

Harlingen en Amsterdam: havenfuncties in het Zuiderzeegebied omstreeks het midden van de zeventiende eeuw¹

Clé Lesger

Summary

In this paper a model of selective growth among port cities is used to interpret and evaluate the import and export function of Harlingen within the Zuiderzee region around the mid seventeenth century. It is argued that the proximity of the port of Amsterdam deeply affected trade and shipping in Harlingen. On the one hand the presence of the very extensive Amsterdam market promoted trade and shipping in small and medium sized ports like Harlingen. After all, shipmasters sailing to these ports had the relative certainty that in Amsterdam they could sell the goods which they had not sold in smaller ports like Harlingen and that they could find the return cargo which was not available elsewhere. The risk of putting in a small or medium sized port was thereby reduced. On the other hand, the overwhelming presence of Amsterdam in the Zuiderzee region was precisely the reason that the demand and supply of goods in many ports was of an insufficient nature to allow an extensive and varied trade to exist there. Amsterdam's dominance was expressed by the considerable degree of specialization of the port of Harlingen in specific goods (mostly bulk goods) and functions (being a gateway for the immediate hinterland). The economic base of small and medium sized ports like Harlingen was thereby reduced. The conclusion forced upon us is that this narrow base was the root of the decline that hit Harlingen and other ports on the Zuiderzee in the following century.

Inleiding

In een bijdrage over de maritieme geschiedenis van Harlingen is het goed een ogenblik stil te staan bij de vraag wat de essentie van een haven feitelijk is. In de meest simpele termen gesteld, is een havenstad te beschouwen als een punt waar land en water samenkomen. Omdat land en water elk specifieke mogelijkheden en beperkingen vertonen op het gebied van

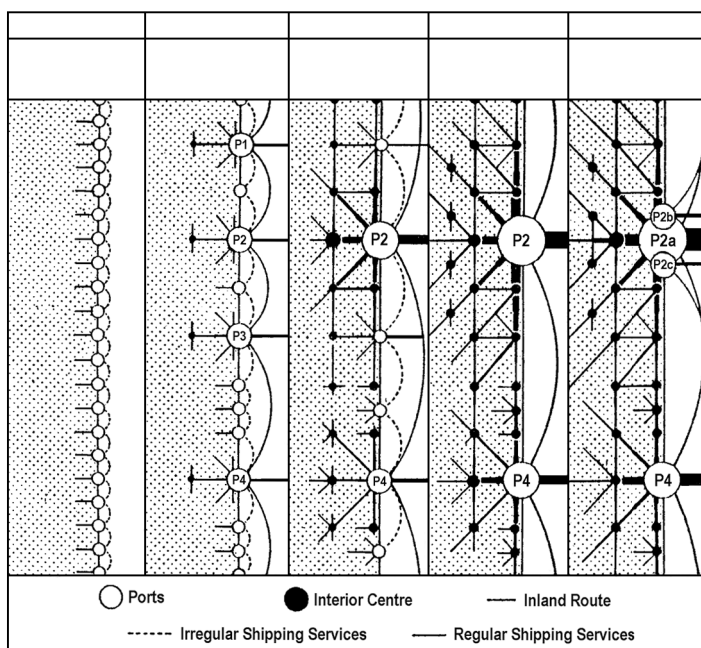
1 Deze bijdrage is vooral gebaseerd op een artikel dat ik eerder voor de afscheidsbundel van Joop Faber schreef: C. Lesger, 'Amsterdam, Harlingen and Hoorn. Port functions in the Zuiderzee region during the middle of the seventeenth century', in: W.G. Heeres en et al. (red.), *From Dunkirk to Dantzig. Shipping and trade in the North Sea and the Baltic 1350-1850* (Hilversum 1988) 331-360.

goederen- en personenvervoer, is een havenstad tevens een knooppunt waar verschillende vormen van transport met elkaar in contact komen.² In meer algemene termen echter is een havenstad te beschouwen als een contactpunt tussen verschillende gebieden. Weigend reserveert voor deze gebieden de termen 'hinterland' en 'foreland'. Onder 'hinterland' verstaat hij '...organized and developed land space which is connected with a port by means of transport lines, and which receives or ships goods through that port'.³ Het 'hinterland' van een havenstad is overigens niet een vast, afgepaald gebied. Voor sommige goederen, vooral hoogwaardige import en exportproducten, is het uitgestrekter dan voor andere. Bovendien is het 'hinterland' van een havenstad niet exclusief op die bepaalde havenstad aangewezen. De 'hinterlands' van verschillende havensteden kunnen elkaar in belangrijke mate overlappen.

'Forelands' worden door Weigend omschreven als '...the land areas which lie on the seaward side of a port, beyond maritime space...'.⁴ Het is het gebied waarmee een havenplaats, en daarmee het op die havenplaats georiënteerde 'hinterland', via maritieme routes in contact staat.⁵ Het onderscheid tussen 'hinterland' en 'foreland' is van belang, omdat het duidelijk maakt dat havensteden niet als geïsoleerde verschijnselen beschouwd kunnen worden. De ontwikkelingen in het 'hinterland' en het 'foreland' van een haven zijn bepalend voor de functies die een havenplaats kan vervullen en daarmee ook voor de omvang en samenstelling van de goederenstromen die een haven naar zich toe weet te trekken.

Aansluitend op het voorgaande zal in deze bijdrage een poging worden gedaan wat meer inzicht te krijgen in het functioneren van twee Zuiderzeehavens, te weten Harlingen en Amsterdam, omstreeks het midden van de zeventiende eeuw. Daarbij zal de nadruk komen te liggen op het functioneren van Harlingen als havenstad. In hoeverre en op wat voor manier werd zijn functie beïnvloed door de aanwezigheid van een handels- en scheepvaartgigant als Amsterdam. Kan Harlingen beschouwd worden als intermediair tussen 'hinterland' en wijdere wereld of is zijn taak veel beperkter?

-
- 2 Personenvervoer blijft in deze bijdrage buiten beschouwing.
 - 3 G.G. Weigend, 'Some elements in the study of port geography', *Geographical Review* XLVIII (1958) 185-200, 192-193.
 - 4 Ibidem, 195.
 - 5 Wat als 'foreland' beschouwd mag worden, is dus afhankelijk van de havenplaats die men als uitgangspunt kiest. Bij wederzijdse scheepvaartrelaties tussen de havensteden A en B is het 'hinterland' van A het 'foreland' van B en omgekeerd.



Figuur 1. Model voor selectieve groei in een havensysteem.

Om die vragen te kunnen beantwoorden, kan met vrucht gebruik worden gemaakt van studies van transportgeografen. Zij hebben zich uitvoerig met deze problematiek bezig gehouden en een model opgesteld dat de ontwikkeling beschrijft van de havens in een regio in hun onderlinge relatie. Hier is gebruik gemaakt van het door Rimmer op basis van de havenontwikkeling in Australië opgestelde model (Figuur 1).⁶ Voor ons is van belang te constateren dat een sterke expansie van de havenactiviteiten in een van de havensteden (P2 in het model) grote gevolgen heeft voor de overige havens. Een aantal daarvan wordt opgenomen in het achterland van de dominante haven en zij verliezen hun maritieme activiteiten volledig. Dat is het lot van de ooit zelfstandige havens P1 en P3 in het model. Harlingen heeft omstreeks het midden van de zeventiende eeuw wel degelijk een actieve overzeese handel, maar voelt men ook in Harlingen de nabijheid van de zeer omvangrijke en expansieve

6 P.J. Rimmer, 'The search for spatial regularities in the development of Australian seaports, 1861-1961/62', in: B.S. Hoyle (red.), *Transport and development* (London 1973 (oorspr. 1967)) 63-86. Een uitvoeriger bespreking van dit model bij Clé Lesger, 'Intra-regional trade and the port system in Holland, 1400-1700', in: Karel Davids en Leo Noordegraaf (red.), *The Dutch economy in the Golden Age (ook verschenen als deel 4 van Economic and Social history in the Netherlands)* (Amsterdam 1993) 185-217.



Amsterdamse haven? Vervult Harlingen soms de rol van P₄ in het model van Rimmer: een haven die zelfstandige handelsbetrekkingen onderhoud met overzeese gebieden, maar tegelijkertijd valt binnen het achterland van de dominante haven in de regio.

Bronnenmateriaal en eerste verkenning van de resultaten

Het bronnenmateriaal om deze vragen te beantwoorden is niet overvloedig aanwezig. Gedetailleerde gegevens over de omvang en samenstelling van de goederenstromen die in de Republiek tijdens de zeventiende eeuw aan wal kwamen of het grondgebied verlieten, zijn inderdaad schaars. De opbrengsten van de convoeien en licenten, een heffing op goederen die de Republiek binnenkomen of verlaten, geven wel een beeld van de globale ontwikkeling van handel en scheepvaart, maar gedetailleerde informatie over de samenstelling van de goederenstromen bevat deze bron niet.⁷ Voor wat betreft de zeventiende eeuw zijn, voor zover mij bekend, tot nu toe voor slechts drie plaatsen gespecificeerde lijsten van in- en uitgevoerde goederen gepubliceerd. Brugmans publiceerde een lijst van in- en uitgaande goederen voor Amsterdam (1667/68), Posthumus voor Rotterdam (1680) en Faber voor Harlingen (1654-55).⁸ De door Faber gepubliceerde lijst betreft een heffing uit de jaren vijftig van de zeventiende eeuw om de uitrusting van schepen voor de oorlog met Engeland te kunnen bekostigen. Gelukkig heeft deze heffing van een last- en veilgeld meer sporen in de archieven nagelaten dan alleen het door Faber gebruikte register voor Harlingen. In het Algemeen Rijksarchief bevindt zich voor dezelfde periode een lastgeldregister betreffende Amsterdam. Jammer genoeg ontbreekt er de bijbehorende registratie van het veilgeld. De buitengewone heffing van het last- en veilgeld heeft betrekking op de handel en scheepvaart met het buitenland en bestaat uit een combinatie van twee middelen: een lastgeld van tien stuivers per last van de uitvarende, en twintig stuivers per last van de binnenkommende schepen

- 7 De convoeien en licenten werden geheven door de admiraliteiten van Amsterdam, West-Friesland en het Noorderkwartier, Friesland, de Maas en Zeeland. Voor zover het materiaal bewaard is gebleven, betreft het alleen de totaalopbrengsten per admiraliteit en/of ontvangstkantoor.
- 8 Zie H. Brugmans, 'Statistiek van den in- en uitvoer van Amsterdam, 1 oktober 1667-30 september 1668', *Bijdragen en mededelingen van het Historisch Genootschap* 19 (1898) 125-183; N.W. Posthumus, 'Statistiek van den in- en uitvoer van Rotterdam en Dordrecht in het jaar 1680', *Bijdragen en mededelingen van het Historisch Genootschap* 34 (1913) 529-537 en J.A. Faber, 'De buitenlandse handel en scheepvaart van Harlingen in de jaren 1654 en 1655', *AAG-bijdragen* 14 (1967) 34-71.



en een veiligeld van twee procent van de waarde van de ingevoerde goederen en één procent van de waarde van de uitgevoerde goederen.⁹ Een gereduceerd lastgeldtarief was van toepassing op schepen die op Noorwegen voeren (de zgn. Noordvaarders), ‘abberdaen-vaarders’ en haringbuizen.¹⁰ Al deze schepen betaalden het halve lastgeld. De kleine visserij was vrijgesteld van de heffing. Het lastgeld werd slechts geheven bij het binnenvallen en verlaten van de Republiek. In de praktijk betekende dat betaling van het inkomende lastgeld in de eerste haven in de Republiek waar men goederen loste en betaling van het uitgaande lastgeld in de laatste haven die voor het vertrek naar het buitenland werd aangedaan.¹¹ Het veiligeld werd geheven van alle goederen die over zee, langs de rivieren of over land de Republiek binnenkwamen of verlieten. Uit het register van Harlingen blijkt dat de import en export in die stad volledig over zee plaatsvond: langs de rivieren of over land werden geen goederen naar het buitenland verzonden of van buiten de Republiek ontvangen. De heffing van het veiligeld was op dezelfde manier geregeld als die van de convoaien en licenten. Overal waar goederen geladen of gelost werden, moest ter plekke het veiligeld over die goederen betaald worden. In de resoluties betreffende de heffing van het last- en veiligeld wordt voor wat betreft het lastgeld expliciet gesproken van *...alle inkomende ende uytgaende schepen, geenige uytgesondert...* en voor wat betreft het veiligeld van een heffing op alle goederen *...soo wel van ende op Oosten, als Westen, ende van ende op alle Quartieren, geen uytgesondert...*¹² Al met al geeft de heffing van het last- en veiligeld dus een goed beeld van de buitenlandse handel en scheepvaart van de betreffende steden.

- 9 Voor meer informatie over deze heffingen zie H.E. Becht, *Statistische gegevens betreffende den handelsomzet van de Republiek der Vereenigde Nederlanden gedurende de 17e eeuw (1579-1715)* (Den Haag 1908), hfst. 4 en Faber, ‘De buitenlandse handel’, 35-38. De registers met informatie over Amsterdam bevinden zich in het Nationaal Archief, archief 1.03.02 (Directiën ter equipering van oorlogsschepen), inv.nr. 10. In deze tijd werd als inhoudsmaat voor schepen de last gebruikt. Die kwam overeen met ca. 2000 kilogram graan.
- 10 Abberdaen is gezouten kabeljauw, ook wel ‘zoutevis’ genoemd.
- 11 In de ordonnantie wordt expliciet gesteld dat schepen die door noodweer of andere gevaren gedwongen zijn een haven binnen te lopen *...sonder haer last in ’t gheheel ofte deel te breecken...* niet tot het betalen van lastgeld gedwongen mogen worden (C. Cau e.a. (red.), *Groot Placaet-boeck, vervattende de placaten, ordonnantien ende edicten van de Staten Generaal der Vereenighde Nederlanden; ende van de Staten van Holland ende West-Vriesland; mitsgaders van de Staten van Zeelandt* (Den Haag 1658-1797), I, 2575).
- 12 Ook de activiteiten van de Oost- en West-Indische Compagnieën vielen dus onder deze heffing. De ontvangsten van de V.O.C. werden echter niet in de registers gespecificeerd.

In het hiernavolgende zal op basis van deze registers geprobeerd worden een beeld te schetsen van het functioneren van de havensteden Harlingen en Amsterdam omstreeks het midden van de zeventiende eeuw. Harlingen behoorde in die periode tot de groep van middelgrote havens aan de Hollandse en Friese Zuiderzeekust. Het overwicht van Harlingen in de Friese regio blijkt uit het feit dat deze stad in de jaren 1646-1655 ruim 37 procent van de totale opbrengst van de admiraliteit van Friesland voor haar rekening nam.¹³

Tabel 1. Geregisteerde lasten scheepsruimte en aantal schepen in Harlingen en Amsterdam.

	schepen			lasten		
	in	uit	totaal	In	uit	totaal
Harlingen, 1654*	-	-	528	-	-	16203
Harlingen, 1654-55	595	498	1093	-	-	-
Amsterdam, 1652	1141	2885	4026	118255	188694	306649

* Gebaseerd op J.A. Faber, 'De buitenlandse handel en scheepvaart van Harlingen in de jaren 1654 en 1655', AAG-bijdragen 14 (1967) 34-71, aldaar tabel III.
Bron: Lastgeldregisters Harlingen en Amsterdam.

De lastgeldregisters bevatten informatie over de totale hoeveelheid geregistreerde scheepsruimte die de verschillende havens aandeed. In tabel 1 zijn deze cijfers bijeengebracht. De discrepantie tussen de aantallen ingeklaarde en uitgeklaarde schepen (en lasten) heeft te maken met het karakter van de heffing. Als schepen niet rechtstreeks vanuit het buitenland naar bijvoorbeeld Amsterdam zeilden, maar eerst een andere haven in de Republiek aandeden, zal in die haven het inkomende lastgeld betaald zijn. Voer men vervolgens naar Amsterdam en pas van daaruit naar het buitenland, dan werd in Amsterdam wel het uitgaande lastgeld betaald. Als gevolg daarvan zullen dan in Amsterdam meer uitklaringen dan inklaringen zijn geregistreerd. De feitelijke hoeveelheid scheepsruimte in de verschillende havens kan dus beduidend hoger uitvallen

13 Cijfers voor Harlingen bij Becht, *Becht, Statistische gegevens*, tabellen 1 en 3.

dan de hoeveelheid geregistreerde scheepsruimte. De lasten scheepsruimte geven niettemin een indicatie over de omvang van de goederenstromen van en naar het buitenland. Het verschil tussen Harlingen en Amsterdam is treffend. In Amsterdam werden in de periode van maart tot december 1652 (het vaarseizoen) ruim 4000 schepen en een totale scheepsinhoud van ruim 306.000 last geregistreerd; in Harlingen werd in de periode van maart 1654 tot eind december 1654 niet meer dan ruim 16.000 last scheepsinhoud opgetekend. Gaan achter deze grote kwantitatieve verschillen ook verschillende functies binnen het havensysteem schuil?

De invloed van Amsterdam in het Zuiderzeegebied

De Amsterdamse invloed in het Zuiderzeegebied komt tot uitdrukking in het verschijnsel dat veel schepen die niet rechtstreeks vanuit het buitenland naar Amsterdam zeilden, wel via deze haven het land verlieten. Het feit dat het inkomende lastgeld geregistreerd werd in de eerste aanloophaven in de Republiek en het uitgaande lastgeld in de laatste haven die voor het vertrek naar het buitenland werd aangedaan, biedt de mogelijkheid dit verschijnsel nader te analyseren. Faber constateerde in zijn onderzoek naar de Harlinger handel en scheepvaart dat er in die stad meer binnenkomende dan uitgaande schepen werden geregistreerd. Als mogelijke verklaring voor dit verschijnsel noemt hij het waarschijnlijk dat veel schepen niet rechtstreeks vanuit Harlingen naar het buitenland vertrokken, maar eerst een andere haven in de Republiek aandeden. Als laatste Nederlandse haven voor het vertrek naar het buitenland kwam volgens Faber vooral Amsterdam in aanmerking.¹⁴ In tabel 2 zijn, gesplitst naar domicilie van de schipper, de aantallen geregistreerde aankomsten en afvaarten in Amsterdam en de daarbij behorende hoeveelheden scheepsruimte opgenomen. Het verschil met de situatie in Harlingen is duidelijk. Werden er in die stad meer schepen ingeklaard dan uitgeklaard; in Amsterdam lag de situatie net omgekeerd. Zowel naar aantallen geregistreerde schepen als naar totale hoeveelheid scheepsruimte domineerden de uitklaringen. Dit bevestigt de veronderstelling van Faber dat Amsterdam in veel gevallen de laatste aanloophaven in de Republiek was.

14 Faber, 'De buitenlandse handel', 37-39.

Tabel 2. Geregistreerde inkomende en uitgaande schepen in Amsterdam naar herkomstplaats van de schipper, maart-december 1652.

	schepen				lasten			
	in	in %	uit	uit %	in	in %	uit	uit %
Nederland	929	82%	2050	72%	103980	88%	164690	87%
Kleine Oost	38	4%	521	18%	1824	2%	6775	4%
Noorwegen	17	1%	63	2%	805	1%	1573	1%
Grote Oost	77	7%	94	3%	4921	4%	6305	3%
Britse eilanden	16	1%	28	1%	599	0%	976	1%
Frankrijk	1	0%	3	0%	80	0%	145	0%
Spanje, Portugal, Midd.Zee	0	-	1	0%	0		100	0%
Elders	3	0%	9	0%	225	0%	500	0%
Onbekend	60	5%	116	4%	5821	5%	7630	4%
Totaal	1141	100%	2885	100%	118255	100%	188694	100%

Bron: Lastgeldregister Amsterdam.

Voor welke schepen vervulde Amsterdam nu deze functie van laatste aanloophaven voor het vertrek naar het buitenland? Helaas vermeldt het lastgeldregister betreffende Amsterdam niet de haven van afvaart en de bestemmingshaven van de schepen die in de stad arriveerden of haar verlieten. Toch is het mogelijk iets meer te zeggen met betrekking tot de vraag waar de schepen die Amsterdam als laatste aanloophaven aandeden, vandaan kwamen en naartoe zeilden. Daartoe kijken we naar de grootte van deze schepen en de domicilie van de schippers die op deze schepen het bevel voerden.

In tabel 3 zijn de schippersdomicilies met een opvallend verschil tussen in- en uitklaringen opgenomen. Schepen onder bevel van schippers woonachtig in de opgenomen plaatsen zijn verantwoordelijk voor het grootste deel van de 'extra' uitklaringen.¹⁵ Een indeling van deze schepen naar grootte in lasten maakt duidelijk dat de 'extra' uitklaringen vooral kleine en zeer kleine schepen betroffen. Bij het uitklaren voeren

15 De opgenomen woonplaatsen uit de Kleine Oost en Nederland verklaren ongeveer 67 procent van het verschil in aantal tussen in- en uitgeklarde schepen met schippers uit die regio's. Schippers uit Frederikstad waren verantwoordelijk voor circa 90 procent van het overschot aan uitklaringen van schepen met Noorse schippers in Amsterdam.

schippers uit Emden op schepen van gemiddeld negen last; die uit Frederikstad, Husum, Tønning en Bremen op schepen van gemiddeld tien tot dertien last. Schepen van de Hamburger schippers waren wat groter: gemiddeld zo'n 26 last. Toch voer ook hier ongeveer 60 procent van de schippers op schepen tot tien last; en driekwart van alle schippers op schepen kleiner dan vijftien last. Onder de Nederlandse schippers was bij de Amsterdammers en Friezen het overwicht van de uitklaringen het grootst.¹⁶ Makkumer schippers voeren voor 94 procent op schepen kleiner dan tien last en ook het verschil tussen in- en uitgeklaarde schepen van Harlinger schippers kwam grotendeels op conto van schepen tot vijftien last. Een uitzonderingspositie namen de schippers uit Hindeloopen in. Hun schepen werden in Amsterdam eveneens meer uitgeklaard dan ingeklaard, maar in beide groepen overwogen schepen van boven de 100 last. Deze afwijking van het gebruikelijke patroon heeft te maken met de speciale rol die de Hindelooper schippers in de Amsterdamse handel en scheepvaart speelden. Zij waren voornamelijk ingeschakeld bij de houtvaart van Noorwegen op ons land.¹⁷ Dat er meer Noordvaarders werden uitgeklaard dan ingeklaard, wijst erop dat niet al het Noorse hout rechtstreeks naar Amsterdam werd gebracht. Kennelijk werd eerst in andere havens in de Republiek hout gelost. Ik kom daar later nog op terug. Bij de schepen met Amsterdamse schippers is het overwicht van uitklaringen wat minder exclusief voorbehouden aan de kleinste schepen, maar toch namen de schepen tot 20 last ruim 38 procent van het totaal aantal uitgeklaarde schepen voor hun rekening tegenover ruim

-
- 16 Schippers van Ameland - wel opgenomen in de tabel - blijven hier verder buiten beschouwing. Ameland was ten tijde van de Republiek een onafhankelijke heerlijkheid en maakte dus geen deel uit van de Republiek der Verenigde Nederlanden. In heffingen als het last- en veilgeld werd Ameland dan ook als buitenland beschouwd. De activiteiten van de Amelander schippers zullen voor een belangrijk deel betrekking hebben gehad op scheepvaart tussen dat eiland en de Republiek. Het lijkt niet zinvol deze activiteiten op een lijn te stellen met de overige buitenlandse handel en scheepvaart.
- 17 Duidelijk blijkt het belang van de schippers uit Hindeloopen in de Amsterdamse houtvaart uit een scheepsmeting in 1647. In mei van dat jaar werden 270 Noordvaarders opgemeten in de havens van waaruit zij gewoonlijk vertrokken. Van de 150 Noordvaarders die in de Amsterdamse haven werden geregistreerd stonden er 89 (58 procent) onder bevel van schippers uit Hindeloopen. Deze schepen maten gemiddeld 135 last. Ook de in het Amsterdamse last- en veilgeldregister opgenomen schepen met Hindelooper schippers meten gemiddeld 135 last. (T.E.A. Douwes, 'Scheepvaartadministratie als bron voor genealogie en naamkunde', *Jaarboek van het Centraal Bureau voor Genealogie* 38 (1984) 200-216, bijlage: lijst 1). Lijst 1 bij Douwes betreft de originele lijst van 31 mei 1647 en bevat metingen gedaan in de periode 29 april-29 mei 1647 in de havens van Amsterdam, Hoorn, Enkhuizen, Medemblik en Harlingen.

vijf procent van de ingeklaarde schepen. Het kleine formaat van al deze schepen maakte ze ongeschikt voor lange reizen in open zee. Voor de kustvaart op nabijgelegen gebieden als de Kleine Oost, Zuid-Noorwegen, Engeland en Frankrijk voldeden ze echter uitstekend.

Tabel 3. *Geregisteerde inkomende en uitgaande schepen in Amsterdam en gemiddelde inhoud van de schepen naar herkomstplaats van de schipper, maart-december 1652.*

	schepen		lasten gemiddeld	
	in	uit	in	uit
Amsterdam	95	318	79	52
Enkhuizen	26	91	84	35
Ameland	6	174	81	7
Harlingen	39	120	107	49
Hindeloopen	154	246	135	135
Makkum	0	116	-	6
Nederland totaal	929	2050	112	80
Husum	1	39	24	11
Tonning	3	41	16	10
Emden	1	94	80	9
Bremen	3	71	47	13
Hamburg	17	102	65	26
Kleine Oost totaal	38	521	48	13
Frederikstad	1	42	115	12
Noorwegen totaal	17	63	47	25
Grote Oost	77	94	64	67
Britse eilanden	16	28	37	35
Frankrijk	1	3	80	48
Spanje, Portugal, Midd.Zee	0	1	-	100
Elders	3	9	75	56
onbekend	60	116	97	66
Totaal	1141	2885	104	65

Bron: Lastgeldregister Amsterdam.

Ook de in tabel 3 genoemde woonplaatsen van buitenlandse schippers maken het waarschijnlijk dat vooral schepen die op de nabijgelegen gebieden voeren via Amsterdam de Republiek verlieten. Het verschil tussen in- en uitklaringen is immers het grootst bij schippers woonachtig

in de Kleine Oost en Zuid-Noorwegen en het ligt voor de hand dat deze schippers vooral betrokken waren bij de scheepvaartverbindingen tussen de Republiek en hun woonstreek. Dit vermoeden wordt bevestigd in een memorie uit 1695. Daarin wordt gesteld dat *...van het eylandt van der Scheltingh tot tegen hetselve hertogdom (= Holstein) alle de tusschen gelegene quartieren vande provincien van Friesland ende Stadt en Lande, de riviere de Eems, Oostvriesland, Oldenburg, Bremen, de rivieren de Weser ende Elve, niet als met kleyne schepen ... bevaren worden, die alle in die quartieren 't huys hooren...*¹⁸ Deze memorie maakt het tevens aannemelijk dat ook de Friese schippers bij de vaart op Kleine Oost betrokken waren. Op basis van het Harlinger lastgeldregister, waarin wél de haven van afvaart en de bestemmingshaven van het schip vermeld staan, komt Faber inderdaad tot de conclusie dat schepen tot en met tien last bijna uitsluitend betrokken waren bij de vaart op de Kleine Oost en in mindere mate bij die op Noorwegen.¹⁹

Uit tabel 3 wordt tot slot duidelijk dat Britse en Franse schippers nauwelijks in de haven van Amsterdam werden geregistreerd. Toch waren er wel degelijk scheepvaartverbindingen tussen Amsterdam enerzijds en Groot-Brittannië en Frankrijk anderzijds. Welke schippers deze verbindingen onderhielden en of Amsterdam in de vaart op die gebieden ook de rol speelde van laatste aanloophaven in de Republiek, is echter op basis van het hier beschikbare bronnenmateriaal niet te achterhalen.

Op grond van het bovenstaande kan niettemin geconcludeerd worden dat Amsterdam voor veel schepen die niet rechtstreeks op deze stad voeren de rol vervulde van laatste aanloophaven in de Republiek. Nadat elders in de Republiek ten minste een deel van de lading was gelost (en mogelijk retourlading ingenomen), ging men naar Amsterdam om de rest van de lading te lossen en/of retourlading in te nemen. De grote omvang van vraag en aanbod op de Amsterdamse markt wordt hier duidelijk door geïllustreerd. Het ruime aandeel van kleine en zeer kleine schepen onder de vaartuigen die in Amsterdam niet ingeklaard, maar wel uitgeklaard werden, en de domicilies van de schippers die op deze schepen het bevel voerden, wijst er bovendien op dat de kleine en middelgrote havens in de Republiek intensieve contacten onderhielden met de nabijgelegen gebieden. De schippers die de vaart op deze gebieden onderhielden konden in de kleine en middelgrote havens echter niet alle goederen afzetten en/of voldoende retourlading vinden; daarvoor moesten ze alsnog naar Amsterdam. Dit wijst erop dat het 'hinterland' van de

18 Stadsarchief Amsterdam, archief 5030, inv.nr.61.

19 Faber, 'De buitenlandse handel', tabel III.

kleine en middelgrote havens in het Zuiderzeegebied niet in staat was alle aangevoerde goederen op te nemen en/of voldoende (aantrekkelijke) retourlading aan te bieden. Amsterdam lijkt in deze hele constellatie de rol van supra-regionale haven te spelen waar geïmporteerde goederen die in de kleinere havens geen afzet vonden, opgenomen werden en exportproducten die elders niet voorhanden waren, konden worden aangeschaft. In dat opzicht oefende Amsterdam invloed uit op het functioneren van de overige havens in de regio en vermoedelijk dus ook op het functioneren van de Harlinger haven. In het onderstaande wordt in wat meer detail naar de functie van die Harlinger haven gekeken.

Het functioneren van een middelgrote Zuiderzeehaven: Harlingen

Zoals gezegd vertoonde de haven van Harlingen het al door Faber geconstateerde overschot aan inklaringen; veel schepen zijn niet rechtstreeks vanuit Harlingen, maar vermoedelijk vooral via Amsterdam, naar het buitenland vertrokken. Maar om wat voor goederen ging het in de Harlinger haven en wat zegt de samenstelling van import en export over de functie van Harlingen als intermediair tussen 'hinterland' en 'foreland'? Om die vraag te beantwoorden, zijn de veilingregisters van Harlingen van grote waarde. De informatie in die registers over de in- en uitgeklaarde goederen is overigens aan een aantal beperkingen onderhevig. In de eerste plaats is er het algemene probleem van fraude bij de aangifte. Omdat de gegevens niet geregistreerd werden voor handelsstatistiek, maar voor belastingheffing, was ontduiking of valse aangifte een aantrekkelijke zaak. De andere beperkingen hebben te maken met de registratie van de gegevens zelf. Veelvuldig werden de goederen niet gespecificeerd maar onder een algemene term als 'hout' of 'diverse koopmanschappen' ondergebracht. Vooral over de samenstelling van de laatste categorie is vrijwel niets met zekerheid te zeggen. Een derde probleem vormt het feit dat van veel goederen, onder meer de 'diverse koopmanschappen', alleen de waarde opgegeven werd of dat een grote verscheidenheid aan inhoudsmaten en gewichten een vergelijking van hoeveelheden praktisch onmogelijk maakt.²⁰ Daarom is noodgedwongen besloten alleen te werken met de waarde van de goederen.²¹

-
- 20 De voor deze heffing gebruikte tarieflijst van 1643 vermeldt trouwens voor lang niet alle producten het tarief. Volgens de ordonnantie zal van die goederen *...de waarde by den aengever ofte aengevers selfs moeten werden verklaert...* (Cau, Groot Placcaatboek I, 1022).
- 21 Op basis van de vermeldingen voor individuele producten in de bron en de tarieven in de tarieflijst is van alle door Faber vermelde producten de waarde berekend (zie Faber, 'De buitenlandse handel', tabellen IV en V).

Tabel 4. Waarde van de in Harlingen ingeklaarde en uitgeklaarde goederen naar gebied van herkomst en bestemming, maart 1654-december 1655.

	in	in %	uit	uit %
Kleine Oost	69680	11,8%	56290	43,2%
Grote Oost	409215	69,1%	17352	13,3%
Noorwegen	62650	10,6%	12343	9,5%
Engeland	2760	0,5%	12655	9,7%
Zuidelijke Nederlanden	-	-	5600	4,3%
Frankrijk	-	-	20396	15,7%
Portugal	-	-	57	0,0%
Italië	-	-	990	0,8%
Caribische eilanden	-	-	575	0,4%
Ameland*	-	-	1030	0,8%
Onbekend	48273	8,2%	2958	2,3%
Totaal	592579	100,0%	130246	100,0%

* Zie voor Ameland noot 16.

Bron: J.A. Faber, 'De buitenlandse handel en scheepvaart van Harlingen in de jaren 1654 en 1655', AAG-bijdragen 14 (1967) 34-71, aldaar tabellen IV en V.

In tabel 4 valt af te lezen dat de Harlinger haven met een beperkt aantal overzeese gebieden contacten onderhield en tevens dat de contacten met Noord- en Oost-Europa (Grote Oost, Kleine Oost en Noorwegen) veruit het belangrijkste waren. Daarnaast zijn er alleen nog incidentele contacten met havens in Engeland, Frankrijk, de Zuidelijke Nederlanden, Portugal en het Caribisch gebied. Dit betrof vrijwel uitsluitend export vanuit Harlingen en het ging, met uitzondering van Engeland en Frankrijk, om bijzonder geringe bedragen. De totale waarde van de import en export maakt duidelijk dat Harlingen een typische importhaven was. Tegenover een import met een waarde van ruim 592.000 gulden stond een export van slechts 130.246 gulden. Juist de eenzijdigheid van de handelsbetrekkingen van Harlingen, maakt duidelijk dat deze haven een specifieke en beperkte functie bezat. Dat blijkt ook wanneer we naar de samenstelling van import en export kijken.

In Harlingen maakten rogge, tarwe en hout samen 85 procent van de waarde van de ingeklaarde goederen uit. Dit beperkte assortiment zegt iets over de rol die Harlingen vervulde. De invoerfunctie lijkt vooral beperkt te zijn geweest tot bulkgoederen, terwijl nijverheidsproducten en luxe consumptieartikelen vrijwel ontbraken. Als toegangspoort tot het 'hinterland' vervulde Harlingen dus vooral een rol als aanvoerplaats van volumineuze, laagwaardige producten. Andere goederen werden er niet



of slechts in zeer beperkte mate rechtstreeks vanuit het buitenland aangevoerd. Als voorbeeld kan dienen de wijnhandel. In Harlingen werd in genoemde jaren niet rechtstreeks vanuit het buitenland wijn ingevoerd. Toch mag verondersteld worden dat er in de steden zelf, maar ook in het 'hinterland', een aanzienlijke hoeveelheid wijn werd geconsumeerd. Bovendien werd er tevens vanuit Harlingen wijn geëxporteerd naar Noorden en Oost-Europa. Omdat wijn hier niet binnenlands geproduceerd werd, blijft als enige conclusie over dat de wijn blijkbaar elders in de Republiek werd aangevoerd en van daaruit over steden als Harlingen werd gedistribueerd. Het lijkt niet te gewaagd te veronderstellen dat Amsterdam voor de steden in het Zuiderzeegebied die functie van distributiecentrum vervulde. Een sterke aanwijzing dat Amsterdam inderdaad een belangrijke rol als aanvoer- en distributiehaven voor wijn speelde, vinden we in de uit 1667/68 daterende opbrengstlijst van de convooien en licenten te Amsterdam. In dat jaar werden er in Amsterdam 23361 vaten Franse wijn en 2067 vaten Spaanse wijn geïmporteerd. Rechtstreeks vanuit Amsterdam naar het buitenland werden echter slechts 2738 vaten Franse wijn en 545 vaten Spaanse wijn geëxporteerd. De rest werd binnenlands geconsumeerd en/of naar andere havens gebracht en van daaruit naar het buitenland vervoerd. De belasting op de uitgaande goederen werd dan in die havens en niet in Amsterdam geheven.²²

De omvang van de koopkrachtige vraag naar luxegoederen in Amsterdam zal een remmende werking gehad hebben op de ontwikkeling of het voortbestaan van zelfstandige aanvoerlijnen voor deze producten naar de kleinere centra als Harlingen. Het in verhouding tot de waarde betrekkelijk geringe gewicht van deze goederen, maakte distributie vanuit Amsterdam over de binnenwateren en de Zuiderzee eenvoudig en relatief goedkoop. Daarmee lijkt de haven van Harlingen (inclusief 'hinterland') voor wat betreft de voorziening met weinig volumineuze, kostbare producten binnen het 'hinterland' van Amsterdam te vallen; een situatie die in de termen van figuur 1 overeenkomt met die van haven P4.

Dat geldt niet voor de meer volumineuze, laagwaardige producten. Overslag van deze goederen van zeeschepen op binnenvaarders en tijdelijke opslag in afwachting van verdere distributie was omslachtig en naar verhouding duur. Voor dergelijke goederen loonde het de moeite de aanvoer te richten op regionale havens en van daaruit de distributie over het nabijgelegen 'hinterland' te laten plaatsvinden. Dat verklaart waarom graan zo'n belangrijke rol speelde in de import in Harlingen. Per jaar werd er zo'n 2500 last graan, voor het merendeel rogge, aange-

22 Brugmans, 'Statistiek van den in- en uitvoer van Amsterdam', 180.



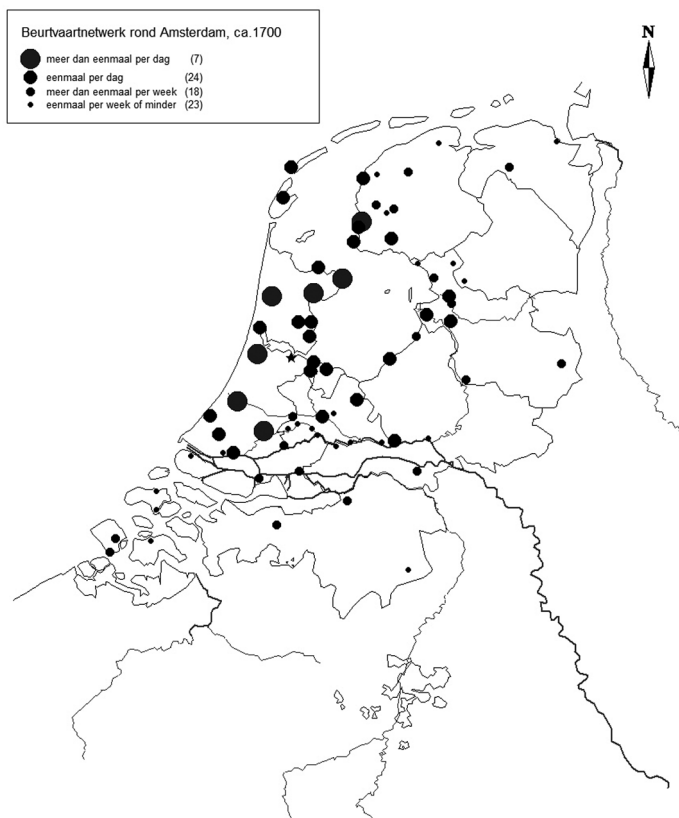
voerd. Omdat er nauwelijks graan werd uitgevoerd, mag er vanuit worden gegaan dat dit graan bestemd was voor consumptie in de stad zelf en het Friese 'hinterland'. Faber heeft berekend dat een dergelijke hoeveelheid voldoende was voor de voeding van ca. 25000 personen of 15 procent van de Friese bevolking rond het midden van de zeventiende eeuw.²³ En daarnaast werden aanzienlijke hoeveelheden hout direct vanuit het buitenland in Harlingen aangevoerd. Ook dat past in het scenario dat hiervoor is geschetst.

Voor wat betreft de export vanuit Harlingen geldt dat het assortiment goederen gemeten naar het aantal in de bron vermelde producten, aanmerkelijk groter was dan bij de import (ca. 85 tegenover ca. 45 producten). Toch nam ook hier een klein aantal producten een groot deel van de totale waarde van de export voor zijn rekening. Het agrarische karakter van het 'hinterland' blijkt vooral uit de kaasexport. In Harlingen bedroeg de waarde van de uitgeklaarde kaas negen procent van de totale export. Ook de nijverheidsactiviteiten in het 'hinterland' van Harlingen zijn in de export terug te vinden. Dominant aanwezig waren de producten van de klei verwerkende industrie, goed voor 18 procent van de totale waarde van de export. Het betrof hier vooral grote hoeveelheden dakpannen en bakstenen die als ballast gebruikt werden bij de vaart op Noord- en Oost-Europa. In het eerste kwart van de zeventiende eeuw waren er steen- en pannenbakkerijen in Harlingen (en omgeving) en in Makkum. Ook meer verfijnde vormen van de klei verwerkende industrie kwamen in Friesland voor. Begunstigd door de aanwezigheid van geschikte grondstoffen (klei) en relatief goedkope brandstof (turf) ontwikkelde zich in de zeventiende eeuw de glei- of plateelbakkerij in Friesland. Makkum en Bolsward, maar opnieuw vooral Harlingen zelf, werden de centra van de Friese plateelbakkerij. De producten ervan - schotels, wandtegels etc. - worden eveneens op de lijst van exportgoederen aangetroffen. Ook het zout, voor zover geraffineerd, en de kalk zijn met grote waarschijnlijkheid producten van de Friese nijverheid. Evenals de klei verwerkende industrie profiteerden ook de zoutziederijen en kalkbranderijen van de lage brandstofkosten. Alleen al in Makkum schijnen rond het midden van de zeventiende eeuw ver over de honderd kalkovens gestaan te hebben.²⁴ Samen zijn deze producten van de Friese nijverheid goed voor een kwart van de waarde van de uitgeklaarde goederen.²⁵

23 Faber, 'De buitenlandse handel', 54 en tabel XI.

24 Zie voor het bovenstaande ibidem, 46-47 en J.A. Faber, *Drie eeuwen Friesland. Economische en sociale ontwikkelingen van 1500 tot 1800* (Wageningen 1972), 254-268.

25 Onder de categorie 'divers' kunnen overigens ook nog nijverheidsproducten verborgen zitten.



Figuur 2. Het beurtvaartnetwerk van Amsterdam, ca. 1700.

Niet heel dominant aanwezig in het exportpakket, maar in het kader van dit onderzoek van groot belang, is de constatering dat er vanuit Harlingen goederen werden geëxporteerd die er niet rechtstreeks vanuit het buitenland werden aangevoerd. Hiervoor is al gesproken over wijn, maar hetzelfde geldt voor brandewijn, gember, peper, kruidnagels en andere specerijen. Deze producten werden van elders in de Republiek en hoogstwaarschijnlijk uit Amsterdam aangevoerd en vervolgens vanuit Harlingen geëxporteerd naar de 'forelands' waarmee deze haven contacten onderhield.²⁶ Dit is een verdere bevestiging van de hypothese dat de verhouding tussen Harlingen en Amsterdam omstreeks het midden van de zeventiende eeuw overeenkomsten vertoont met die van de havens

26 Ook Faber heeft dit al geconstateerd (Faber, 'De buitenlandse handel', 46).

P4 en P2 in het eerder besproken model van Rimmer. Voorwaarde is uiteraard dat er tussen beide havens goede contacten bestonden. Daaraan heeft het in de vroegmoderne tijd niet ontbroken. Vanuit Amsterdam werden op een groot aantal steden in de Republiek, en ook op Harlingen, beurtdiensten onderhouden.²⁷ De oudste zijn in de zestiende eeuw tot stand gekomen en het aantal steden dat in het beurtvaartnetwerk was opgenomen is in de loop van de tijd sterk toegenomen (zie figuur 2).²⁸ Het belang van het beurtvaartnetwerk voor het functioneren van de havens in het Zuiderzeegebied is niet te onderschatten. Vóór de beurtvaart had transport het karakter van wilde vaart. In de praktijk betekende dit dat kooplieden en anderen die goederen wilden verschepen met de schipper afspraken moesten maken over de transportkosten en bovendien was het onzeker wanneer het schip zou uitvaren en hoe lang de reis zou duren. Immers, schippers wachtten bij voorkeur tot het schip volledig beladen was en stippelden dan een route langs de verschillende havensteden uit. Als het met oog op de route beter uitkwam, laadden zij ook niet zelden goederen over in de schepen van collega-schippers. De eigenaar van de goederen verloor daarmee iedere zekerheid of en zo ja, wanneer de verscheepte goederen hun bestemming bereikten.

De beurtvaart maakte aan deze ongewenste situatie een einde en kan gezien worden als een van de belangrijkste institutionele vernieuwingen in de wereld van het transport. Voortaan werd precies vastgelegd wanneer een schip naar een bepaalde bestemming zou vertrekken en ook de aankomsttijd stond min of meer vast. Bovendien werden de tarieven in prijslijsten vastgelegd en controleerden stedelijke overheden de kwaliteit van de schepen en de capaciteiten van de schippers. Daarmee werd een mate van zekerheid geïntroduceerd die in de periode voor de beurtvaart had ontbroken en die intensief contact en uitwisseling van goederen binnen het Zuiderzeegebied mogelijk maakte. De hiervoor beschreven taakverdeling tussen Harlingen en Amsterdam is in belangrijke mate te verklaren uit het bestaan van dit gereguleerde en goed georganiseerde binnenlands transportsysteem.

Conclusies

De last- en veigeldregisters uit het midden van de zeventiende eeuw bieden de mogelijkheid meer aan de weet te komen over de havenfuncties

27 Zie voor de beurtvaart Lesger, 'Intraregional trade'.

28 Figuur 2 is gebaseerd op de gegevens in J. ten Hoorn, *Naeuw-keurig Reys-boek bysonderlijk dienstig voor kooplieden, en reysende personen etc.* (Amsterdam 1700).



van Harlingen en Amsterdam. Amsterdam speelde in het Zuiderzeegebied de rol van supra-regionale haven. Het overschot aan uitklaringen in die stad wijst erop dat veel schepen die ergens in de Republiek afmeerden niet direct vanuit die haven, maar via Amsterdam het land verlieten. Dit is een aanwijzing dat het 'hinterland' van veel havensteden niet in staat was alle aangevoerde goederen op te nemen en een bevredigend aanbod aan retourlading te leveren; daarvoor moest men toch naar Amsterdam. Het overwicht aan kleine schepen onder de uitklaringen in Amsterdam en de woonplaatsen van de schippers maken bovendien duidelijk dat de kleine en middelgrote havens in de Republiek intensieve contacten onderhielden met de nabijgelegen gebieden.

Voor wat betreft de import speelde de haven van Harlingen vooral een rol als aanvoerpunt van bulkgoederen.²⁹ In Harlingen werden zowel hout als graan in aanzienlijke hoeveelheden aangevoerd. De concentratie op bulkgoederen is in verband gebracht met het volumineuze karakter van producten als graan en hout. Hoge transport- en overslagkosten zorgden ervoor dat het 'hinterland' van dit type goederen minder uitgestrekt was dan voor meer handzame en in verhouding tot hun volume en gewicht kostbaarder producten als wijn en specerijen. Voor die producten viel Harlingen duidelijk binnen de invloedssfeer van Amsterdam. Directe aanvoerlijnen van wijn bijvoorbeeld, ontbraken er en de omvang van de wijnimport in Amsterdam doet sterk vermoeden dat de aanvoer in die stad geconcentreerd was. Harlingen zal dan slechts een tussenstation zijn geweest in de voorziening van het Friese 'hinterland' met dit product. De export was in Harlingen sterk verbonden met activiteiten in de eigen regio. Ook wat dat betreft functioneerde de haven wel degelijk als intermediair tussen 'hinterland' en 'foreland'.

Samenvattend vallen aan de relatie tussen Harlingen en Amsterdam twee kanten te onderscheiden. Enerzijds maakte de nabijheid van de Amsterdamse markt de vaart op de kleinere en middelgrote havens mogelijk. Schippers op deze havens hadden immers de betrekkelijke zekerheid dat ze in Amsterdam goederen konden afzetten die ze in Harlingen en andere havens aan de Zuiderzee niet kwijt geraakt waren en dat ze er retourlading konden vinden die elders niet voorhanden was. Het risico om een kleine of middelgrote haven aan te doen werd daardoor verminderd. Aan de andere kant was de dominante aanwezigheid van

²⁹ Amsterdam zelf was natuurlijk ook een haven waar bulkgoederen een belangrijk deel van de aanvoer uitmaakten, maar daarnaast was er tevens een zeer omvangrijke aanvoer (vooral naar waarde) van niet-Europese goederen en luxeartikelen (vergelijk Brugmans, 'Statistiek van den in- en uitvoer van Amsterdam').



Amsterdam in de regio en de uitgestrektheid van het Amsterdamse ‘hinterland’ voor bepaalde goederen, er juist de oorzaak van dat vraag en het aanbod in havens als Harlingen niet van die aard waren dat er uitgebreide en gevarieerde handelsstromen konden bestaan. De Amsterdamse dominantie kwam tot uitdrukking in een meer of minder sterke specialisatie van de overige havens in het Zuiderzeegebied op bepaalde goederen of functies. De bestaansbasis van deze havensteden werd daardoor versmald en maakte ze kwetsbaar. Op langere termijn zou de haven van Amsterdam overigens ook niet ontsnappen aan functieverlies en achteruitgang. In de loop van de negentiende eeuw werd steeds duidelijker dat Rotterdam betere verbindingen had met het Duitse ‘hinterland’, waar de expanderende industrie een grote vraag genereerde naar grondstoffen. Aan de langdurige dominantie van de Amsterdamse haven kwam daarmee een einde, en binnen het geheel van de stedelijke economie gingen het bank- en verzekeringswezen en de aandelenhandel steeds zwaarder wegen.

Literatuurlijst

- Becht, H.E., *Statistische gegevens betreffende den handelsomzet van de Republiek der Vereenigde Nederlanden gedurende de 17e eeuw (1579-1715)* (Den Haag 1908).
- Brugmans, H., ‘Statistiek van den in- en uitvoer van Amsterdam, 1 oktober 1667 - 30 september 1668’, *Bijdragen en mededelingen van het Historisch Genootschap* 19 (1898) 125-183.
- Cau, C. e.a. (red.), *Groot Placaet-boeck, vervattende de placaten, ordonnantien ende edicten van de Staten Generaal der Vereenighde Nederlanden; ende van de Staten van Holland ende West-Vriesland; mitsgaders van de Staten van Zeelandt* (Den Haag 1658-1797).
- Douwes, T.E.A., ‘Scheepvaartadministratie als bron voor genealogie en naamkunde’, *Jaarboek van het Centraal Bureau voor Genealogie* 38 (1984) 200-216.
- Faber, J.A., ‘De buitenlandse handel en scheepvaart van Harlingen in de jaren 1654 en 1655’, *AAG-bijdragen* 14 (1967) 34-71.
- Faber, J.A., *Drie eeuwen Friesland. Economische en sociale ontwikkelingen van 1500 tot 1800* (Wageningen 1972).
- Hoorn, J. ten, *Naeuw-keurig Reys-boek bysonderlijk dienstig voor kooplieden, en reysende personen etc.* (Amsterdam 1700).
- Lesger, C., ‘Amsterdam, Harlingen and Hoorn. Port functions in the Zuiderzee region during the middle of the seventeenth century’, in: W.G. Heeres en et al. (red.), *From Dunkirk to Dantzig. Shipping and trade in the North Sea and the Baltic 1350-1850* (Hilversum 1988) 331-360.

Lesger, Clé, 'Intraregional trade and the port system in Holland, 1400-1700', in: Karel Davids en Leo Noordegraaf (red.), *The Dutch economy in the Golden Age (ook verschenen als deel 4 van Economic and Social history in the Neitherlands)* (Amsterdam 1993) 185-217.

Posthumus, N.W., 'Statistiek van den in- en uitvoer van Rotterdam en Dordrecht in het jaar 1680', *Bijdragen en mededelingen van het Historisch Genootschap* 34 (1913) 529-537.

Rimmer, P.J., 'The search for spatial regularities in the development of Australian seaports, 1861-1961/62', in: B.S. Hoyle (red.), *Transport and development* (London 1973 (oorspr. 1967)) 63-86.

Weigend, G.G., 'Some elements in the study of port geography', *Geographical Review* XLVIII (1958) 185-200.

