

Jo Spaans

## DE HARLINGER ARMENVOOGDEN EN DE BEVEILIGING VAN DE SCHEEPVAART IN DE ZESTIENDE, ZEVENTIENDE EN ACHTTIENDE EEUW

(*De Zeventiende Eeuw* 12 (1996), 341-357)

De zorg voor de veiligheid van de scheepvaart, in de vorm van vuurbaken langs de kusten en de markering van ondiepten en vaargeulen, was vanouds een taak van de landsheer. Voor de Noordelijke Nederlanden gold dat al in de late middeleeuwen. De markering van de vaargeulen in de Zuiderzee werd echter van de veertiende tot in de negentiende eeuw door de belanghebbende steden georganiseerd. Na de Opstand bezat Enkhuizen het monopolie op de bebakening van deze binnenzee. De stad plaatste bakens, in de vorm van drijvende tonnen, die met ijzeren kettingen aan een zware ankersteen verbonden waren, en staken die aan de randen van de ondiepten in de zeebodem gedreven werden.<sup>1</sup> Zij hief daarvoor van de passerende steden een vergoeding, het zogeheten paalgeld. Dit vormde een zeer aanzienlijke bron van inkomsten. Over de markering van de Zuiderzee en de heffing van het paalgeld door Enkhuizen is inmiddels een bescheiden hoeveelheid literatuur voorhanden.<sup>2</sup> Het is tot op heden echter onopgemerkt gebleven dat ook Harlingen de toegang tot haar haven exploiteerde. In tegenstelling tot Enkhuizen en haar voorgangers was het hier niet de stadskas, die het onderhoud van de bakens bekostigde en de vergoedingen van de passerende schepen ontving, maar het armbestuur. De rekeningen van dit armbestuur bieden, in combinatie met de Harlinger magistraatsresoluties en verspreide gegevens, inzicht in de geschiedenis van de betonning en haar exploitatie. Dit artikel behandelt het beheer van de Harlinger armvoogden over de tonnen en bakens en is tevens bedoeld om de geschiedenis van de markering van de Zuiderzee, tot nu toe uitsluitend vanuit Hollandse optiek bekeken, met deze Friese gegevens aan te vullen.

### De pioniersrol van Kampen en Amsterdam

---

<sup>1</sup> Cf. A.W. Lang, *Entwicklung, Aufbau und Verwaltung des Seezeichenwesens an der deutschen Nordseeküste bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts*. Bonn, 1965. Dit boek bevat een schat aan historische en technische gegevens die ook voor de Nederlandse situatie zeer verhelderend zijn. Voor een overzicht van heel het systeem van bebakening langs de Nederlandse kusten cf. ook Liesbeth Crommelin en H. van Suchtelen. *Nederlandse vuurtorens. Bouwgeschiedenis en organisatie*. Nieuwkoop, 1978, p. 11-25.

<sup>2</sup> NN. 'Het leggen van tonnen in de zeegaten der Noordzee door de stad Kampen. In: *Verzameling van stukken die betrekking hebben tot Overijsselsch regt en geschiedenis* 3 (1865), p. 1-34; P.A. Henderikx. 'Het geschil tussen Amsterdam en Friesland over de heffing van het paalgeld (1551-1561)'. In: *Holland* 2 (1970), p. 129-139; W.G. Heeres. 'Het paalgeld, een bijdrage tot de kennis van de Nederlandse handelsstatistiek in het verleden'. In: *Economisch en sociaalhistorisch jaarboek* 45 (1982), p. 1-17; Id. 'De heffing van het paalgeld door Kampen en Amsterdam'. In: *ibid.* 46 (1983), p. 128-141.

In de veertiende eeuw richtte Kampen, dat toen een belangrijke havenstad was, een vuurbaak op Terschelling op en onderhield drijvende tonnen in het Vlie en het Marsdiep. Hertog Albrecht van Beieren erkende het recht van Kampen op de betoning van zijn vaargeul over de Zuiderzee. Daaruit blijkt en passant dat ook toen het onderhoud en exploitatie van vaargeulen in de territoriale wateren als een landsheerlijk recht werd opgevat. Zeker vanaf het midden van de veertiende eeuw was er ook betoning in de Maasmond en de Schelde, ten behoeve van de toegang tot steden als Den Briel, Dordrecht en Zierikzee.<sup>3</sup> In de vijftiende en zestiende eeuw werd Kampen gaandeweg overvleugeld door Amsterdam. Laatstgenoemde stad nam een steeds groter wordend deel van de markeringstekens op de vaarroutes op de Zuiderzee voor haar rekening, en hief paalgeld van schepen die daarlangs in de havens van Amsterdam en Kampen binnenvoeren. Kampen deed uiteindelijk in 1527 al haar rechten over aan haar machtiger concurrent in ruil voor vrijstelling van deze betaling. Al in de late vijftiende eeuw probeerde Amsterdam door middel van juridische procedures de scheepvaart op andere havens te laten betalen voor het gebruik van de tonnen en bakens. De stad eiste het recht op ook in deze havens ontvangers van het paalgeld te stationeren. Rond het midden van de zestiende eeuw lukte het haar verschillende havensteden tot erkenning van dit recht te dwingen. In ieder geval Enkhuizen, Hoorn, Medemblik en, zoals hieronder zal blijken, Harlingen, zagen hun scheepvaart met de betaling van paalgeld belast. Kampen lijkt in deze tijd zijn vrijdom van betaling verloren te hebben.<sup>4</sup> In 1573 raakte Amsterdam echter al zijn rechten in deze kwijt. De watergeuzen bevochten de macht over de Zuiderzee, maar Amsterdam hield zich afzijdig van de Opstand. De Prins van Oranje verleende het hem trouwe Enkhuizen het recht de waterwegen te markeren en in ruil daarvoor het paalgeld te innen. Het is Amsterdam nooit gelukt dit lucratieve recht terug te winnen. In 1838 heeft de Staat der Nederlanden het van Enkhuizen afgekocht.<sup>5</sup>

### **De Friese havens**

Vóór het midden van de zestiende eeuw is van de Friese havensteden geen betrokkenheid met bebakening van vaarwegen bekend. Misschien was die niet nodig, omdat de vaargeul dicht ander de kust liep, of profiteerden Stavoren en de kleinere havens aan de Friese westkust van de gemarkeerde route naar Kampen. Toen Amsterdam in het midden van de zestiende eeuw serieuze pogingen ondernam haar hegemonie over de Zuiderzee te gelde te maken door de plaatsing van ontvangers van het paalgeld in andere havens langs haar vaargeul, claimde zij ook betaling van deze vergoeding over de groeiende scheepvaart op Harlingen. Het Amsterdamse stadsbestuur beklagde zich in 1551 in een brief aan de Harlinger magistraat dat schippers uit die stad nalatig bleven het verschuldigde paalgeld te betalen voor het gebruik van de vuurbaken en zeetonnen die Amsterdam onderhield bij de zeegaten en op de ondiepten in de Zuiderzee. Amsterdam wenste in Harlingen een ontvanger voor

---

<sup>3</sup> W. Jappe Alberts en H.P.H. Jansen. *Welvaart in wording. Sociaal-economische geschiedenis van Nederland van de vroegste tijden tot het einde van de middeleeuwen*. Den Haag, 1977, p. 213-214; Heeres. 'De heffing van paalgeld', p. 128-130.

<sup>4</sup> Henderikx. 'Het geschil tussen Amsterdam en Friesland'.

<sup>5</sup> Heeres. 'De heffing van paalgeld', p. 130-133.

het paalgeld te stationeren, zoals dat inmiddels ook in andere havensteden het geval was.<sup>6</sup> Harlingen zocht daarop de steun van Leeuwarden, Franeker, Bolsward en Dokkum om zich in rechte tegen deze nieuwe belasting te verweren. Ook Workum sloot zich aan bij het verzet.<sup>7</sup> Toen Amsterdam de zaak voor de Grote Raad in Mechelen aanhangig maakte, verdedigden de Staten van Friesland de Harlinger rechten.<sup>8</sup>

Het was niet toevallig dat Amsterdam in het midden van de zestiende eeuw Harlingen en de Friese steden in haar achterland aansprak op betaling van paalgeld. Omstreeks deze tijd begon de bloei van Harlingen als zeehaven. De landsoverheid had belang bij de havenstad, in de eerste plaats natuurlijk om haar strategische ligging. Harlingen bezat een van de drie kastelen waarmee Friesland beheerst en verdedigd kon worden. Ook het economisch belang van de stad voor Friesland telde mee. De regering in Brussel steunde de groeiende bedrijvigheid van stad en haven, onder andere door in 1543 de schippers van de stad in de Harlinger haven het voorkeursrecht op vrachten te gunnen mits zij die voor dezelfde prijs konden vervoeren als schippers van elders.<sup>9</sup> In 1565 kreeg Harlingen een octrooi voor stadsuitleg.<sup>10</sup> Een belasting op het gebruik van de Amsterdamse bakens door Harlinger schippers werd juist in deze tijd een interessante inkomstenpost. De Friese schippers beweerden echter dat zij de bewuste tonnen en bakens niet nodig hadden en ook niet gebruikten.<sup>11</sup> Dit argument kan maar ten dele juist geweest zijn. Ook Friese schippers zullen het Vlie en het Marsdiep gepasseerd zijn. Achter de doorgang tussen Vlieland en Terschelling splitsten zich echter de vaarroutes naar Amsterdam en naar Harlingen. Op de kaart van Christian Sgrooten, uit de tweede helft van de zestiende eeuw, zijn beide gemarkeerde vaarroutes goed te zien (zie kaart 1).<sup>12</sup>

*Kaart 1. Gedeelte uit een kaart van de Zuiderzee en de Waddenzee, Noord-Holland, Friesland en de kust van Gelderland, door Christiaan Sgrooten, 1564/1574. Ingetekend zijn de gemarkeerde vaargeulen door Marsdiep, Vlie en Scholbalg.*

---

<sup>6</sup> Henderikx. 'Het geschil tussen Amsterdam en Friesland', cf. ook NN, 'Het leggen van tonnen'.

<sup>7</sup> GA Bolsward, Oud Stadsarchief, inv. nr. 560 (9 april-8 mei 1551).

<sup>8</sup> Henderikx. 'Het geschil tussen Amsterdam en Friesland', p. 134. In de stukken die op deze kwestie betrekking hebben wordt niet gerept van de tonnen en bakens in de Jetting.

<sup>9</sup> Octrooi d.d. 8 aug. 1543, GA Harlingen, Stadsarchief (SA), inv. nr. 815.

<sup>10</sup> *Groot Placaat en charterboek van Friesland*. Ed. G.G. thoe Schwartzenberg en Hohenlansberg. 6 dln. Leeuwarden, 1768-1795, III, f. 650-651, 692-694 (6 sept. 1565, 1566).

<sup>11</sup> Henderikx. 'Het geschil tussen Amsterdam en Friesland', p. 133.

<sup>12</sup> Reproductie afgedrukt in Christian Sgrooten. *Kaarten van de Nederlanden*. Ed. J.J. Fockema Andreae en B. van 't Hof. Leiden, 1961.

Friese schippers kunnen op grond daarvan bezwaar gemaakt hebben tegen betaling voor het gebruik van andere markeringen dan bijvoorbeeld de vuurtoren van Terschelling. Kleinere schepen waren bovendien niet afhankelijk van Marsdiep en Vlie. De haven van Harlingen werd in deze tijd niet in de eerste plaats door grote, zeegaande schepen gebruikt maar door kleinere, die over het Wad van en naar Groningen en verder oostwaarts voeren.<sup>13</sup> Dat deze route, ook later nog, bruikbaar en daadwerkelijk in gebruik was blijkt uit het bestaan van overzichtskaarten van de route over het Wad van Amsterdam tot Hamburg ( zie kaarten 2 en 3) .

*Kaart 2. Overzichtskaart van de route over de Wadden van Amsterdam naar Hamburg, 1634. Provinciale Bibliotheek Leeuwarden, sign. KvF 143E.*

De zaak sleepte, deels voor de Grote Raad, deels voor het Hof van Holland, in ieder geval tot 1561. Een einduitspraak is niet bekend,<sup>14</sup> maar mogelijk heeft Amsterdam haar zin gekregen. Anders heeft Enkhuizen het recht op het innen van paalgeld in de haven van Harlingen op een andere manier verworven, want aan het einde van de zestiende eeuw had deze stad daar een ontvanger. De Friezen spraken van gepretendeerde aanspraken, die door de Hollanders gedurende de 'troubles' ingevoerd waren.<sup>15</sup> Toen de ontvanger van Enkhuizen in 1594 zijn instructie wat ruim nam, en ook van schepen die over het Wad de haven van Harlingen bereikten paalgeld verlangde, grepen de Friezen dit onmiddellijk aan. Zij weigerden nu elke betaling, en werden daarin gesteund door Gedeputeerde Staten van hun gewest. De Staten Generaal moesten eraan te pas komen om beide partijen ertoe te bewegen zich aan arbitrage te onderwerpen. Uiteindelijk deed het Hof van Holland uitspraak in de zaak. Daarin werd gesteld dat de Harlinger schippers paalgeld verschuldigd waren aan Enkhuizen wanneer zij door Vlie of Marsdiep uit zee binnenvoeren om in Friese havens hun lading geheel of gedeeltelijk te lossen. Schepen die echter via het Wad uit zee kwamen en niet op Hollandse havens voeren waren daartoe niet gehouden.<sup>16</sup>

De exploitatie van tonnen en bakens in de Jetting door de Harlinger armvoogdij

Waarschijnlijk heeft de Harlinger armvoogdij tijdens de duur van het proces over het Arnsterdammer paalgeld in de jaren 1551 tot 1561 het recht verworven de tonnen en bakens in de Jetting, de vaargeul vanuit het Vlie naar hun stad, te exploiteren. De precieze toedracht is niet bekend. In 1559 sloten het stadsbestuur en de armvoogden

---

<sup>13</sup> J.A. Faber. Drie eeuwen Friesland. Economische en sociale ontwikkelingen van 1500 tot 1800. Wageningen, 1972, p. 271.

<sup>14</sup> Henderikx. 'Het geschil tussen Amsterdam en Friesland', p. 136-139.

<sup>15</sup> Resoluties Staten van Friesland d.d. 8 en 27 mrt., 9 april 1594, RA Friesland (RAF), Archief Staten van Friesland, inv. nr. 33, f. 72r, 74r, 78r.

<sup>16</sup> Differenten tusschen de steden Enchuysen en Harlingen, wegens 't Pael-gelt, uytgesproken door den Hove van Hollandt, Anno 1601, den 4. September. In: *Handtvesten, privilegien, willekeuren ende ordonnantien der stadt Enchuysen*. Enkhuizen, 1667, p. 103-104.

van Harlingen een akkoord met het stadsbestuur van Bolsward, in deze tijd eveneens nog een zeehaven, lid van de Hanze zelfs.<sup>17</sup> In dit akkoord werd bepaald dat ook schepen die, via de Jetting, naar Bolsward voeren de Harlinger armenvoogden voor het gebruik van hun tonnen en bakens een vergoeding zouden betalen van een oftwee stuivers, afhankelijk van waar ze vandaan kwamen.<sup>18</sup> Op dat moment bezat Harlingen dus het recht tonnen te leggen en daarvoor een vergoeding te vragen. Dit akkoord met Bolsward suggereert dat de betonning van de Jetting niet bij Harlingen ophield, maar dat de armvoogdij ook markeringen onderhield verder zuidelijk langs de Friese westkust, mogelijk tot het punt waar schepen die vanuit Harlingen naar het zuiden voeren op de doorgaande route naar Amsterdam kwamen. Op die manier zouden ook schepen die over Makkum naar Bolsward voeren profijt hebben van de Harlinger bebakening.<sup>19</sup> Het is niet zeker of de Jetting vóór 1559 al bebakend was. Het ontbreken van landsheerlijk gezag vóór de zestiende eeuw en de late opkomst van Harlingen als havenstad, in het midden van die eeuw, maken dat echter minder waarschijnlijk. Bovendien valt 1559 als beginjaar van de bebakening van de Jetting chronologisch nauw samen met de jaren waarin andere kleinere havens langs het Duitse gedeelte van de Wadkust voor het eerst een gemarkeerde vaargeul kregen.<sup>20</sup> De bebakening van de Scholbalg, de toegang tot Dokkum en Groningen langs Schiermonnikoog, past eveneens in deze reeks. De Staten van Friesland drongen in 1530 bij keizer Karel V aan op een behoorlijke bebakening van de Scholbalg. De regering nam ampel de tijd om informatie in te winnen en een plan op te stellen. In 1562 lagen de tonnen er. Toen het landsbestuur de passerende schepen daarvoor vervolgens een ton- en bakengeld oplegde, regende het overigens klachten. De Friezen waren er in deze jaren heilig van overtuigd dat de regering in Brussel consequent de verdragen negeerde die bij de overdracht van de landsheerlijkheid gesloten waren, en waarbij de Friezen verzekerd was dat de nieuwe landsheer geen nieuwe belastingen zou opleggen.<sup>21</sup> Het ton- en bakengeld, gepresenteerd als een bijdrage in de kosten van de betonning, werd gezien als het zoveelste voorbeeld van een wederrechtelijk opgelegde belasting. Tenslotte heeft men zich ermee tevreden gesteld dat de gewestelijke overheid de tonnen voor eigen lasten en baten exploiteerde, zodat de opbrengst in ieder geval binnen Friesland bleef.<sup>22</sup> Gedeputeerde

---

<sup>17</sup> H.A.M. Andela. *Bolsward, van handelsstad naar Hanzestad*. Bolsward, 1988.

<sup>18</sup> *Charterboek* III, p. 451-452.

<sup>19</sup> In 1701 is sprake van betonning van de Noorder- en de Zuiderjetting en van bakens op de Naken (?) en het Kornwerderzand, GA Harlingen, Magistraatsresoluties, SA, inv. nr. 21, f. 212v-213r; in een remonstrantie van 1724 stelden de Harlinger armenvoogden dat zij vanouds de vaarweg markeerden vanaf het Vlie, langs hun stad tot aan de Middelgronden, de ondiepten voor de Friese westkust ter hoogte van Makkum en Workum, RAF, Archief van de Friese stadhouders, inv. nr. 286 II, nr. 67 (1724). Aan het begin van de zestiende eeuw werden de Middelgronden nog door Kampen betond, N.N. 'Het leggen van tonnen', p. 25.

<sup>20</sup> Lang. *Entwicklung, Aufbau und Verwaltung des Seezeichenwesens*, p. 2-6.

<sup>21</sup> Over de gevoeligheid van de Friezen voor nieuwe belastingen onder Karel V cf. J.J. Woltjer. *Friesland in hervormingstijd*. Hoofdstuk II, Landsheer en Staten, p. 14-42.

<sup>22</sup> A.J. Andreae. *Oudheidkundige aantekeningen over de noord-oosthoek van Friesland*. Z.j.z.p., p. III, IX-X (Prov. Bibl. Leeuwarden, sign. C6990 II), cf. *Charterboek* III, p. 579-580,585 (26 sept. 1562,5

Staten probeerden in 1587 nog tevergeefs de stad Dokkum de zorg over de betonning te laten overnemen. Het stadsbestuur zag hierin echter eerder een lastpost dan een mogelijke bron van inkomsten.<sup>23</sup> De bebakening in de Scholbalg kwam uiteindelijk onder de verantwoordelijkheid van de admiraliteit. De kosten ervoor werden volgens een, afhankelijk van de verschuivingen van de vaargeulen regelmatig opieuw vastgestelde, verdeelsleutel door Friesland en Groningen gedragen.<sup>24</sup> De in Harlingen gevolgde constructie, waarbij de exploitatie van de bebakening werd toegewezen aan de armvoogdij was, in dit licht bezien, een elegante oplossing, die alle betrokkenen voordeel bood. Tonnen en bakens in de Jetting waren voorde bloei van de haven van eminent belang. Wanneer de landsheer de lasten en baten overdroeg aan de armvoogdij van de havenstad, was er geen verzet als in het geval van de Scholbalg te duchten. De opbrengsten vloeiden immers niet weg naar een verre staatskas, om voor andere dan Friese belangen aangewend te worden. In tegendeel, er werd een plaatselijk belang mee gediend. Het verlenen van het recht van exploitatie van tonnen en bakens was zo bezien mede onderdeel van de reeks van begunstigingen van Harlingen door de landsoverheid.

Het plaatselijk belang van dit recht was, naast dat van de scheepvaart en dus van de bloei van de haven, ook dat van de armen. Juist in het tweede en derde kwart van de zestiende eeuw introduceerden verschillende Friese stadsbesturen hervormingen in hun armenzorg. Zij sloten daarmee aan bij ontwikkelingen die ook elders in Europa plaatsvonden. Humanistische auteurs bepleitten de ondersteuning van alle plaatselijke armen, ieder naar hun nood. Wanneer elke plaats de eigen armen naar behoren zou ondersteunen hoefden armen niet meer te bedelen en kon de landloperij worden ingeperkt. Voor de financiering van deze nieuwe opzet werden bestaande armenfondsen zoveel mogelijk samengevoegd en nieuwe inkomstenbronnen gezocht. De plaatselijke overheid kreeg in deze voorstellen het oppertoezicht over heel de stedelijke armenzorg, en ook een zekere verantwoordelijkheid voor de financiële basis ervan.<sup>25</sup> In een snelgroeiende havenstad als Harlingen zal men zich ook zeker gedachten hebben moeten maken over een toereikende armenzorg. Het feit dat de exploitatie van de tonnen en bakens in handen gelegd werd van de armenvoogden

---

mei 1563). De inning van de bakengelden werd verpacht, RAF, Archief Staten van Friesland, inv. nr. 2481, f. 34v-35r (okt. 1596). In de rekeningen van de rentmeester der domeinen staan inkomsten uit ton- en bakengelden verantwoord, waarschijnlijk betreffende de Scholbalg, cf. *Register van den aanbreng van 1511 en verdere stukken tot de floreenbelasting betrekkelijk*. Ed. I. Telting. 4 dln. Leeuwarden, 1879-1880, IV, p. 137-164 (1618-1626).

<sup>23</sup> De stad wilde het leggen en onderhoud van de tonnen alleen aannemen als daartegenover stonden een behoorlijk ton en bakengeld, vrijheid van niet nader gespecificeerde 'taxen' en eenjaarlijkse toelage van 300 gulden of, later, tonnegeld, vrijheid van taxen, de visserij in de Zijl en de voogdij van Schiennonnikoog, GA Dokkum, Magistraatsresoluties, SA, inv. nr. 1, p. 24-25 (9 juni 1587).

<sup>24</sup> 24 Kosten aan de betonning van de Scholbalg in Registers van betalingsordonnanties op de rentmeester der domeinen, RAF, Archief Staten van Friesland, inv. nrs. 2559-2562 (1607-1685), diverse stukken o.a. betreffende de betonning van de Scholbalg, RAF, Archief familie Beyma toe Kingma, inv. nrs. 226-229 (17e, 18e eeuw).

<sup>25</sup> Cf. Dirk van Damme. *Armenzorg en de staat. Comparatiefhistorische studie van de origines van de moderne verzorgingsstaat in West-Europa (voornamelijk achttiende tot begin negentiende eeuw)*. Gent, 1990, p. 108-113, alwaar ook uitvoerige literatuuropgave. Deze hervormingen vonden al vroeg weerklank in Friesland. Ik besteed daaraan aandacht in een in 1997 te verschijnen boek over armenzorg en liefdadige instellingen in de grotere Friese steden, 1500-1800.

vormt een aanwijzing dat men ook in Harlingen in het midden van de zestiende eeuw aan een reorganisatie van de armenzorg werkte. Het ton- en bakengeld als nieuwe bron van inkomsten zal de armvoogdij bijzonder welkom geweest zijn.

De rekeningen van de armvoogdij kunnen een indruk geven van baten en lasten van de exploitatie van de tonnen en bakens. De rekeningen zijn beschikbaar vanaf 1615. Daarin komen in het begin van de zeventiende eeuw inderdaad kostenposten voor de tonnen voor. Die kosten betreffen het in maart uitleggen en in november weer inhalen van de tonnen, reparaties en vervanging van overvaren of door storm losgeraakte exemplaren.<sup>26</sup> Inkomsten verschijnen echter pas in het rekeningjaar 1667-1668. Het is mogelijk dat voor die tijd het weeshuis een tijd lang de inkomsten uit het ton- en bakengeld heeft genoten. Stadsbesturen hadden het recht, als oppervoogden over heel de stedelijke armenzorg, noodlijdende liefdadige instellingen te subsidiëren uit de inkomsten van rijkere. Het Harlinger weeshuis lijkt lange tijd armlastiger geweest te zijn dan de armenvoogden, die in 1559 het beheer hadden gekregen over de tonnen en bakens. Mogelijk behielden zij de verantwoordelijkheid voor het uitleggen en het onderhoud van de tonnen, maar moesten zij de inkomsten afdragen. Juist in de jaren 1667 en 1668 boekte het weeshuis echter weer een aanzienlijk voordelig slot van rekening en kon het zijn schulden aan de stad afbetalen. Daarentegen hadden de armenvoogden in die jaren een hoge schuldenlast. Een en ander maakt het waarschijnlijk dat daarom in dit jaar de inkomsten uit de tonnen en bakens aan de armvoogdij terugkwamen, na een tijdlang aan het weeshuis afgestaan geweest te zijn.

Inkosten en uitgaven van de Harlinger armvoogdij met betrekking tot de betonning van de Jetting en het Amelander Zeegat.

De inkomsten uit de Jettingstonnen waren nooit hoog (zie grafiek). In de zeventiende eeuw hielden de armvoogden er per jaar, na aftrek van gemaakte kosten, zelden meer dan honderd gulden aan over, en doorgaans beduidend minder. De Harlinger ton- en bakengelden vallen daarmee in het niet vergeleken bij het door Enkhuizen geheven paalgeld, dat in goede jaren tienduizenden guldens kon belopen. In slechte jaren was de opbrengst van de tonnen in de Jetting zelfs negatief. In 1673 bijvoorbeeld klaagden de armvoogden bij het stadsbestuur dat de kosten aan de tonnen zo hoog waren, juist in een tijd dat er, in verband met de oorlogstoestand, extra hoge uitgaven ten behoeve van de armen gedaan moesten worden, dat ze die gecombineerde last niet langer konden dragen. Ze verzochten de stad de tonnen over te nemen.<sup>27</sup> Het stadsbestuur ging op dat verzoek niet in. Wel werden allerlei maatregelen genomen om de armenvoogden aan extra inkomsten te helpen. De meest drastische daarvan was de toestemming al hun landerijen te verkopen. Verder werd er een werkhuis opgericht,

---

<sup>26</sup> Vanaf 1632 werden 's winters drijfbakens uitgelegd, op de plaats van de ingehaalde tonnen. De stad droeg bij aan de kosten hiervan, GA Harlingen, Magistraatsresoluties, SA, inv. nr. 14, f. 280v (2 okt. 1632). Drijfbakens waren goedkoper dan de tonnen, cf. Lang. *Entwicklung, Ausbau und Verwaltung des Seezeichenwesens*, p. 46.

<sup>27</sup> GA Harlingen, Magistraats dagelijkse resoluties, SA, inv. nr. 34, f. 82 (10 febr. 1673).

werden er regelmatig extra collectes door de stad gehouden, werden voor de armenvoogden gunstige schikkingen met het weeshuis getroffen en zo meer. De verkoop van de landerijen bood uiteraard slechts tijdelijk soulaas. De armenkas verloor er voor altijd een aanzienlijke bron van inkomsten door. Toen aan het einde van de zeventiende eeuw de armvoogdij, mede door het wegvallen van de inkomsten uit landbezit, opnieuw in de schulden dreigde te raken, moest er omgezien worden naar nieuwe vaste inkomstenbronnen. Het ton- en bakengeld leek daartoe een interessante mogelijkheid te bieden.

### **Pogingen de opbrengst van de Jettingstonnen te vergroten, 1698-1706**

In 1698 werd een eerste poging ondernomen de inkomsten uit de ton- en bakengelden voor de armenvoogden te vergroten. De aanleiding was een klacht van de 'Commissarissen der Edel Groot Mogende Heren Staten van Holland en Westfriesland tot de pilotage benoorden de Maze'. Deze commissie was in 1615 ingesteld om toe te zien op loodswezen en kustverlichting en bestond uit vertegenwoordigers van de vier zeeesteden Amsterdam, Hoorn, Enkhuizen en Medemblik.<sup>28</sup> Dit gezelschap maande in een brief het Harlinger stadsbestuur te zorgen dat een afgedreven ton op de ondiepte de Spekhoek zo snel mogelijk weer terecht gebracht werd. Kennelijk was deze Harlinger ton ook voor de vaart op de Hollandse havens van belang.

Het stadsbestuur liet de commissie weten dat de ton al herplaatst was, en maakte van de gelegenheid gebruik een tonnengeld van een halve stuiver per last te vragen van alle Hollandse schepen die gebruik maakten van de tonnen in de Noorderjetting, het Nieuwvat en op het Langerzand. Ontvangers van dit tonnengeld zouden in de Hollandse zeehavens, maar voornamelijk in Amsterdam gestationeerd moeten worden. Men meende dat er voldoende redenen waren die een dergelijk verzoek billijkten. Enkhuizen stelde al sinds onheugelijke tijden paalgeldontvangers aan in Harlingen. Bovendien waren, door het verschuiven van de zandbanken, de kosten voor het leggen en onderhouden van de tonnen en bakens steeds hoger geworden, en de inkomsten voor de noodlijdende armen van Harlingen navenant geringer. Men liet het niet bij een brief, maar stuurde ook de presiderend burgemeester naar Amsterdam voor een persoonlijk onderhoud met burgemeester Witsen, die voor deze stad zitting had in de commissie voor de pilotage en daarin ongetwijfeld de zwaarste stem had.<sup>29</sup>

Het verloop van de zeestromen dat de armenvoogden zozeer op kosten dreef was er tevens de oorzaak van dat alle schepen die door het Vlie naar Holland voeren de tonnen en bakens moesten passeren die door de Harlinger armenvoogden onderhouden werden.<sup>30</sup> Hoe het patroon van geulen en ondiepten precies veranderd

---

<sup>28</sup> Cf. J. Hullu. 'Inventaris van het archief van de commissarissen van de pilotage benoorden de Maze, 1615-1795.' In: *Verslagen omtrent 's Rijks oude archieven* 46 (1923) I, p. 208-231. Dit aardige archiefje, berustend op het Rijksarchief Noordholland, is helaas vrijwel onbruikbaar sinds het gedeeltelijk is omgenummerd, zonder dat er een concordans op oude en nieuwe nummers is bijgevoegd.

<sup>29</sup> GA Harlingen, Magistraats dagelijkse resoluties, SA, inv. nr. 35, f. 55v-56v (22 aug. 1698), f. 61v (14 sept. 1698).

<sup>30</sup> GA Harlingen, Magistraats dagelijkse resoluties, SA, inv. nr. 35, f. 80 (6 juni 1699).



was is moeilijk meer na te gaan. Vergelijking tussen de, voor de ondiepten in de noordelijke Zuiderzee tamelijk schematische, kaart van Sgrooten en een kaart die in het begin van de achttiende eeuw gemaakt werd (zie kaart 3), suggereert dat het punt waarop Vliestroom en Jetting van elkaar scheidden naar het zuiden kan zijn opgeschoven. Dat zou een zuidwaartse bocht in de Jetting en daarmee verhoogde onkosten voor de Harlinger armvoogden opgeleverd hebben. Bovendien was de doorgang door het Robbegat en de Schieringhals verzand.<sup>31</sup> Waarschijnlijk is hiermee de westelijker gelegen geul bedoeld die op een veel latere kaart staat aangeduid als het 'oude Flie' en die het Brede Zand doorsnijdt.<sup>32</sup> De markering op het Langerzand, die ten laste van de Harlinger armvoogdij kwam, werd daardoor voor gebruikers van de Vliestroom essentieel. Op deze manier was de bebakening van het noordelijkste stukje van de vaarroute naar de Hollandse havens een gedeelde verantwoordelijkheid geworden van Enkhuizen en Harlingen. Mogelijk was de Jetting in zijn nieuwe loop ook voor kleinere schepen op weg naar Hollandse havens bruikbaar geworden.

*Kaart 3. Gedeelte van de 'Nieuwe verbeterde Wad- en buytenkaart van het Vlie tot Hamburg, met alle deszelfs grond, gaten, merk, cursen, tonnen, slinken en balgen, zo buyten als binnen de Wadden...' door Mathurin Guitet, Amsterdam ca. 1710. Op deze kaart zijn in het Vlie en het Friese gat (Scholbalg) de kegelvormige zeetonnen ingetekend. Het Amelander gat is nog niet betond. Langs de ondiepten zijn staken te zien. Provinciale Bibliotheek Leeuwarden, sign. KvF 143D.*

De magistraat en uiteindelijk ook de Friese provinciale bestuurscolleges hebben zich in deze zaak heel wat moeite getroost. Niet alleen zochten Harlinger stadsbestuurders herhaaldelijk contact met de commissie tot de pilotage, met name via de Amsterdamse commissaris Witsen, ook Gedeputeerde Staten van Friesland werden verzocht te bemiddelen.<sup>33</sup> In 1704 bepleitten de Staten van Friesland zelf in een brief aan de commissie tot de pilotage het goed recht van een belasting op de Hollandse scheepvaart voor het gebruik van de Harlinger tonnen.<sup>34</sup> Later in datzelfde jaar vertrok een zware Friese delegatie, bestaande uit leden van verschillende Statencommissies, de admiraliteit en de Westindische Compagnie, naar Holland voor overleg met de commissie tot de pilotage, om te proberen de zaak alsnog in der minne te schikken.<sup>35</sup> Deze delegatie heeft uitvoerig gesproken met commissaris Witsen, die op dat

---

<sup>31</sup> RAF, Archief van de Staten van Friesland, inv. nr. 140, f. 108v-109v (19 juli 1704).

<sup>32</sup> Bv. de kaart van Friesland, opgenomen in Hedendaagsche historie of tegenwoordige Staat van Friesland. 4 dln. Amsterdam, 1785-1789.

<sup>33</sup> GA Harlingen, Magistraatsresoluties en dagelijkse resoluties, SA, inv. nr. 35, f. 61v (14 sept. 1698), magistraatsresoluties, inv. nr. 21, f. 187v-188r (15 april 1700), inv. nr. 35, f. 123 (5 sept 1701), f. 165 (10 dec. 1703), inv. nr. 22, f. 16r-17r (20 juni, 12 nov. 1703), f. 40v-43r (7, 15 juli 1704), inv. nr. 36, f. 16r (13 aug. 1704).

<sup>34</sup> RAF, Archief van de Staten van Friesland, inv. nr. 140, f. 108v-109v (19 juli 1704).

<sup>35</sup> GA Harlingen, Magistraatsresoluties, SA, inv. nr. 22, f. 46v-47v (11 sept. 1704).

moment, door aftreden en overlijden van zijn medeleden, als enige voor de commissie kon spreken. Uit het verslag van deze besprekingen blijkt dat de commissie tot de pilotage een bemiddelaarsrol speelde. In de loop van de eerdere onderhandelingen had zij, in plaats van het verlangde ton- en bakengeld van de scheepvaart op Holland, enkele andere voordelen voor Harlingen weten te verkrijgen. Zo had men voorgesteld het door Enkhuizen in de Harlinger haven geïnde paalgeld te laten vervallen. Eventueel had men ook nog enige recognitie toe willen geven - tenslotte had de Hollandse scheepvaart er een groter belang bij vrij te blijven van Harlinger tonnengeld dan Harlingen bij het vervallen van het Enkhuizer paalgeld. De commissie had bovendien aangeboden bij de Staten van Holland toestemming te vragen de vier Amsterdamse schippers op de veerschepen tussen Harlingen en Amsterdam te laten uitsterven, ten voordele van hun Harlinger collega's. Het Harlinger stadsbestuur had daar echter geen genoegen mee genomen. Witsen kon namens de commissie tot de pilotage zelf geen beloften doen. De kas stond er slechter voor dan ooit. Hij was wel bereid, zodra de commissie weer voltallig zou zijn, met de andere leden over deze kwestie te spreken, en eventueel aan de Hollandse raadspensionaris voor te leggen, zodat aan deze slepende kwestie eens een einde mocht komen.<sup>36</sup> Mogelijk als een gevolg van deze besprekingen is de betaling van het Enkhuizer paalgeld door Harlingen in de achttiende eeuw gestopt.<sup>37</sup> De allerwege zo billijk geoordeelde heffing van ton- en bakengeld over de schepen die langs de Harlinger tonnen op de Hollandse havens voeren is er echter nooit van gekomen. Harlingen probeerde ook over een andere boeg de inkomsten uit de ton- en bakengelden te vergroten. De armenvoogden hadden in 1704, kennelijk op eigen initiatief, tegen de schippers van Makkum een procedure aangespannen voor Gedeputeerde Staten om een vergoeding van het gebruik van hun tonnen. In overleg tussen het stadsbestuur en provinciale bestuursfunctionarissen werd besloten dat deze procedure gestaakt moest worden. In plaats daarvan zouden de armvoogden van de Staten octrooi kunnen verzoeken om van alle Friese schepen, die van de bewuste tonnen gebruik maakten, ton- en bakengeld te mogen heffen. Kennelijk is dit ook toegestaan, want vanaf 1706 werd deze belasting geïnd onder de naam van klein bakengeld.<sup>38</sup>

### **De armvoogdij krijgt de directie over de betonning van het Amelander zeegat**

Behalve de pogingen hun inkomsten uit het ton- en bakengeld te verhogen, hadden de Harlinger armvoogden en stadsbestuurders in 1698 nog een andere mogelijkheid op het oog om uit hun financiële moeilijkheden te komen. Naar het voorbeeld van Leeuwarden verzocht de stad de Staten om subsidie ter dekking van de bijzondere uitgaven die de armvoogdij had aan behoeftige personen die in dienst waren, of geweest waren, van de provincie. De Staten hadden Leeuwarden in 1692 enkele duizenden guldens subsidie verleend voor het onderhoud van de zogeheten militaire armen. De toekenning was eenmalig, maar jaar na jaar werd op de verzoeken om

---

<sup>36</sup> GA Harlingen, Magistraatsresoluties, SA, inv. nr. 22, f. 47v-49v (22 sept. 1704).

<sup>37</sup> Heeres. 'Het paalgeld', p. 7-15.

<sup>38</sup> GAH, Harlingen, Magistraatsresoluties, SA, inv. nr. 22, f. 40v-43r (7, 15 juli 1704), f. 61v (4 aug 1705), f. 76 (10 mei 1706).

continuering van de subsidie gunstig beschikt, met in hoogte wisselende bedragen.<sup>39</sup> Militaire armen waren armlastig geworden ex-militairen of hun weduwen en wezen. De stedelijke armenzorg was in veel van dergelijke gevallen niet onderhoudsplichtig, maar kon in de praktijk geen andere instantie daarvoor aansprakelijk stellen. Bijgevolg kwamen ze dan toch tot last van de Leeuwarder armenkas. Alle stedelijke armvoogdijen vonden zich van tijd tot tijd met dergelijke militaire armen bezwaard, maar alleen in de garnizoensstad Leeuwarden vormden zij een structureel probleem. Dit werd ook officieel erkend door de toekenning van de telkens weerkerende subsidies. Harlingen meende nu op dezelfde voet aanspraak te kunnen maken op tegemoetkoming uit 's lands kas voor het onderhoud dat de armvoogdij verstrekke aan armlastig geworden matrozen die op de oorlogsschepen van de provincie gevaren hadden en hun gezinnen. In het najaar van 1698 verleende men de gevolmachtigde van de stad naar de Landdag commissie om een subsidie als die voor Leeuwarden ook voor Harlingen te bepleiten. Daarbij moest hij benadrukken dat het onderhoud van de, ook van buiten Friesland aangetrokken, bootsgezellen de voornaamste oorzaak was van de deplorabele staat waarin de Harlinger armvoogdij zich op dat moment bevond.<sup>40</sup> Het verzoek werd een jaar later nog eens herhaald.<sup>41</sup> Er is voorlopig aan deze verzoeken geen gehoor gegeven. Mogelijk hebben de Staten het aangehouden, in afwachting van de afloop van de onderhandelingen over de door de Hollandse schepen te betalen ton- en bakengelden. In 1709 wendden de Harlinger armvoogden zich op eigen gelegenheid tot de Staten, om subsidie te vragen voor het onderhoud van hun tonnen en bakens. Al enkele jaren lang waren de kosten daarvan hoger geweest dan de inkomsten. Als er geen steun verleend kon worden zagen de armvoogden zich genoodzaakt de tonnen te verkopen. De Staten gelastten daarop eind maart het Harlinger stadsbestuur ervoor te zorgen dat de armvoogden de tonnen op tijd op hun plaats zouden leggen — maart was daarvoor de voorgeschreven maand — en hen daarvoor zonedig financieel tegemoet te komen. Bovendien gaven de Staten opdracht een gespecificeerd overzicht te maken van de inkomsten en uitgaven uit de tonnen en bakens over 1709, opdat de subsidieaanvraag van de armenvoogden in het volgende voorjaar heroverwogen kon worden.<sup>42</sup> Enkele jaren later, in 1713, gaven de Staten van Friesland de Harlinger armenvoogden last en bevoegdheid het zeegat tussen Ameland en de zandplaat het Bornrif ten westen van dat eiland te betonnen. Het voornemen tot deze betonning stamde al uit 1655. Vóór die tijd was dit zeegat ook in onbebakende toestand bruikbaar voor kleinere schepen. In 1655 waren er echter klachten, zowel van Harlinger als van Enkhuizer schippers. Het gat was aan het verzanden, maar er bleek zich een nieuwe vaargeul door het Bornrif uitgeslepen te hebben. Deze was zo diep dat ook grote schepen die zouden kunnen gebruiken, mits de doorgang gemarkeerd was. De zeescheepvaart zou daarmee gediend zijn. In geval van storm zouden schepen ook door dit gat de Waddenzee kunnen binnenvallen.

---

<sup>39</sup> J .A. de Chalmot Register der resolutien en Placaaten van Hun Edelmogenden de Heeren Staten van Friesland. Beginnende met het jaar 1570 en eindigende met 1780 ingesloten. 2 dln. Kampen, 1784-1785, p. 423 ev.

<sup>40</sup> GA Harlingen, Magistraats dagelijkse resoluties, SA, inv. nr. 35, f 67v (24 nov. 1698).

<sup>41</sup> Als één van een reeks middelen tot herstel van de vervallen armenstaat, GA Harlingen, Magistraatsresoluties, SA inv. nr. 21, f. 156v-158v (17 aug. 1699).

<sup>42</sup> RAF, Archief Staten van Friesland, inv. nr. 145, f. 46 (30 mrt 1709).

Gedeputeerden van de stad Enkhuizen brachten dit alles ter kennis van de Staten van Holland. Tegelijkertijd meldden zij dat de Brandaris nodig gerepareerd moest worden. Enkhuizen bood nu aan zowel het Amelander gat te betonnen als de Brandaris voortaan op haar kosten te onderhouden, in ruil voor een verhoging van de tarieven van het paalgeld.<sup>43</sup> De Enkhuizers, met hun ervaring in het betonnen van zeegaten, lijken ingeschat te hebben dat een combinatie van ton- en bakengelden uit het Amelander gat en verhoogd paalgeld op zou wegen tegen de doorlopende hoge onderhoudskosten aan de Brandaris. Achteraf gezien hadden ze daar waarschijnlijk ook gelijk in. De Amelander zeetonnen waren relatief duur in het onderhoud, maar de inkomsten wogen daar ruimschoots tegenop. Het is zover echter niet gekomen. Op de dag voordat Enkhuizen dit voorstel in de Hollandse Statenvergadering deed, droegen de Friese Staten de Harlinger admiraliteit op het Amelander gat te betonnen. De kosten mochten uit ton- en bakengelden gedekt worden. Dat moest dienen tot bevordering van de Friese handel, vermeerdering van de inkomsten van de admiraliteit en voorkoming van ongelukken en schipbreuken, uiteraard. Maar belangrijker was het 'maintien van ons soeverein recht, volgens mensenheugenis over het Amelander gat door ons geobserveert'.<sup>44</sup> In de Zuiderzee mochten de Hollanders dan misschien heer en meester zijn, dat mocht geen opstapje worden voor een inbreuk op Fries territoriaal water. Van een daadwerkelijke betoning van het Amelander gat lijkt het toen echter niet gekomen te zijn: een gedetailleerde Waddenkaart uit 1709 geeft wel de diepte van de vaargeul aan, maar geen tonnen (zie kaart 3). In 1713 droegen de Friese Staten de betoning van dit zeegat op aan de Harlinger armenvoogden. Zij voerden vanaf dat moment de weidse titel van 'Directeuren der zeetonnen van de Jetting en het Amelander gat'. Zij hadden in het Amelander gat aanvankelijk drie tonnen te onderhouden, behalve in tijden van oorlog. Voor het gebruik van de tonnen zou bakengeld geheven worden van passerende schepen door de 'commissaris van de recherche', de admiraliteits-ontvanger van het convooi en licentgeld die op de zandplaat de Abt was gestationeerd. Drie stuivers voor ieder schip zouden ten goede komen aan de tonnenman, die de feitelijke zorg voor de tonnen had, en vijf aan de armenvoogden.<sup>45</sup> Omdat dit tonnengeld op zee werd geïnd, en niet in de haven waar het betreffende schip binnenliep, betaalden ook schepen op weg naar Holland hieraan mee. Nog in datzelfde jaar 1713 deed de Harlinger magistraat een laatste poging met commissarissen tot de pilotage tot overeenstemming te komen over de nog immer betwiste vergoeding door de Hollandse schepen voor het gebruik van de Friese tonnen. In plaats van ton-en bakengelden te betalen door elk schip afzonderlijk, viel er ook te praten over een jaarlijkse afkoopsom van deze belasting.<sup>46</sup> Er is van deze poging geen resultaat bekend, maar het is niet onmogelijk dat er uiteindelijk inderdaad een bescheiden afkoopsom betaald is. De inkomsten uit de Jettingstonnen waren gedurende de rest van de achttiende eeuw voortdurend positief.

---

<sup>43</sup> Kopie van dit voorstel in een mapje kopieën van en extracten uit resoluties van de Staten van Holland in RA Noord-Holland, Archief van de commissarissen tot de pilotage benoorden de Maze, nieuw nummer 105, liggend tussen de oude nummers 94 en 95.

<sup>44</sup> Resolutie van de Staten van Friesland d.d. 16 mrt. 1655, *Charterboek V*, p. 576.

<sup>45</sup> RAF, Archief van de Friese stadhouders, inv. nr. 286 (II) nr. 67 (8 april 1713), bijlage A bij een request uit 1724.

<sup>46</sup> GA Harlingen, Magistraats dagelijkse resoluties, SA, inv. nr. 36, f. 117v (14 okt. 1713).

In 1716 werd het tarief voor het gebruik van de Amelandstonnen veranderd. In plaats van een vast bedrag moest voortaan een stuiver per last over schip en lading afgedragen worden, naar de taxatie van de betreffende schepen in het register van de convoeien en licenten. Schippers protesteerden,<sup>47</sup> maar in 1723 bleken de tonnen toch in een wezenlijke behoefte te voorzien. In dat jaar verscheen voor de Staten van Friesland een tweetal Harlinger schippers. Sprekend uit naam van zowel de beide schippersgilden als van particuliere schippers, meldden zij dat het Amelander zeegat zozeer verzandde dat het bij zeewind voor grotere schepen onbevaarbaar was geworden. Er was hen echter gebleken dat er opnieuw een nieuwe doorgang was uitgeslepen, aan de noordwestkant van het Bornrif, die dieper en veiliger was. Zij verzochten betonning voor deze vaargeul. Ook zou er een kaap nodig zijn op het westeinde van Ameland, corresponderend met de buitenste ton en de kerktoren van Hollum. De betonning in het oude zeegat, oost-west tussen het Rif en de wal lopende, wilden zij graag behouden ten behoeve van de kleinere vaartuigen. Voor de extra kosten die een en ander met zich mee zou brengen waren zij graag bereid extra te betalen. De Harlinger armenvoogden hadden al een tarief ontworpen, dat de Staten echter het commentaar ontlokte dat zij er niet waren om de kas van de armenvoogden te spekken, maar om de scheepvaart te bevorderen. Overigens bleek het concept van de armenvoogden bij nader inzien geenszins onredelijk en nam men het uiteindelijk onveranderd over.<sup>48</sup> In 1745 werd het tarief nogmaals verhoogd, ook dit keer met instemming van de schippers, omdat de vaargeul zich opnieuw had verplaatst en de nieuwe situatie meer tonnen vereiste, die bovendien in dieper en wilder water gelegd moesten worden, waardoor de kosten voor hun onderhoud hoger zouden uitvallen.<sup>49</sup>

Doordat de Harlinger armenvoogden in opdracht van de Staten een provinciale taak uitvoerden, kwamen zij in conflict met het stadsbestuur. Dit was eind 1723 niet tevreden over de wijze waarop de armenvoogden de inkomsten en uitgaven met betrekking tot de betonning van de Jetting en het Amelander zeegat verantwoordden. Zij wilden op grond van de rekeningen van de armvoogdij kunnen beoordelen of de nieuwe taak een winst- of verliespost opleverde en of de administratie wel met de vereiste zuinigheid gevoerd werd.<sup>50</sup> Drie van de zes armenvoogden betoonden zich daarop hevig beledigd. Het feit dat het Harlinger stadsbestuur hen regels wilde stellen in hun administratie, waarvoor zij zich alleen aan de Staten verantwoording schuldig achtten, vatten zij op als teken van wantrouwen, en een aantasting van hun eer en goede naam.<sup>51</sup>

---

<sup>47</sup> Ibid., bijlage B (11 april 1716) (met advies van de admiraliteit van Harlingen), cf. protest van de schippers, *ibid.*, bijlage C (31 mrt 1719).

<sup>48</sup> Ibid., bijlage D (13 mrt 1723) en E (21 mei 1723). In 1745 herhaalde deze procedure zich: ook toen had de vaargeul zich weer verplaatst.

<sup>49</sup> GA Harlingen, Magistraatsresoluties, SA, inv. nr. 26, f. 116, extract uit het resolutieboek van de Staten van Friesland (5 mrt 1745) "Schetskaartje van deze nieuwe situatie in de afdeling topografie van het RAF, nummer 8-K-3/ 13.270.

<sup>50</sup> GAH, MR, inv. nr. 23, f. 113v-117r (14 dec. 1723).

<sup>51</sup> RAF, Archief van de Friese stadhouders, inv. nr. 286 (II) nr. 67, bijlage G (ongedateerd, 1723/1724).

Het stadsbestuur wendde zich daarop in het voorjaar van 1724 met een uitvoerige remonstrantie tot de Staten van Friesland, waarin zij hun handelwijze rechtvaardigden. Om te beginnen beriepen zij zich op de meer dan honderdjarige traditie dat de armvoogden op last van het stadsbestuur, en onder zijn oppertoezicht, de tonnen en bakens in de Jetting bezorgd en geëxploiteerd hadden. De uitbreiding van de taak van de armenvoogden met de zorg voor de Amelander zeetonnen bracht naar het oordeel van de magistraat geen verandering in zijn verhouding tot de armvoogden. Verder had de Raad bij de bestudering van het verloop van de financiën van de armvoogdij bemerkt dat de betonning uiteindelijk eerder verlies dan winst opgeleverd had. Hij weet dat aan het verval van de scheepvaart en de slordige administratie van de ton- en bakengelden. De ambtenaren van de admiraliteit die op de Abt deze gelden moesten innen, deden dat verre van zorgvuldig. Inderdaad hadden de nieuwe tonnen op dat moment nog niet veel opgeleverd. Men had aanloopkosten gemaakt. In het rekeningjaar 1721/1722 had men regelrecht verlies geleden op de tonnen en in 1723 was er veel geïnvesteerd in de markering van de nieuwe doorgang. Het stadsbestuur verlangde daarom van de armvoogdij een gespecificeerde rekening, op grond waarvan men zou kunnen controleren of de betonning de armvoogdij voordan wel nadeel opleverde. Een structureel verlies op de tonnen zou uiteindelijk de armvoogdij te gronde richten en de stadsfinanciën bezwaren.

De beledigde reactie van drie van de zes armenvoogden werd door de magistraat en passant geplaatst tegen de achtergrond van onenigheid binnen dat college. De armenvoogden waren voor de helft gereformeerd, voor de andere helft doopsgezind. Deze verdeling stamde waarschijnlijk uit de voor de armvoogdij zorgelijke jaren rond 1700. Het was toen moeilijk geweest geschikte personen bereid te vinden enige jaren armvoogd te zijn. Het ereambt was een lastpost geworden. De magistraat had toen de regentes-stadhouder toestemming verzocht leden van het stadsbestuur, die daarvan tot dan toe uitgesloten waren geweest, en gekwalificeerde doopsgezinden, die op grond van hun religie niet voor publieke ambten in aanmerking kwamen, in de armvoogdij te mogen benoemen.<sup>52</sup>

Het waren volgens de Harlinger magistraat vooral de doopsgezinden, die zich, met een beroep op hun commissie door de Staten, in de uitoefening van hun bediening aan het toezicht van het stadsbestuur wensten te onttrekken. Deze onenigheid was uitgebarsten naar aanleiding van de het vorige jaar verstrekte opdracht het nieuwe Amelander zeegat te betonnen en kapen op Ameland te plaatsen. De gereformeerde voogden hadden over de financiële consequenties van deze betonning overleg met het stadsbestuur gewenst, maar de doopsgezinde voogden hadden dat geweigerd. Zij wensten zelfstandig op te treden. Daarop schijnt ook ruzie ontstaan te zijn over de aanstelling van een functionaris die namens de armvoogdij het tonnengeld op de Abt moest innen. Het waren ook weer de doopsgezinden die geprotesteerd hadden tegen de, in hun ogen beledigende, aanmaning van het stadsbestuur tot een zorgvuldiger administratie. De spanning tussen gereformeerde en doopsgezinde armvoogden was een weerspiegeling van ook breder heersende onvrede onder de Harlinger doopsgezinden. Hun gemeenschap telde een aantal rijke kooplieden, die van politieke, en meer in het algemeen van openbare functies uitgesloten waren.

---

<sup>52</sup> RAF, Archief van de Friese stadhouders, inv. nr. 286, nr. 19 (27 febr. 1700).

Het stadsbestuur verlangde van de Staten een drietal maatregelen die moesten garanderen dat de bebakening van het Amelander gat de armenvoogden, en daarmee de stad, tot voordeel zou kunnen strekken. Zij wensten officiële registratie en publicatie van de resoluties aangaande het te heffen ton- en bakengeld voor de nieuwe vaarroute, zodat niemand zich aan betaling zou kunnen onttrekken. Verder verlangden zij dat de admiraliteit orde op zaken zou stellen op zijn personeel op de Abt, en ervoor zou zorgen dat het ton- en bakengeld door hen naar behoren werd geïnd en verantwoord. Tenslotte wilden zij door de Staten bevestigd zien dat de armenvoogden zich in hun administratie hadden te schikken naar de directieven van het stadsbestuur. Gedeputeerde Staten erkenden weliswaar dat laatste, maar maanden beide partijen tot een behoorlijke samenwerking.<sup>53</sup> In de jaren die volgden lijkt dat ook gelukt te zijn.

De Amelander zeetonnen leverden de armvoogdij, na deze aanvankelijke strubbelingen, gedurende de rest van de achttiende eeuw zeer aanzienlijke en redelijk betrouwbare inkomsten op, in hoogte vergelijkbaar met de sinds het eind van de zeventiende eeuw verloren gegane inkomsten uit landhuren. Zoals de grafiek laat zien stonden deze nieuwe inkomsten in geen verhouding tot de verliezen over de Jettingstonnen, waarvoor de armvoogden in 1709 subsidie gevraagd hadden. Het ligt voor de hand dat de Staten, bij hun besluit de Amelander zeetonnen aan de Harlinger armvoogdij af te staan, mede gelet hebben op de twee andere kwesties die in de afgelopen vijftien jaar gespeeld hadden, namelijk de mislukte poging de scheepvaart op de Hollandse havens ton- en bakengeld te laten betalen voor het gebruik van de Harlinger tonnen en het verzoek om een subsidie voor de buitengewone uitgaven van de armvoogdij aan arme zeelieden die op de vloot gediend hadden, overeenkomend met wat Leeuwarden ontving voor de militaire armen.

### **Besluit**

De Harlinger armvoogden hadden aan de tonnen en bakens geen probleemloze inkomstenbron. Ze vergden veel onderhoud en waren kwetsbaar voor schade door storm en aanvaring. Het verloop van de zeestromen kon plaatsing van meer tonnen en bakens noodzakelijk maken, wat extra kosten met zich mee bracht. Voor de belangen van de eigen haven, en daarmee van de eigen welvaart, waren deze uitgaven echter onvermijdelijk. Veranderingen in het patroon van ondiepten en geulen in het noordelijke gedeelte van de Zuiderzee brachten aan het einde van de zeventiende eeuw de doorvaart naar de Hollandse zeehavens letterlijk in Harlingens vaarwater. De armenvoogden raakten daardoor verwickeld in een diplomatieke schermutseling, die tot doel had de armvoogdij een graantje mee te laten pikken van het drukke verkeer op Holland, en met name op Amsterdam. De machtige handelsmetropool liet zich echter door een Friese havenstad niet vermurwen, ook niet wanneer de Friese Staten haar claims ondersteunden. Friese belangen konden alleen met succes tegen Hollandse aanspraken worden verdedigd op Fries territorium. Het Amelander zeegat werd in 1655 'gered' van overname door Enkhuizen. Alle schepen, ook Hollandse, die door deze doorgang de Waddenzee inkwamen konden vanaf 1713 aangeslagen worden voor het gebruik van de bakens van de Harlinger armenvoogden.

---

<sup>53</sup> RAF, Archief van de Friese stadhouders, inv. nr" 286 (II) nr. 67 (voorjaar 1724); GA Harlingen, magistratsresoluties, SA, inv. nr. 23, f. 128v-129r (extract resolutieboek Ged. Staten, dd. 29 april 1724).

De geschiedenis van de bemoeiingen van de Harlinger armvoogdij met haar tonnen en bakens laat zien hoeveel belang er aan de bebakening gehecht werd en hoeveel zorg eraan besteed werd. Het is ook een voorbeeld van de voortdurende overlegcultuur die tussen de bestuursorganen in de Republiek heerste. De toch vrij intensieve onderhandelingen over het door de Hollandse schepen te betalen tonnengeld hebben geen enkele weerslag gekregen in officiële stukken. Ze zijn alleen te volgen uit de stukken van het Harlinger stadsbestuur. Aan de overdracht van de Amelander zeetonnen aan de armvoogdij moeten even uitgebreide besprekingen vooraf gegaan zijn, tussen het Harlingse stadsbestuur, de Staten en de admiraliteit, waarin de soevereine rechten van de provincie over de territoriale wateren afgewogen zijn tegen de redelijkheid van het verzoek van de havenstad om subsidie voor de armen uit 's lands dienst op de vloot en de gevaarlijke precedentwerking die uit kon gaan van de verlening van buitengewone subsidie aan meer steden dan de hoofdstad. Deze onttrekken zich zelfs geheel aan de historische waarneming en kunnen slechts gereconstrueerd worden uit de ontwikkelingen binnen de armvoogdij.