelingen in Westerlauwers Friesland werd pas een halt toegeroepen door Albrecht van Saksen, die in 1498 de regio met een flink vertoon van militaire macht veroverde.<sup>77</sup> De Friese Vrijheid hield op te bestaan en in de loop van de zestiende eeuw werd Westerlauwers Friesland langzaam maar zeker als een eenheid opgenomen in de gecentraliseerde bestuurlijke en juridische structuren van het territoriale complex van de Habsburgers, die in 1515 de macht over Friesland overnamen van het Huis van Saksen.<sup>78</sup> Ook in economisch opzicht zou de regio een gedaantewisseling ondergaan. Vóór 1500 had Westerlauwers Friesland een overwegend agrarische economie, die wel moderne trekken vertoonde. Het potentieel van die economie is in de late middeleeuwen echter nooit maximaal benut. Er werd vee en zuivel geproduceerd voor de markt. Friezen leverden transportdiensten aan Hanzeaten en Hollanders en algemeen gesproken was het redelijk dichtbevolkte Friesland ook een afzetmarkt voor kooplieden uit Noord-Duitsland, de IJsselstreek, Groningen en Holland. Zo bezat Friesland wel een specifieke niche-positie in de handelsstructuren van Noordwest-Europa, maar werd er van buitenaf nauwelijks geïnvesteerd in de Friese economie. Er was desondanks wel sprake van economische groei in de vijftiende eeuw, maar die kon pas werkelijk accelereren na de integratie van Westerlauwers Friesland in het politieke, juridische en economische raamwerk van de Habsburgse staat.

Ondernemers uit Holland en Utrecht ontdekten in de loop van de zestiende eeuw steeds meer mogelijkheden voor de exploitatie van Friesland's rijkdommen. Turfwinning is daarvan een goed voorbeeld: tot de zestiende eeuw werd er nergens in Friesland op werkelijk grote schaal turf gewonnen, maar de behoefte aan brandstof van de Hollandse export- en scheepvaartindustrie opende de weg naar grootschalige turfafgravingen. Deze ondernemingen werden met Hollands, Utrechts en ook wel Fries kapitaal opgezet.<sup>79</sup> Een ander treffend voorbeeld is de kapitaalintensieve inpoldering van het Bildt, die begon in 1504, nadat een consortium van financiers en ondernemers uit Holland daarvoor toestemming had gekregen van de Saksische hertogen. De inpoldering bracht een grootschalige migratie van Hollandse pachters naar het Bildt op gang.<sup>80</sup> Een dergelijke grootschalige ontginning was zonder centraal

77 Mol, 'Hoofdelingen en huurlingen', 83; Baks, 'Saksische heerschappij in Friesland'.

78 Woltjer, 'In de leerschool', 259-264; Theissen, *Centraal gezag en Friesche vrijheid*.

79 Gerding, *Vier eeuwen turfwinning*.

80 Sannes, *Geschiedenis van het Bildt*, deel 1; Schroor, *Van Middellzee tot Bildt*.



staatsgezag niet goed mogelijk geweest.<sup>81</sup> De vertegenwoordigers van het Huis Saksen installeerden niet alleen dit centrale gezag, zij het met horten en stoten<sup>82</sup>, maar zij brachten Friesland ook direct in de Habsburgse invloedssfeer, en boden een directe ingang voor Hollandse investeerders in Westerlauwers Friesland.

Belangrijker dan de institutionele veranderingen was echter dat Hollandse ondernemers over meer kapitaal beschikten en een grotere drijfveer hadden om te investeren in Friesland dan hun hanzeatische collega's een eeuw eerder. Vanaf de tweede helft van de veertiende eeuw was het graafschap Holland langzaam maar zeker uitgegroeid tot een van de meest geavanceerde economieën van Europa. De laatmiddeleeuwse Hollandse economie onderscheidde zich door een buitengewoon hoge mate aan specialisatie en differentiatie. Diverse takken van exportnijverheid ontwikkelden zich in de stad en op het platteland en het Hollandse handelsnetwerk groeide zo gestaag, dat het gaandeweg de vijftiende eeuw heel West- en Noord-Europa ging omvatten.<sup>83</sup> Vanaf de tweede helft van de zestiende eeuw maakte Holland een nieuwe groeispurt door. De Oostzeehandel raakte vrijwel geheel in handen van Hollanders en de expansie beperkte zich niet langer tot de grenzen van Europa. Het eindpunt van deze ontwikkeling was de economische hegemonie die de Republiek binnen en buiten Europa wist te vestigen.<sup>84</sup>

De Friese economie raakte in de loop van de zestiende eeuw nauwer verweven met de Hollandse – ook op het terrein van handel en scheepvaart. Die vervlechting was niet helemaal nieuw, want al rond 1470 voeren burgers van Hindeloopen op schepen die Amsterdams eigendom waren naar Noorwegen.<sup>85</sup> In de zestiende eeuw intensiverde de samenwerking met de Hollanders. In de eerste helft van de zestiende eeuw groeide het Friese aandeel in de Oostzeevaart nog langzaam; het gros van de doorvaarten kwam voor rekening van schippers uit Staveren, aangevuld met enkele uit Hindeloopen en Workum. Rond 1550 ontwikkelde de Friese Oostzeevaart zich in korte tijd explosief. Zoals gezien, waren Friese schippers vanaf dat moment ieder jaar verantwoordelijk voor enkele honderden Sontpassages en hun aantal zou nog toenemen in de eeuw erna. De snelle uitbreiding van de Friese vaart op de Oostzee en Noorwegen rond 1550 is

81 Schroor, *Van Middellzee tot Bildt*, 53.

82 Een goed overzicht hierover biedt Baks, 'Saksische heerschappij'.

83 Van Bavel en Van Zanden, 'The jump-start of the Holland economy'; Blockmans, 'The economic expansion of Holland and Zeeland'; Van Bavel, *Manors and markets*.

84 De Vries en Van der Woude, *Nederland 1500-1815*.

85 Berkenvelder, 'Frieslands handel', 185; Ketner, *Handel en scheepvaart*, 147; Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 269-270.

hierboven al genoemd en die ontwikkeling zou in de eeuw daarna door- gaan.<sup>86</sup> Ook de import van hout uit Noorwegen nam sterk toe, vooral aan het eind van de zestiende eeuw, en werd tot een specifieke niche van schippers uit Hindeloopen. De prikkels en het kapitaal voor deze onder- nemingen kwam echter hoofdzakelijk uit Holland: het hout was voorna- melijk bestemd voor de Hollandse scheepsbouw in de Zaanstreek en de bevrachters van de schepen kwamen voor het overgrote deel uit Holland. Cijfers over de houtexport vanuit Noorwegen laten dat scherp zien:<sup>87</sup> in 1647 en 1648 werden in Noorwegen 387 schepen genoteerd van meer dan 50 last die hout exporteerden, waarvan 382 uit Noord-Holland en Fries- land afkomstig waren. Zestig procent van de schippers was van Friese herkomst – de meesten uit Hindeloopen, maar ook Workum, Koudum, Molkwerum, Warns en Harlingen worden als plaats van herkomst van de schippers genoemd. De herkomst van de schepen, dat wil zeggen de vestigingsplaats van de scheepseigenaren, was echter hoofdzakelijk niet-Fries. Het merendeel van de Nederlandse schepen die in Noorwe- gen werden opgeschreven had Amsterdam als thuishaven (58%), een flink deel stamde uit Hoorn, Enkhuizen of Medemblik (35%) en slechts 17 schepen (of 4%) waren Fries eigendom. De vervlechting van de Friese vrachtaart met de economie van de Republiek, meer specifiek die van het gewest Holland was dus onmiskenbaar. Daarbij moet wel bedacht worden dat niet iedere handel Hollandse handel was. Rond 1600 bloeide ook de Friese eigenhandel op, vooral in Harlingen. Deze stad ontwik- kelde zich tot het belangrijkste centrum van distributie van Friese pro- ducten naar Holland en het buitenland, en Harlingers namen ook voor eigen rekening met succes deel aan de vaart op de Oostzee.<sup>88</sup>

De Friese groei van de zestiende en zeventiende eeuw vertaalde zich in demografische groei en voortgaande urbanisatie. Naar schatting was de bevolking van Westerlauwers Friesland in het midden van de zeventiende eeuw twee keer zo groot als in 1511. De stedelijke bevolking verdriedub- belde zelfs in die tijdsspanne.<sup>89</sup> Het hanzeatische netwerk heeft nooit een dergelijke impact op Westerlauwers Friesland gehad, al was het maar om- dat de Hanzesteden daar de slagkracht niet voor hadden. Hanzesteden wa- ren namelijk op de eerste plaats handelssteden die het eigen afzonderlijk stedelijke belang voorop stelden. Zij richtten zich op transithandel en be-

86 Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 272-273.

87 Deze cijfers ontleen ik aan Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 274, die zich op zijn beurt baseert op data die zijn verzameld door Johannes Schreiner.

88 Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 274-275.

89 Faber, *Drie eeuwen Friesland*, 413, tabel II.11. and II.12. en Nijboer, 'Het openen en slui- ten van de markt', 163.

trokken daar zeker ook Friese producten en transportdiensten in. Anders dan de Hollanders richtten de Hanzeaten zich nauwelijks op een gediversifieerde grootschalige export. Daarvoor ontbrak het de afzonderlijke steden ook aan een geïntegreerd systeem van exportindustrieën en distributie in een wijdvertakt handelsnetwerk. De organisatie van de Hanze als geheel was ook te los om na 1500 nog effectief genoeg tot gezamenlijk handelspolitiek beleid te komen. De Habsburgse staat en later de Republiek konden daar wel in voorzien. Vanaf het midden van de zestiende eeuw was Westerlauwers Friesland niet langer een redelijk moderne agrarische samenleving aan de rand van de grote handelssystemen van Noordwest-Europa, maar een integraal onderdeel van de economie van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden, de ‘eerste moderne economie’.<sup>90</sup>

#### Literatuur

- Alberts, W.J., *De Nederlandse Hanzesteden* (Bussum 1969).
- Alberts, W.J. en H.P.H. Jansen (met medewerking van J.F. Niermeyer), *Welvaart in wording. Sociaal-economische geschiedenis van Nederland van de vroegste tijden tot het einde van de Middeleeuwen* (2<sup>e</sup> vermeerderde druk Den Haag 1977).
- Baks, Paul, ‘Saksische heerschappij in Friesland, 1408-1515: dynastieke doelstellingen en politieke realiteit’, in: J. Frieswijk e.a. (red.), *Fryslân, staat en macht 1450-1650* (Hilversum en Leeuwarden 1999) 43-65.
- Bartlett, Robert, *The making of Europe. Conquest, colonization and cultural change, 950-1350* (Harmondsworth 1993).
- Bavel, B. van en J.L. van Zanden, ‘The jump-start of the Holland economy during the late-medieval crisis, c.1350-c.1500’, *Economic History Review* 57-3 (2004) 503-532.
- Benders, J.F., ‘De demografische ontwikkeling van Overijssel 1369-ca.1600: een kritische reactie’, *Overijsselse Historische Bijdragen* 110 (1995), 31-43.
- Benders, J.F., ‘Over ossen en keurslagers: de stad-Groningse, Overijsselse en Gelderse veehandel tussen 1350 en 1550’, in: D.E.H. de Boer e.a. (eds.), *Het Noorden in het midden. Opstellen over de geschiedenis van de Noord-Nederlandse gewesten in Middeleeuwen en Nieuwe Tijd* (Assen 1998) 61-88.
- Benders, J.F., ‘De stad Groningen en de Hanze tot het eind van de zestiende eeuw’, in: Hanno Brand en Egge Knol (ed.), *Koggen, kooplieden en kantoren. De Hanze, een praktisch netwerk* (Groningen en Hilversum 2009) 171-189.

90 De Vries en Van der Woude, *The first modern economy*.

- Berkenvelder, F.C., 'Frieslands handel in de late middeleeuwen', *Economisch Historisch Jaarboek* 29 (1961-1962) 136-187.
- Bing, W., 'Hamburgs Bierbrauerei vom 14. bis 18. Jahrhundert', *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte* 14 (1909) 209-323.
- Blockmans, W.P., 'Vete, partijstrijd en staatsmacht. Een vergelijking (met de nadruk op Vlaanderen)', in: J.W. Marsilje, *Bloedwraak, partijstrijd en pacificatie in laat-middeleeuws Holland*, Cahiers Sociale Geschiedenis 7 (Hilversum 1990) 9-33.
- Blockmans, W.P., 'The economic expansion of Holland and Zeeland in the fourteenth-sixteenth centuries', in: E. Aerts e.a. (eds.), *Studia historica oeconomica. II. Liber Amicorum Herman van der Wee* (Leuven 1993) 41-58.
- Blok, P.J., 'Schieringers en Vetkoopers', *Bijdragen voor vaderlandsche geschiedenis en oudheidkunde*, 3e reeks, deel 7 (1893) 1-40.
- Buma, W.W. en J.L. Telting (ed.), *Register van den aanbreng van 1511 en verdere stukken tot de floreenbelasting betrekkelijk*, 4 delen (Leeuwarden 1880).
- Clark, Peter, *European cities and towns, 400-2000* (Oxford 2009).
- Eenling, G., 'Middeleeuwse handel en de Hanze', in: P. de Haan (ed.), *Staveren, o Staveren. Een geschiedenis van Stavoren* (Stavoren 2002).
- Ehbrecht, W., 'Hansen, Friesen und Vitalienbrüder an der Wende zum 15. Jahrhundert', in: W. Ehbrecht und H. Schilling (eds.), *Niederlande und Nordwestdeutschland. Studien zur Regional- und Stadtgeschichte Nordwestkontinentaleuropas im Mittelalter und in der Neuzeit* (Keulen en Wenen 1983).
- Ennen, Edith, *Die europäische Stadt des Mittelalters* (vierde, verbeterde uitgave 1987).
- Es, W.A., 'Dorestad centred', in: J.C. Besteman, J.M. Bos en H.A. Heidinga (eds.), *Medieval Archaeology in the Netherlands* (Assen en Maastricht 1990) 151-182.
- Faber, J.A., *Drie eeuwen Friesland. Economische en sociale ontwikkelingen van 1500 tot 1800*, deel 1 (Leeuwarden 1973).
- Gerrits, Matthijs, 'Schieringers, Vetkopers en het eind van de Friese Vrijheid. De historiografie van veten en partijen in een overgangssituatie', *Tijdschrift voor Geschiedenis* 123-2 (2010) 254-267.
- Gijsbers, W.M., *Kapitale ossen. De internationale handel in slachtvee in Noordwest-Europa (1350-1750)* (Hilversum 1999).
- Gosses, I.H., 'De Friesche hoofdeling', *Mededeelingen der Koninklijke Akademie van Wetenschappen, afd. Letterkunde*, 76, serie B nr. 3 (Amsterdam 1933) 49-74.
- Henn, V., 'Was war die Hanse?', in: J. Bracker, V. Henn, R. Postel (ed.), *Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos I*, Textband zur Hamburger Hanse-Ausstellung von 1989 (Derde druk, Hamburg 1998).

- Hill, T. en L. Ersgård, 'Der Schonenmarkt – die Messe im Norden', in: J. Bracker (ed.), *Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos* (Tekstband van de catalogus bij de tentoonstelling in het Museum für Hamburgische Geschichte) (derde druk, Hamburg 1998) 721-732.
- Hohenberg P. en L.H. Lees, *The making of urban Europe, 1000-1994* (Cambridge Mass. 1995).
- Hoppenbrouwers, Peter 'Bloedwraak en vete in de late middeleeuwen', *Tijdschrift voor Geschiedenis* 123-2 (2010) 158-177.
- Jahnke, C., *Das Silber des Meeres. Fang und Vertrieb von Ostseehering zwischen Norwegen und Italien (12.-16. Jahrhundert)*, Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, Neue Folge 49 (Keulen, Weimar en Wenen 2000).
- Janse, A., *Grenzen aan de macht. De Friese oorlogen van de graven van Holland omstreeks 1400* (Den Haag 1993).
- Kaptein, H., 'Poort van Holland. De economische ontwikkeling, 1200-1578', in: M. Carasso-Kok (ed.), *Geschiedenis van Amsterdam tot 1578. Een stad uit het niets* (Amsterdam 2004) 109-174.
- Ketner, F., *Handel en scheepvaart van Amsterdam in de vijftiende eeuw* (Leiden 1946).
- Kik, H. en A. Willemsen (ed.), *Dorestad in an international framework. New research on centres of trade and coinage in Carolingian times* (Turnhout 2010).
- Knol, Egge, 'Die Friesische Seelande: fruchtbares Land an der Meeresküste', in: Lengen, H. van e.a. (eds.) *Die Friesische Freiheit des Mittelalters: Leben und Legende* (Aurich 2003) 15-33.
- Koppmann, 'Das hamburgische Schuldbuch von 1288', *Zeitschrift des Vereins für hamburgische Geschichte* 6 (1875) 482-516.
- Lebecq, S., *Marchands et navigateurs frisons du haut Moyen Âge*, 2 delen (Lille 1983).
- Lebecq, S., 'The Frisian trade in the Dark Ages; a Frisian or Frankish-Frisian trade', in: A. Carmiggelt (ed.), *Rotterdam papers VII: a contribution to medieval archaeology* (1992) 7-15.
- Lengen, H. van e.a. (eds.) *Die Friesische Freiheit des Mittelalters : Leben und Legende* (Aurich 2003).
- Lengen, H. van, 'Landt und Stadt im ostfriesischen Küstenraum während des späten Mittelalters und der frühen Neuzeit', in: Cord Meckeser e.a. (eds.) *Stadt im Wandel. Kunst und Kultur des Bürgertums in Nord-Deutschland 1150-1650*, deel 3 (Stuttgart en Bad Canstatt 1985) 39-62.
- Lopez, Robert, *The Commercial Revolution of the Middle Ages, 950-1350* (Cambridge 1976).
- Meilink, P.A., *De Nederlandsche Hanzesteden tot het laatste kwartaal der veertiende eeuw* (Den Haag 1912).

- Mol, 'Hoofdelingen en huurlingen. Militaire innovatie en de aanloop tot 1498', in: J. Frieswijk e.a. (red.), *Fryslân, staat en macht 1450-1650* (Hilversum en Leeuwarden 1999) 65-84.
- Mol, J.A. en Lambooi, H.Th.M., *Vitae Abbatum Orti Sancte Marie: vijf abtenlevens van het klooster Mariëngaarde in Friesland* (Hilversum 2001).
- Mol, J.A., 'Bezitsverwerving en goederenbeheer van de abdij van Aduard', in: Jacob Loer, J.A. Mol en J. van Moolenbroek (eds.), *De abtenkroniek van Aduard. Editie, vertaling en studies* (Hilversum 2010) 173-202.
- Nicholas, D., *Urban Europe, 1100-1700* (Basingstoke 2003).
- Nijboer, H., 'Het openen en sluiten van de markt. De economische ontwikkeling van vroegmodern Leeuwarden', in: René Kunst e.a. (ed.), *Leeuwarden, 750-2000. Hoofdstad van Friesland* (Franeker 1999) 159-183.
- Nijdam, Han, *Lichaam, eer en recht in middeleeuws Friesland. Een studie naar de Oudfriese boeteregisters* (Hilversum 2008).
- Nirrnheim, H., *Das Hamburgische Pfundzollbuch van 1369*, Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der freien und Hansestadt Hamburg 1 (Hamburg 1910).
- Noomen, P.N., 'Leeuwarden in de Middeleeuwen', in: René Kunst e.a. (ed.), *Leeuwarden, 750-2000. Hoofdstad van Friesland* (Franeker 1999) 46-77.
- Noomen, P.N., 'De Friese vetemaatschappij: sociale structuur en machtsbases', in: J. Frieswijk e.a. (red.), *Fryslân, staat en macht 1450-1650* (Hilversum en Leeuwarden 1999) 43-64.
- Noomen, P.N., *De stinzen in middeleeuws Friesland en hun bewoners* (Hilversum 2009).
- Prevenier W. en J.G. Smit (eds.) *Bronnen tot de geschiedenis der dagvaarten van de staten en steden van Holland voor 1544*, deel 2 (Den Haag 1991).
- Puhle, Matthias, *Die Vitalienbrüder. Klaus Störtebeker und die Seeräuber der Hansezeit* (Stuttgart 1994).
- Robijn, Vincent, *Het recht van een vrije Friese stad. De stadboeken van Bolsward (1455-1479)* (Hilversum en Leeuwarden 2005).
- Sannes, H., *Geschiedenis van het Bildt*, 4 delen (Franeker 1951-1957).
- Schaik, R.W.M. van, *Belasting, bevolking en bezit in Gelre en Zutphen (1350-1550)* (Diss. Nijmegen 1987).
- Schroor, Meindert, 'Eene jonghe aencommende landtstadt. Een poging tot reconstructie van de bevolkingsomvang en de bevolkingsgroei van Leeuwarden in de zestiende eeuw (1511-1606)', *Leeuwarder historische reeks* 3 (1992) 107-142.
- Schroor, Meindert, *Van Middellzee tot Bildt. Landaanwinning in Fryslân in de Middeleeuwen en de vroegmoderne tijd* (Abcoude 2000).
- Schwartzenberg, G.F. thoe (ed.), *Groot placcaat- en charterboek van Vriesland*, deel 1 (Leeuwarden 1768).

- Seifert, Dieter, *Kompagnons und Konkurrenten. Holland und die Hanse im späten Mittelalter*, Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte 43 (Keulen 1997).
- Slicher van Bath, B.H., 'Middeleeuwse welvaart' in: J.J. Kalma e.a. (eds.), *Geschiedenis van Friesland* (Leeuwarden 1973) 201-228.
- Smit, H.J., 'De registers van den biertol te Amsterdam', *Bijdragen en mededelingen van het historisch genootschap* 38 (1917) 1-97.
- Smit, H.J., 'Handel en scheepvaart in het Noordzeegebied gedurende de 13<sup>e</sup> eeuw', *Bijdragen voor de Vaderlandsche Geschiedenis en Oudheidkunde*, reeks 6, deel 7 (1928) 161-204.
- Sneller, Z.W., *Deventer, die Stadt der Jahrmärkte*, Pflingstblätter des hansischen Geschichtsvereins 25 (Weimar 1936).
- Unger, R.W., *Beer in the Middle Ages and the Renaissance* (Philadelphia 2004).
- Vaart, J.H.P. van der en D. de Vries (ed.), *Historische plattegronden van Nederlandse steden. Deel 11: Friesland. Deel 1: Dokkum, Harlingen, Hindeloopen, Stavoren en Workum* (Alphen aan den Rijn, Leeuwarden en Lisse 2006).
- Verhoeven, G. en J.A. Mol (ed.), *Friese testamenten tot 1550* (Leeuwarden 1994).
- Vries, Jan de, 'De economische ontwikkeling van Friesland na het einde van de Friese vrijheid', in: J. Frieswijk e.a. (ed.), *Fryslân, staat en macht 1450-1650* (Hilversum en Leeuwarden 1999) 140-158.
- Vries, O., 'De stêden oan it roer. It tiidrek fan stedske supremasy yn Fryslân (1482-1486)', *It Beaken. Tydskrift fan de Fryske Akademy* 62 (2000) 73-99.
- Vries, O., "'Ic ontsidse jemme ende jemme onderseten". Bemerkungen zum friesischen Fehdewesen sowie zur Fehdeterminologie', in: H. Schmidt, W. Schwarz en M. Tielke (eds.), *Tota Frisia in Teilansichten. Hajo van Lengen zum 65. Geburtstag* (Aurich 2005), 121-141.
- Weststrate, J.A. 'Abgrenzung durch Aufnahme. Zur Eingliederung der süderseeischen Städte in die Hanse, ca. 1360-1450', *Hansische Geschichtsblätter* 121 (2003) 13-40.
- Weststrate, J.A., 'Free Frisia and the German Hanse', in: A.J. Brand (ed.), *The German Hanse in past & present Europe. A medieval league as a model for modern interregional cooperation?* (Groningen 2007) 197-220.
- Weststrate, J.A., *In het kielzog van moderne markten. Handel en verkeer op de Rijn, Waal en IJssel, ca. 1360-1560* (Hilversum 2008).
- Weststrate, J.A., 'De marktpositie van Deventer van de veertiende eeuw tot het begin van de Opstand', in: M.J.M. Damen en L.H.J. Sicking (ed.) *Bourgondië voorbij. De Nederlanden 1250-1650. Liber alumnorum Wim Blockmans* (Hilversum 2010) 263-278.

Wientjen, A.J., *De Katentol, 1463-1473. Een tolregaal als twistpunt* (onuitgegeven doctoraalscriptie Nijmegen 1994).

Woltjer, J.J., 'In de leerschool der monarchie', in: J.J. Kalma e.a. (eds.), *Geschiedenis van Friesland* (Leeuwarden 1973) 259-283.

Zanden, J.L. van, 'De demografische ontwikkeling van Overijssel, 1475-1795', *Overijsselse Historische Bijdragen* 110 (1995) 1-30.

