

DE HANDELSSTAD HINDELOOPEN. ¹⁾

DOOR

DR. H. A. POELMAN.

Het kleine stadje Hindeloopen, gelegen in Friesland's zuidwesthoek achter den zeedijk, heeft nu nog in den slapenden toestand, waarin het verkeert, voor den historicus iets aantrekkelijks. Het houdt de geheimen van afkomst en een woelig verleden verborgen; de bewoners noemen zich geen Friezen, zij hebben eigen dialect en een zeer bijzondere huisnijverheid, welker oorsprong niet duidelijk is. Dat het stedeke een bloeiend verleden achter zich heeft, bewijzen de resten van mooie gevels en oude huizen. En deze bloei is veroorzaakt door den handel in het bijzonder den overzeeschen handel, waarin bijna de geheele bevolking eeuwen lang een middel van bestaan gevonden heeft. En onmiddellijk rijst de vraag op, hoe handel en zeevaart tot ontwikkeling konden komen in een stadje, welks omtrek met luttel aantal meters gemeten kan worden.

Mijn doel is, hier een en ander uit de handelsgeschiedenis van dit stedeke mede te deelen. Ik laat echter eenige opmerkingen over den naam en het ontstaan der stad voorafgaan.

Sedert 1132 treedt de naam, zij het in verschillende spelling, voor den dag. Een zeer oude verklaring, en een zeer aanlokkelijke, van den naam is, dat de hinden uit het bosch Creil daar haar loopplaats hadden, en dat de naam dus niets anders zou beteekenen dan *loopplaats*

¹⁾ Lezing gehouden op de vergadering van het „Friesch Genootschap” te Leeuwarden, 18 October 1923.

der hinden. Deze verklaring is gemeengoed geworden. Als men echter nagaat, wie deze verklaring bedacht heeft, dan komt men in een eenigszins compromitteerend gezelschap. Het is OCKO SCHARLENSIS, die met vele andere onbewuste of bewuste fantasten zulk een groote schade aan de geschiedbeschrijving van Friesland gedaan heeft.

C. SCHOTANUS, die in 1664 zijne „Beschrijvinge ende „nieuwe Caerten van de Heerlijckheydt van Frieslandt” uitgaf, heeft niet durven afgaan op de autoriteit van een OCKO SCHARLENSIS; hij verwerpt die naamsverklaring, maar is zelf aan het fantaseeren gegaan en deelt mede, dat Hindeloopen den naam ontleend heeft aan de ligging op een landtong en dat de naam eigenlijk ontstaan is uit *Eyndelopen*. Aardig gevonden, maar natuurlijk zuivere fantasie.

BUITENRUST HETTEMA ¹⁾ heeft het probleem ook willen oplossen; hij doet verschillende mogelijkheden aan de hand, verwerpt ze weer, en het slot van zijn betoog is: ja, eigenlijk weet ook ik het niet. Zoo is het; wij weten er niets van. Natuurlijk doet ook het stadswapen, hetzij het één hinde, hetzij het twee tegen een boom opspringende hinden vertoont, niets ter zake. Het wapen heeft zich aangepast aan een onjuiste naamsverklaring en heeft geen bewijskracht.

Een tweede vraag is: Wanneer is Hindeloopen ontstaan? De boeken weten het precies te vertellen: in 910 werden er de eerste huizen gezet, in 1254 is het dorp door de Staten van Friesland met stadsrecht begiftigd. Maar de bronnen zwijgen er over; alleen kroniekschrijvers deelen deze wetenswaardigheden mede. Ook hier past dus een: Wij weten het niet.

Meer kans van slagen heeft de onderzoeker, die zich zal bezig houden met het Hindelooper dialect, terwijl een wetenschappelijk onderzoek licht kan brengen in de kwestie, vanwaar de eigenaardige huisnijverheid en de motieven der versieringen afkomstig zijn.

¹⁾ Friese plaatsnamen, blz. 132 vlg.

Al weten wij dus zeer weinig van het oude Hindeloopen, met absolute zekerheid kan volgehouden worden, dat handel en zeevaart door alle tijden heen een belangrijk bestaansmiddel der stedelingen was. En toch, ook hier veel onbegrijpelijk. Immers, het aantal bronnen is zeer gering, het stadsarchief zeer arm. Uit enkele schaarsche gegevens moet het beeld der ontwikkeling gereconstrueerd worden. En daar, waar absolute zekerheid is, waar wij de plattegronden der stad voor ons hebben, blijft er veel raadselachtig.

De oudste plattegrond is die, geteekend door VAN DEVENTER ± 1558. Wij zien voor ons een rechthoekig stadje, aan drie zijden door zee omgeven, waarvan het door een dijk gescheiden is. Een rechte lijn, als langs een liniaal getrokken, vormt aan de landzijde de grens als om uit te drukken: Wat achter ons ligt, gaat ons niet aan; de zee is ons gebied.

Eigenaardig evenwel is, dat de zeedijk nergens een opening vertoont, waardoor schepen van zee uit de stad konden binnenvaren; een flauwe lijn buitendijks doet vermoeden, dat er buitendijks een reede was, en latere kaarten bevestigen dit vermoeden. Waar bleven evenwel gedurende de lange wintermaanden de koggen, welke gedurende den zomer noord- en oostwaarts voeren? Waar zijn de werven, welke geschikt waren, de noodige herstellingen te verrichten?

Dezelfde vragen doet de plattegrond van C. SCHOTANUS oprijzen. De kaart is van 1664. Duidelijk is hier buitendijks een reede te zien en bovendien zegt SCHOTANUS: „Ende light de stadt op een bequame landingh ende heeft „een goede ree voor groote schepen, die daer aen ancker „vrij ligghen connen voor tempeesten ende onweder.” Een reede buitendijks dus. De verbinding met het stadswater bestond in een zijk, maar van een schutsluis is niets te zien en de brug is een vaste. Vermoedelijk dus een sluis, hetzij voor wateruitlaat, hetzij voor zeer kleine binnenschepen. Ook toen, in 1664, voor de groote zeeschepen

dus slechts een buitenreede, en zoo is het gebleven de geheele achttiende eeuw door. En in de middeleeuwen en in den nieuweren tijd blijft dus de vraag open, waar de schepen den winter doorbrachten. Deze en meer vragen zal ik trachten, zij het niet met absolute zekerheid, dan toch met groote waarschijnlijkheid te beantwoorden.

Eerst zullen wij ons tot de middeleeuwen moeten bepalen.

De oude zeevaart en handel der Friezen richtte zich naar Engeland ¹⁾ en van 1224 af kunnen wij de werkzaamheid der Friezen daar volgen. Eigenaardig is evenwel, dat wel gesproken wordt van kooplieden van Stavoren, dat sommigen dezer kooplieden zelfs bij name genoemd worden, doch dat nimmer kooplieden van Hindeloopen of van Molkwerum, Workum, Koudum enz. voor het daglicht treden. De Engelsche bronnen spreken steeds van kooplieden van Stavoren of van Friezen. Zoo beveelt 23 Aug. 1224 de koning van Engeland, te Yarmouth alle schepen van Schotland, Noorwegen, IJsland, Friesland, Keulen, Denemarken en de Oostzee vrij te laten. Zijn nu onder de schepen van Friesland alleen schepen uit Stavoren begrepen, of moeten wij daaronder verstaan schepen uit het handeldrijvende deel van Friesland en behoort Hindeloopen ook tot dit handeldrijvende deel? De Engelsche bronnen zetten ons telkens weer voor deze vraag. Een SIMON van Stavoren, dien wij in 1243 en volgende jaren telkens in Engeland aantreffen, wordt later burger der stad Lynn en alderman der Duitsche Hanze aldaar. Dit feit stelt duidelijk in het licht de beteekenis der Friesche- en speciaal der Stavorensche kooplieden in Engeland. En wederom de vraag: zijn in die Duitsche Hanze te Lynn uit het Friesche land uitsluitend de kooplieden van Stavoren opgenomen, of hebben aan de privilegiën aldaar ook deel alle kooplieden uit het handeldrijvende gedeelte van Friesland, dus uit Frieslands Westhoek? De

¹⁾ Zie: A. Noë, De handel van Noord-Nederland op Engeland in de dertiende eeuw.

beantwoording dezer vragen behoeft men niet in de Engelsche bronnen te zoeken. Wellicht echter geven onderzoekingen op ander terrein meer licht.

Wij wenden ons dus af van de Friesch-Engelsche verbindingsen, om de werkzaamheid der Friezen na te gaan in de Oostzee. 1) Het ontstaan van den Oostzeehandel zal ik hier niet schetsen, slechts eenige feiten mogen voorafgaan, om straks de conclusie te kunnen trekken. Zie hier de gegevens :

25 Juli 1368 verleent koning ALBERT van Zweden voorrechten in Denemarken, en speciaal op Skanör, aan Stavoren en Hindeloopen.

1 Juli 1370 onttrekt koning HAKON van Noorwegen zich aan den oorlog, welke reeds eenigen tijd woedde tusschen Denemarken en de machten van West-Europa, welke belang bij den Oostzeehandel hadden, en sluit dan een wapenstilstand o.m. met Harderwijk en Hindeloopen, benevens Stavoren, Hollandsche steden, IJsselsteden enz. Ook hier dus Stavoren en Hindeloopen.

1 Juli 1375 oorkondt Stavoren over de bijlegging van een geschil tusschen Hindeloopen en meyster HUGHE van Dantzik betreffende het aandeel van Hindeloopen in de hulk van genoemden Hugo. Weer Stavoren en Hindeloopen te zamen en, zeer merkwaardig, Stavoren treedt voor de rechten van Hindeloopen op, oefent als het ware een soort beschermheerschappij uit.

In het jaar 1394 treffen wij wederom Stavoren en Hindeloopen in elkaars gezelschap. 25 April 1394 toch schrijven Zutphen, Deventer, Harderwijk, Elburg, Stavoren en Hindeloopen aan LUBECK, dat zij ter beveiliging van de Oostzee bereid zijn, een vredeschip uit te rusten; en 6 Mei 1394 vergaderen dezelfde steden te Harderwijk en besluiten een vredeschip met 47 gewapenden en 8 „ledige knechten” uit te rusten. Natuurlijk kostte deze uitrusting

1) Zie: DR. H. A. POELMAN, Bronnen tot de Geschiedenis van den Oostzeehandel.

geld en de benodigde gelden zouden gevonden worden uit een pondgeldheffing, te innen op Schonen van de daar komende schepen door de voogden op Schonen van Zutfen, Harderwijk, Elburg en Stavoren. Dus: tot de uitrusting van het vredeschip besluit ook Hindeloopen; de inning der benodigde gelden echter wordt opgedragen aan Stavoren, en wel om deze reden, dat Stavoren op Schonen een vitte had en dat de voogd van Stavoren alleen recht had, op Schonen rechtshandelingen te verrichten. Stavoren alleen dus, handelend voor velen en ook voor Hindeloopen. De voogd van Stavoren de eenige voogd uit Friesland op Schonen, en dus gerechtigd het pondgeld te innen van alle op Schonen varende Friezen.

8 Augustus 1439 neemt Hamburg een schip in beslag, dat voor de helft aan burgers van Naarden, voor de helft aan burgers van Harderwijk toebehoorde; op dit schip dienen drie man van Hindeloopen.

5 Juni 1466 komen Bolsward, Stavoren en Hindeloopen op voor een schip van Bolsward, dat in Noorwegen aangehouden was. Weer dus Hindeloopen in verbinding met Stavoren.

Ten laatste: 6 November 1480 wordt Hindeloopen tegen betaling van 250 Rijnsche gulden ontslagen van de betaling van de verhooging van den Sonttol.

Genoeg gegevens om te veroorloven, eenige conclusies te trekken.

Wij kunnen met zekerheid vaststellen, dat Hindeloopen handel en zeevaart op de Oostzee uitoefende, en tevens (het voorbeeld van het Naarder schip leert het ons), dat mannen uit Hindeloopen ook dienst namen op schepen uit andere steden. Maar steeds zien wij Hindeloopen en andere Friezen in verbinding met Stavoren; Stavoren beheerscht geheel het handeldrijvend Friesland, vertegenwoordigt het in de Oostzee. Nu dit vastgesteld is, kunnen wij een stap verder gaan. Hindeloopen was klein, had geen binnenhaven, doch alleen een open reede in zee. Dit doet ons omzien naar een goede winterhaven voor de

Hindelooper schepen, en, gezien de domineerende positie van Stavoren, is de veronderstelling niet te gewaagd, dat de haven van Stavoren die winterhaven was.

Is dit zoo, dan wordt het beeld van Hindeloopens zeevaart en handel scherper omljnd: een groot gedeelte van Hindeloopens bevolking leefde van scheepvaart. Gedurende de lange wintermaanden verbleef die bevolking binnen Hindeloopens dijken; zoodra echter het voorjaar aanbrak, werden de zeeschepen, rustende in de haven van Stavoren, opgetuigd en bemand, om de twee of drie reizen naar Noord en Oost te doen. En wellicht kunnen wij nog een stap verder gaan: Stavorens roem was algemeen verbreid, Stavorens schepen waren alom tegenwoordig; wenu, aan dien handel en die zeevaart heeft niet Stavoren alleen deel gehad; ook Hindeloopen heeft er aan deelgenomen, ook Molkwerum, Koudum, Workum, kortom de geheele Zuidwesthoek van Friesland. Wij zouden dan voor ons hebben den handel en de zeevaart van een geheele kuststrook, schuil gaande onder Stavorens naam. Indien deze conclusie juist is, dan is ook de Friesche handel op Engeland verklaard: in Engeland kende men alleen schippers en kooplieden van Stavoren en daarnaast slechts Friezen. Ook hier dan de domineerende positie van Stavoren, onderhandelend en beschermend optredend voor haar eigen burgers, maar in haar verband omvattend alle handelaars en zeevaarders van het handelsdistrict van Friesland bij uitnemendheid: de kust der Zuiderzee van Stavoren noordwaarts. Dan zien wij dus Hindeloopens middeleeuwschen handel en zeevaart als een deel van een grooter geheel, dat overstraald werd door Stavorens luister.

Eigenaardig is het wel, dat het beeld van Hindeloopen, zooals het hierboven met groote lijnen aangegeven is, in latere eeuwen een gelijkend tegenbeeld heeft.

Wij nemen nu afscheid van de Middeleeuwen en zullen moeten nagaan, of Hindeloopens handel en zeevaart ook na de periode van snelle wisselingen en verschuivingen, welke een kenmerk van de Middeleeuwen zijn, stand ge-

houden hebben. Het is de bedoeling niet, hier een aanengesochelde geschiedenis van den handel van Hindeloopen te geven; het zou niet mogelijk zijn, daar de bronnen slechts nu en dan iets omtrent Hindeloopen mededeelen.

Wij betreden nu de 16e eeuw, een voor Friesland zoo belangrijk tijdperk. Immers, eerst in deze eeuw vestigt zich in Friesland een centraal gezag; daartegenover staat, dat in deze eeuw ook de godsdiensttwisten en de opstand tegen Spanje vallen, gebeurtenissen, welke op een bloeienden handel remmend moesten werken. Er is echter meer. Stavoren, Hindeloopen enz. waren van oudsher leden der Duitsche Hanze, waren als het ware de uiterste voorposten van dezen stedenbond. En deze stedenbond was niet langer oppermachtig. Reeds in de 15e eeuw waren er concurrenten opgestaan, die herhaaldelijk inbreuk maakten op de door de Hanze verworven privilegiën. Deze concurrenten waren, naast Engelschen, bovenal Hollanders en Zeeuwen. Deze hebben nooit tot de Hanze behoord, hebben hun krachten gestaald in den nu eens verborgen, dan weer openlijken strijd met hun concurrenten. Holland en Zeeland wisten wat handelsoorlogen waren lang voordat gedurende den oorlog met Spanje hun ontlukende handel tot vollen bloei zou komen. De 16e eeuw brengt den 80-jarigen oorlog, waarin en waardoor Holland en Zeeland het eerste handelsland van Europa zouden worden, de 16e eeuw brengt in Duitschland de hervorming en de godsdienstoorlogen, waaraan Duitschland ten gronde zou gaan. De 16e eeuw ziet den verbitterden najver tusschen het opkomende handelsvolk uit Holland en Zeeland en de om haar bestaan worstelende Hanzesteden. Voor Holland en Zeeland steeds grooter handelsgebied en daardoor grooter macht; voor de Hanze een in steeds sneller tempo verloopend verval.

Wat zal er gebeuren met die handelssteden van Nederland, welke van oudsher behoord hebben tot den Hanzebond? Zullen zij in den val der Hanze deelen of zullen zij zich aanpassen aan den nieuwen toestand? De 16e

eeuw is geen tijdperk om dit proces rustig te kunnen na-gaan. Maar de 17e eeuw toont ons het resultaat in duidelijke lijnen. Holland en Zeeland, doch Holland bovenal, streven naar de wereldheerschappij op handelsgebied: in Oostzee en Noordzee, in de Levant en in de Middellandsche zee, in Oost en West. De Hanze, ofschoon nog bestaande, is een krachteloos lichaam geworden. Welk was de invloed van den achteruitgang der Hanze op de Nederlandsche Hanzesteden?

De IJssel-steden evenals de Zuiderzee-steden verliezen haar handel; Groningen telt niet meer mee onder de zeevaart en buitenlandschen handel drijvende steden. En de Friesche steden met aan de spits Stavoren? Het verval van Stavoren is reeds begonnen; de définitieve ondergang is een kwestie van tijd. Maar van Stavoren hing immers af de geheele handelsstreek van Frieslands Zuidwesthoek, Hindeloopen dus ook. Valt Stavoren, dan valt de geheele handelsstreek; de ondergang van Stavoren moet tevens de ondergang van Hindeloopen zijn. Zoo zou het, logisch geredeneerd, moeten zijn, doch zoo is het niet. Stavoren gaat ten onder, Hindeloopen leeft op tot nieuwen bloei. Een vreemde ontwikkeling. De factoren voor dezen nieuwen bloei op het gebied van handel en scheepvaart zijn onbekend, al kunnen wij wel iets vermoeden.

Zeker is in elk geval, dat vele doopsgezinden zich in Frieslands zuidwesthoek neergezet hebben, en deze van alle openbare betrekkingen uitgesloten menschen waren in de eerste plaats aangewezen op handel en dienstengevolge op zeevaart. Ook te Hindeloopen waren er zeer vele doopsgezinden en aan de hand der stukken hoop ik aan te toonen, welk een groot aandeel deze doopsgezinden hadden in den handel van Hindeloopen.

De 17e eeuw is een goede eeuw voor Hindeloopen. Dit blijkt reeds hieruit, dat de stad uitgelegd werd en dat er nieuwe gebouwen verrezen. In 1638 was het noodig de stad naar de landzijde te vergrooten; de toren van de kerk werd in 1615 gebouwd, de kerk in 1632. In 1658 werd

een nieuwe kerk tegen de oude aangebouwd en met deze tot een geheel vereenigd. Alles teekenen van nieuw leven, nieuwen bloei. En dit nieuwe leven, deze vernieuwde bloei ontstond uit zeevaart, hetgeen met eenige, zij het weinige, gegevens te bewijzen is.

25 Maart 1661 ¹⁾ dienen de vijf burgemeesteren van Hindeloopen bij den stadhouder WILLEM FREDERIK een verzoek in, om een door hen genomen besluit goed te keuren. Het genomen besluit volgt hier:

. „Alsoo wy ondergeschreven, regeerende burgemeesteren der stad Hindeloopen alle syn zeevarende „persoonen, daeromme de tydt des jaers eyscht, dat „wy wederom ons met onse scheepen moeten begeeven „in andere landen ende koninghrycken ende alsoo „buyten landts, soo ist, dat wy by deesen in ons af- „weesen last geeven aen den heer BROER HEERIES, „olde burgemeester ende teghenwoordigh Vroedtsman „der voorschreeven steede, by huys blyvende, om in „onsen plaetse uyt onsen naeme ende onse qualiteyt „in stadts- ende andere saeken, „te doen ende „handelen” 1661 Februari 6.

(w.g.) JOTJE HETTES.
LIEUCKE ROMMERTS.
IPPE JOTTJES.
OKE TONGERS.
DOUWE HARTMANS.

Hieruit blijkt dus, dat alle vijf burgemeesters zeevaart uitoefenden, en dus den geheelen zomer afwezig waren. Vandaar het aanstellen van een plaatsvervanger. En waar het geheele stadsbestuur daadwerkelijk aan handel en zeevaart deel nam, mogen wij besluiten, dat onder alle lagen der bevolking de bemanning voor de handelsvloot gerecrueteerd werd. Met volle recht mag men Hindeloopen in de 17e eeuw een stad van kooplieden en zeevaarders noemen.

¹⁾ SCHWARTZENBERG V, 656.

Een tweede bewijs voor de handelswerkzaamheid der Hindeloopers in de 17e eeuw: 12 Maart 1674 geven de Staten van Friesland octrooi ¹⁾ aan de magistraat en de vroedschap der stad Hindeloopen, om ten voordeele der armen een belasting op de af- en aanvarende schepen te leggen. Dit octrooi luidt aldus :

De Staten keuren goed, „dat voor ende ten behoeve „van de gemene armen aldaar yder grootschipper we- „gens ende nae behouden reyse telkens voor hem „ende syne reders tot danckbaarheyt van de genotene „zegen aen de armevooghden sal hebben te betalen „een halve silveren ducaton; mitsgaders van elk per- „soon, niemant uitgesondert, van daar naar Hollandt „afvarende, by ieder kaagh off ander vaartuigh voe- „rende schipper werde gegeven twee stuyvers, mits „dan tot vrugt genietende van de heenreyse dertien „stuyvers ende van de wederom ofte thuystryse bly- „vende als voor desen op twalyf stuyvers, doch van „de sjouwers voor de armen één stuyver ende tot „vragt ses stuyvers; item van elcx vadem brandtholt, „aldaar aangevoert ende gelost, by yder kaagh off „ander vaartuigh voerende schipper drie stuyvers, mits „tot vrugt genietende als voor desen vyftien stuyvers.”

Wij treffen dus in de eerste plaats aan grootschippers, dat zijn zij, die scheepvaart buiten de binnenwateren uitoefenen, dus in Hindeloopen de zeevaarders naar Noord- en Oostzee. Maar ook wordt in dit octrooi gewag gemaakt van personen, die met een kaag van Hindeloopen naar Holland vertrekken of van Holland terugkeeren. Er is dus een geregelde vaart met kaagschepen op Holland; de kagen brachten brandhout en andere goederen aan, doch welke kan de oorzaak zijn van het personenvervoer Hindeloopen—Holland v. v. ? De beantwoording van deze vraag komt straks aan de orde.

¹⁾ SCHWARTZENBERG V, 1011.

In elk geval treffen wij dus weer onze zeevarende schippers van Hindeloopen aan. En beide mededeelingen, aan de archieven ontleend, worden bevestigd door C. Schotanus (1664), die zegt: „Daer (in Hindeloopen) is een groote „menichte van Groot-Schippers om Noorden ende Oosten”. Zoo blijkt Hindeloopen niet meegesleept te zijn in den ondergang der Hanze, doch tot nieuw leven gekomen te zijn.

Zal echter deze bloei standhouden in de 18e eeuw, zoo ten onrechte de eeuw van achteruitgang van handel en zeevaart genoemd? Voor Hindeloopen is de 18e eeuw een tijdperk van bloei geweest en voor een gedeelte van dit tijdperk tenminste is het mogelijk, aan de hand van de archivalische gegevens een beeld van den handel en de zeevaart van Hindeloopen te schetsen.

In het rijksarchief van Friesland te Leeuwarden berust een register, bevattend scheepsverklaringen afgelegd voor het stadsbestuur van Hindeloopen, en het tijdvak 1715—1717 omvattend. Elke scheepsverklaring bevat: naam van het schip, soort schip, samenstelling der bemanning, haven van uitreis, haven van bestemming, vracht enz. Van een 50-tal scheepsverklaringen zijn de gegevens bewerkt; de resultaten mogen hier volgen.

Voor het overgrootste deel zijn de schepen fluitschepen; daarnaast komen voor een drietal smakschepen, een kofschip, een tweetal galjoetschepen, dus alle zeebevreemde schepen. De namen der schepen zijn zeer eenvoudig; namen, welke men nog dagelijks op onze tjalken kan zien; enkele vreemde combinaties komen voor. Ziehier eenige voorbeelden: smakschip de Liefde, smakschip de Zwarte Kat, galjoetschip de juffrouw Cornelia, smakschip Noachsark, fluitschip de Groene Leeu, de Maria, de juffrouw Ingena, de Jonge Hillebrands, de vergulde Kijvijt, de Prins Frederik Hendrik, de Agisburg, de Fortuin, de Castricum, de Prins Johan Willem Friso, de Simson, het Paradijs, de stad Nieuw York, het Wapen van Amsterdam, de Jager in de Boomen, de Witte Windhondt, het Witte radt van

Avondtuur, de Jonge Durk, de vrede van Utrecht, de vergulde Kat, enz. enz.

Van al deze schepen zal ik de bijzonderheden niet mededeelen. Ter illustratie slechts een enkel voorbeeld:

Het fluitschip het Paradijs: De bemanning bestaat uit 1 schipper 1 stuurman, 1 bootsman, 1 timmerman, 1 kok, 1 koksmaat, 2 kajuitwachters, 7 matrozen en 1 koopman; van hen behooren te Hindeloopen thuis de schipper, de stuurman, de bootsman, een kajuitwachter en de koopman; de rest van de bemanning is afkomstig uit Workum, Harlingen, Molkwerum, Vlieland, Kortezwaag en Amsterdam.

Het fluitschip de Prins Johan Willem Friso heeft een dergelijke bemanning; schipper en stuurman wonen te Hindeloopen evenals de bootsman, de kok, de koksmaat en één kajuitwachter; de overige bemanning is gerecruiteerd uit Workum, Molkwerum, Warns, Vlieland, Groningeland en Holstein.

Het smakschip de Swarte Kat heeft een bemanning van vier personen, waarvan schipper en stuurman te Hindeloopen thuis behooren, de beide anderen te Harlingen en te Woudsend.

Bij het onderzoek van alle scheepsverklaringen blijkt, dat de schipper steeds te Hindeloopen woont, behalve de schipper van het fluitschip de Fortuin, die te Koudum thuisbehoort. Nu kan het natuurlijk mogelijk zijn, dat de bemanning uit Friesland afkomstig is, doch dat de eigenaars en reeders elders wonen, dat men hier dus te doen heeft bijv. met Hollandsche schepen, bemand met een overwegend Friesche bemanning. Van alle schepen zijn de reeders bekend; uit den voorraad zal ik slechts een enkele lijst mededeelen.

Smakschip de Liefde.

Reeders.	Woonplaats.	Scheeps-aandeel.
Sipke Heyes	Hindeloopen	$\frac{1}{3}$
Dirck Heres	„	$\frac{1}{6}$

Reeders.	Woonplaats.	Scheeps-aandeel.
Clais Goikes	Workum	$\frac{1}{6}$
Jib Jacobs	"	$\frac{1}{16}$
Eelke Ybles	"	$\frac{1}{16}$
Gerbrand Wibrens	Molkwerum	$\frac{1}{20}$
Antke Antkes	Workum	$\frac{1}{20}$
Pytter Jelles	Hindeloopen	$\frac{1}{24}$
Hank Ridders	"	$\frac{1}{24}$
Rinke Scholts	Workum	$\frac{1}{24}$
Jantjer Jelles	Hindeloopen	$\frac{1}{40}$

De opgave is onnauwkeurig; er is $\frac{1}{24}$ te veel.

Fluitschip de Agisburg.

Reeders.	Woonplaats.	Scheeps-aandeel.
Auke Tijmens	Hindeloopen	$\frac{1}{32}$
Binke Simens	"	$\frac{1}{64}$
Here Simens	"	$\frac{1}{64}$
Sijtje Tijmens	"	$\frac{1}{64}$
Dirck Heres	"	$\frac{1}{64}$
Hein Sierds	Stavoren	$\frac{1}{64}$
Harmen Ages	"	$\frac{1}{128}$
Rinner Anskes	Workum	$\frac{1}{64}$
Rynsk Rinkes	Koudum	$\frac{1}{64}$
Hylke Ages wed.	"	$\frac{1}{128}$
Barent Jans	Hindeloopen	$\frac{1}{32}$
Doetjen Idses erven	Koudum	$\frac{1}{16}$
Jan van Wassenaar	Leiden	$\frac{1}{16}$
Secretaris Groenendijk	"	$\frac{1}{16}$
de heer Lakoert	"	$\frac{1}{16}$
Johanna Gilles	Utrecht	$\frac{1}{16}$
Willem Cornelis	Amsterdam	$\frac{1}{16}$
Everardus Switser	"	$\frac{1}{16}$
Pijter van Castricum	"	$\frac{1}{32}$

Reeders.	Woonplaats	Scheeps- aandeel.
Christiaen Schillebeek	Amsterdam	$\frac{1}{32}$
Rendorp Brouwer	„	$\frac{1}{32}$
Abram v. d. Meer	„	$\frac{1}{32}$
Jacobus Corninenbergh	„	$\frac{1}{32}$
Teuntje van Laer	„	$\frac{1}{32}$
Corn. Andries Koek	„	$\frac{1}{32}$
Jisiek Inbies	„	$\frac{1}{32}$
Juffr. van Jan van Vollenhoven	„	$\frac{1}{32}$
Jan de Haas	„	$\frac{1}{64}$
Pijter Six	„	$\frac{1}{64}$
Adriaen Bart	„	$\frac{1}{64}$
Jacob Borst	„	$\frac{1}{64}$
Andries Pijtters van Stavoren	„	$\frac{1}{64}$
Cornelis Melker	„	$\frac{1}{64}$

Het aantal voorbeelden zou met vele andere te vermeerderen zijn. Alle andere lijsten komen met de hierboven vermelde hierin overeen, dat een gedeelte, dikwijls het grootste gedeelte der scheepsaandeelen, zool niet in Hindeloopen, dan toch in Friesland thuisbehooren. De rest der scheepsaandeelenbezitters woont elders, meestal te Amsterdam of benoorden het IJ.

Ik meen hieruit dit te mogen concludeeren: kapitaalkrachtige personen waren de reeders niet; zij beschikten over eenige soms zeer kleine aandeelen. Hoe is het mogelijk, dat het scheepsbezit zoo versnipperd was, verdeeld in aandeelen zoo klein, als zelfs in de middeleeuwen zelden voorkwam. Mij dunkt, dat het verschijnsel hieruit te verklaren is, dat bij sterfgeval van den eigenaar het schip niet verkocht werd, doch dat de erfgenamen tevreden waren met hun aandeel in het schip. Dit zou tevens verklaren, hoe het kwam, dat vele aandeelen in handen vooral van burgers van Amsterdam waren; behalve door verkoop kan dit door erflating geschied zijn. Immers, wij zullen zien, dat er tusschen Hindeloopen aan de eene

en Amsterdam aan de andere zijde drukke betrekkingen bestonden: Hindeloopers zullen zich ongetwijfeld te Amsterdam en in Noord-Holland gevestigd hebben.

Uit de scheepsverklaringen is nog iets op te maken, nml. het kerkgenootschap van bemanning en reeders: een groot gedeelte van hen, soms meer dan 50 %, is doopsgezind.

Omstreeks 1714 is Hindeloopen ontegenzeggelijk in het bezit van een, in verhouding tot de bevolking, zeer groote handelsvloot. De geheele zeevaart van Hindeloopen doet sterk middeleeuwsch aan. Het is, alsof wij in het bloeitijdperk van den middeleeuwschen handel verplaatst zijn met zijn $\frac{1}{12}$ en $\frac{1}{24}$ scheepsaandeelen, en eveneens door het angstvallig vermijden van winterreizen. Immers, al de door mij gevonden schepen werden 's winters opgelegd. De bemanning bleef gedurende de wintermaanden in de plaats van inwoning; de schepen werden opgelegd.

En nu komt de vraag naar de winterhaven naar voren. Evenals ik, toen ik den middeleeuwschen handel van Hindeloopen beschreef, zocht naar een winterhaven en meende deze gevonden te hebben in Stavoren, evenzoo dient nu weer gezocht te worden naar de winterhaven van het 18e eeuwse Hindeloopen.

Zeker, Hindeloopen had een reede, maar daar konden de schepen 's winters niet blijven liggen. Omstreeks 1780 luidt de beschrijving van deze reede aldus: ¹⁾

Hindeloopen heeft een goede haven aan den N.O. en N. kant, „die aan de noordwestzijde door pelagie en steenen, „en aan de oostzijde door strand en pelagie gedekt is.” Deze haven is veilig voor kleine schepen; voor groote biedt zij geen diepgang genoeg; bij hoogtij staat er aan den ingang slechts 4 à 5 voet water.

Een vluchthaven dus, een veilige ree voor de op Holland varende kaagschepen; geen winterhaven voor een kleine honderd zeeschepen. Bovendien, waar zou in Hindeloopen plaats zijn voor de pakhuizen, groot genoeg om alle aan-gebrachte goederen te bevatten?

¹⁾ Tegenw. Staat van Friesland.

Er dient dus gezocht te worden naar een haven, waar de schepen van Hindeloopen des winters veilig opgelegd konden worden, en waarheen zij des zomers hun vrachten konden brengen.

Bij de beschrijving van het middeleeuwsche Hindeloopen heb ik de gissing gewaagd, dat Stavoren die haven was; voor het 18e eeuwse Hindeloopen bestaat absolute zekerheid. De bovengenoemde scheepsverklaringen deelen het uitdrukkelijk mede.

Alle schepen varen van Amsterdam uit. Hun bestemming is meestal Scandinavië, hun ingeladen goederen bestaan uit allerlei waren, waaronder ook Friesch steengoed; hun terugvracht is hout; maar wat de lading ook zij, waarheen de tocht ook ga, de haven van uitvaart en van terugkeer is Amsterdam.

En nu verschijnt de geschiedenis van Hindeloopen in helder licht. Amsterdam de haven van Hindeloopen: dat verklaart plotseling de drukke kaagvaart tusschen Hindeloopen en Holland. Immers, alle belangen der Hindeloopers concentreeren zich in Amsterdam, of uitgebreider, in Holland, doch bemanning en reeders blijven hun Hindeloopen trouw. Amsterdam is hun haven, Amsterdam is de stad, waar zij alles koopen, om hun schepen uit te rusten en te herstellen, Amsterdam is de stad, waar zij de handelsorders voor hun schepen verwachten, doch Hindeloopen is hun woonplaats. Schippers en matrozen worden daar, na behouden zomerreizen, door hun familieleden opgewacht; nu kan het winterhuis door het gezin betrokken worden, nu de vader van het gezin teruggekeerd is.

Er is een bericht dat meldt, dat de betrekkingen tusschen Hindeloopen en Amsterdam zoo druk waren, dat de Hindelooper huismoeders te Amsterdam gingen winkelen; na bovenstaande uiteenzetting lijkt dit bericht niet zoo onwaarschijnlijk meer. De kagen varen heen en weer; de benodigde waren worden uit Amsterdam gehaald; het overtollige in Friesland verkocht. Moet men nu nog geloof hechten aan de mededeelingen, dat de Hindeloopers

aan de Indiëvaart deelnamen, vanwaar zij de Indische katoentjes en het porselein meebrachten? Ik geloof van niet. Die vaart past zoo weinig bij het middeleeuwsch bedrijf der Hindeloopers. Integendeel, in Amsterdam zullen de sitsen gekocht zijn, vandaar zal het porselein naar Hindeloopen gevoerd zijn, om over Friesland verspreid te worden.

Een aardige parallel vormt de handel in de middeleeuwen met die in de 17e en 18e eeuw. In de middeleeuwen een Hindeloopen, steunend op Stavoren, in de 17e en 18 eeuw een Hindeloopen, steunend op Amsterdam.

Nu rest mij nog een verklaring. Ik heb hierboven de vraag gesteld, hoe het mogelijk is, dat Hindeloopen niet in den val der Hanze meegesleept is? terwijl toch de Nederlandsche Hanzesteden voor het grootste gedeelte haar zeevaart en handel verloren. Zeker, Hindeloopen verloor den steun der Hanze, maar bleef staande door zich naar het westen te oriënteeren, door te steunen op de overwinnaars der Hanze, op Amsterdam in de eerste plaats. Welke krachten hebben daartoe meegewerkt? Vermoedelijk zullen de doopsgezinden met hun talrijke relaties in Amsterdam en Noord-Holland in die verandering een machtige factor geweest zijn.

De handelsgeschiedenis van dit kleine Hindeloopen is dus niet onaardig. Zeer klein was dit stadje: in 1744¹⁾ telde het 1913 inwoners, waarvan 1 vermogend was, een bewijs, dat de andere inwoners niet kapitaalkrachtig waren. Een vergelijking met het midden der 19e eeuw en met het heden stelt den geleidelijken achteruitgang van dit stadje in het licht: telde de plaats in 1744 nog 1913 inwoners, op 1 Januari 1859 waren er nog 1115 over, terwijl 31 December 1921 dit getal tot 1032 gedaald was.

Het einde der 18de eeuw heeft Hindeloopens ondergang als stad van handel en zeevaart gezien. De strijd om het bestaan werd te zwaar; onophoudelijk had de stad een

¹⁾ Beschrijvinge van familiën in Friesland 1744 (Rijksarchief in Friesland S. 14).

verdedigingsoorlog te voeren tegen de aan drie zijden de stad bespoelende zee, en ondanks alle zorgen en moeite ging er telkens grond verloren. De zorg voor het onderhoud der dijken drukte te zwaar, zoodat de Staten van Friesland in de 18de eeuw herhaaldelijk te hulp werden geroepen en die hulp zeer mild verleenden. Het einde der 18de eeuw bracht den val der Republiek, de vernietiging van de handelsvloot en van den handel. Ook voor Hindeloopen kwam de doode tijd. En waar wij weten, met hoe oneindig veel moeite de handel van Nederland, van Amsterdam speciaal, in de eerste helft der 19de eeuw aangekweekt moest worden, daar kunnen wij begrijpen, dat er voor den toch zeer primitieven handel van Hindeloopen geen plaats meer was. Daarbij komt, dat de energie der doopsgezinden andere wegen vond; zij waren nu gelijkgerechtigd met alle andere Nederlanders; alle betrekkingen en ambten stonden voor hen open. En ten slotte: de drukke verbindingen met Amsterdam en Noord-Holland hadden ook nadeelen voor Hindeloopen en wel, dat velen zich in Amsterdam en Noord-Holland vestigden. Dit alles en veel meer zal tot het verval van Hindeloopen meegewerkt hebben. Een feit is, dat Hindeloopen, nu een doode stad, zich mag beroemen eeuwenlang een der belangrijkste centra van zeevaart in Friesland geweest te zijn.

H. A. POELMAN.

Leeuwarden, 16 Januari 1924.