



# Fan Gaast en Greiden

## Seeskipfeart fan út Starum (1)

Starum heart sûnder mis ta de âldste plakken fan Fryslân. It hat syn ier beestean te tankjen oan syn geunstige lizing oan de Sudersee. Syn skipfeart op oare lannen hat de stêd al yn in fier ferline ta grutte bloei brocht. De boarnen der't wy dit út ôfliede kinne toane oan, dat b.g. yn 'e midsieuwen der in belangrike skipfeart op Ingelân west hat.

Produkten as lekken, wol, hearring, koalen en tar, om mar inkelde te neamen, waarden troch dizze skippen ferfierd. Fan út Frankryk wie, efkes letter, wyn in belangryk hannelsprodukt, wylst fan plm. 1600-plm. 1800, der in drokke handel op 'e Eastseelannen wie, wêryn it fierder fan graan it wichtichst wie.

Dat lêste kinne wy opmeitsje út 'e tolregisters fan de Sont. Alle skippen dy't nei de Eastseelannen foeren, moasten n.l. de Sont passeare der't se tol betelje moasten. Genôch hjiroer.

Wy wolle it hawwe oer de útgeande skippen út 'e haven fan Starum yn it tiidrek fan 1745 oan't 1803. Oer dy tiid is n.l. bewarre bleaun in „Registratieboek van de zeebrieven”.

It wie sa dat alle skippen dy't Starum ferlieten en in oar lân as bestimming hienen, fersjoen wêze moasten fan papieren wêrút bliken die wêr't se weikamen. Dan pas mochten se de flagge fan eigen lân fiere. Sa'n seebrief wie in jier jildich, sa wol it my foarkomme. Yn sa'n registraasjeboek stie oantekene de namme fan it skip, hoefolle lêst it skip ferfiere koe, hoe't de skipper hjitte en wêr't hy wenne. Der stiet net yn oantekene wat foar soart skip it we wie en hoe grut de ôfmjittingen wienen. Sa'n seebrief waard útjûn troch it Gerjucht fan Starum.

Mei it jier 1745 dêr't dit boek mei útein set, sitte wy al yn in delgeande tiid al sil it noch slimmer wurde. Der wurde dochs noch 85 seebrieven oanfrege, mar it tal reizen dat de skippen meitsje, is lykwols folle grutter. Op ien seebrief dy't in jier jildich wie, koenen ommers mear reizen makke wurde.

Hoewol wy al witte wêr't de skipper wenne, is it meastal net bekend wa't de reders wienen en wêr't se wennen. De skippers wennen net allinnich yn Starum, mar se kamen ek út Wâldsein, Warns, Heech en oare plakken út 'e Súdwesthoeke. Boppedat wennen d'r ek ferskate yn fierderôf lizzende plakken as Warten, Snits, Terherne, 't Hearrenfean en oaren.

De plakken yn Fryslân mei in eigen haven wienen Dokkum, Harns, Makkum, Warkum, Starum en de Lemmer. Hylpen hie gjin haven: de skippen leinen dêr bûten de seedyk oan in ree. Fanút it binnenlân wienen de havens fan Warkum, Starum en de Lemmer it makkelikst te berikken foar de grutte skippen en sa passearen ek skippen fan oare plakken de haven fan Starum.

Wy sille ús beheine ta de, wat wol neamd wurdt, lytse Súdwesthoeke, wat it wenplak fan de skippers oangiet. Dat ek wol ris in skip út Warkum of de Lemmer de haven fan Starum ferliet (Warkum joech ek seebrieven út) kin him b.g. lein hawwe oan de wynrjochting of in oare omstannichheid. As wy no neigean hoefolle skippers der fan de 85 yn 1745 út Starum sels ôfkomstich wienen, dan komme wy op 14 of krapoan 20%.

As wy Wâldsein dat in hiel grut oanpart hie, fierders bûten beskôging litte, dan komme d'r yn datselde jier trije út Warns, ek trije út Sleat en ien út Warkum.

## Seeskipfeart fan út Starum (2)

It tal seebrieven sakke it oare jiers, yn 1746, al ta 59 en nei in lyts herstel kaam it yn 1753 op in djiptepunt fan 26. Dêrnei is der oan't 1760 in opgong ta 64, mar dan giet it fierders mei lytse ferbetteringen, hieltyd fierder efterút oan't in djiptepunt yn 1782 (o).

As wy noch fierder yn de tiid komme, dan wurdt it wol ris wer efkes wat better, mar yn 1795, it begjin fan de „Frânske tiid” is it definityf ôfrûn mei de betsjutting fan Starum as útgongshaven foar it seeferkear op oare lannen.

Dat der skommelingen yn dit tal útgeande skippen sieten, moat taskreaun wurde oan de oarloegen. As ús Republyk by in oarloeg betrutsen wie, b.g. tsjin Ingelân, dan wie d'r folle minder skipfeart.

It risiko dat skippen troch de fijân opbrocht waarden wie dan fansels grut. Der binne genôch staaltsjes fan bekend. Sa waard de smak „De Jonge Jelle Hollander” mei de Starumer skipper Douwe Tjamkes yn 1757 troch de Ingelsken nardere en opbrocht. Yn 1758 hie in oare skipper fan de smak „De Nieuwe Vrede” út Starum in Ingelske kaper oan board hân dy't him fan trije „oxhoofden” huning berôve.

In jier letter waard dizze skipper noch ris troch de Ingelsken berôve en boppedat noch mishannele. De Starumer skipper, Sybolt Sybolts, koe der fan meiprate. Hy skriuwt fan út Sendres op 20 Juny 1757 in briefke mei de folgjende ynhâld: „Ik ben den 17 dezer van Havre de Grace, ballastscheeps hier gearriveert, maar een Engelse kaper of liever zeerover heeft mij ontnomen mijn mooie vlag, de jol, twee koperen theeketels, dito trekpot en weer andere kleinigheden, dog heeft mij van de jol een briefje gegeven, maar denke dat dit van geen waarde zal zijn.”

Ek as de Republyk neat mei sa'n oarloch te meitsjen hie, wienen de skippers net altyd feilich, want sa krekt seagen se net altyd. It kaam dus del op seeroverij sa as hjir boppe al bliken docht. Dat koe ek wol ris in reden wêze dat in skipper fanút in net oarloch fierend lân, seebrieven helle om by oanhâlding dochs wat minder risiko te rinnen. It skip foer dan dus ûnder de flagge fan in oar lân.

Fan al de skippen dy't fan 1745 oan't 1795, dus oer in tiid fan 50 jier, de haven fan Starum ferlieten, kamen der 137 ferskillende skippen dy't in Starumer skipper oan board hienen.

Fan de oare Súdwesthoekse skippers kamen der, bûten it hege oantal út Wâldsein, 19 út Warkum, 18 út Warns, 11 út Sleat, 10 út Molkwar en 7 út 'e Lemmer. It oantal út de oare plakken yn dizze krite wie meiïnoar net heger as 12.

Wat foar skipstypen wienen dat no? Ut de seebrieveregisters is dat net op te meitsjen, wol hoefolle lêst sa'n skip ferfiere koe. De measten sieten sa om de 50 lêst (1 lêst is likernôch 3 kubike meter) hinne, mar der wienen ek útsjitters fan sa'n 140 lêst. Dêr tsjinoer ek lytser fan om-en-deby de 20 lêst. Ut oare boarnen docht bliken dat it meast smak- en kofskippen wienen.

### Seeskipfeart fan út Starum (3)

Oer't ginneraal wienen de koffen efkes mánsker as de smakken. Ien fan de ferskillen wie, dat de koffen ien grutte mêst hienen, wylst de smakken op it efterskip noch in lytse mêst mei in gaffelseiltsje hienen om mear stevigens oan it roer te jaan. De langte fan de koffen dy't ik fûn haw, wie almeast tusken de 90 en 95 foet of likernôch 30 meter.

Geregeld moast dizze keapfardijfloat oanfold wurde mei nije skippen, want net allinnich moasten te âlde skippen ferfongen wurde troch nijen, mar ek troch kapingen en ferûngelokjen troch stoarmwaar wie hieltyd nijbou nedich. Sa'n skip wie faak net it eigendom fan ien reder, mar it mienskiplik besit fan in oantal oandielhawwers, sawol yn as bûten Fryslân.

Hoefolle koste no sa'n frachtfarder? Dat is sûnder mear net te sizzen, want dat hingje fan allerhande faktoaren ôf. Yn't foarste plak hâlde de priis ferbân mei it soarte fan skip: yn't algemien leinen de koffen wat heger yn'e merk as de smakken. Fierders spilen de grutten en de âlderdom in rol, wylst ek de tiid fan op- of delgong fan ynfloed wie.

Fan in stikmannich skippen kin ik der dochs wol wat fan sizze, dan hawwe wy der yn elk gefal in bytsje in tinkbyld fan. As wy mei de smakken begjinne, dan krije wij it folgjende byld. It skip „De Jonge Reinier” fan 26 lêst, in lyts model dus, waard yn 1762 ferkocht foar 5851 caroli gûne. It skip wie doe seis jier âld. In gruttere smak fan 43 lêst mei in Sleattemer skipper dat yn Terherne boud wie en dat „De Jonge Yda” hjitte, brocht dochs noch 5215 c.g. op, hoewol it skip al 16 jier âld wie. Twa smakken dy't beide 34 lêst ynhâld hienen en plm. 15 jier âld wienen, brochten folle minder op t.w. 1755 c.g. en 1360 c.g.

No inkelde foarbylden fan kofskippen. In âlve jier âld kofskip fan 48 lêst brocht op in publike ferkeaping 6035 c.g. op, in 15-jierrige fan 59 lêst 10.000 c.g. en in nije kofke fan 53 lêst, net minder as 15.053 c.g.

Ik wit net wat dizze bedragen binne omrekkene yn ús jild, mar ik tocht dat wy de bedragen wol mei 30 à 40 fermannichfâldigje moasten om it yn ús grûnen út te drukken.

Der bliuwt noch ien ding oer der't ik ek noch wat oer sizze wol: dat binne de nammen fan de skippen. Lykas hjoed-dedei noch de gewoante is, krige elk skip in namme. Lykas alles feroaret, sa feroarje ek de opfettingen oer nammejouwing. De skipsnammen fan de tsjintwurdige tiid binne yn'e regel wer fan in oar soarte as dy út eardere tiid, mar lykas d'r no ek grut ferskaat is op dit mêd, sa wie dat foarhinne ek.

In namme dy't noch al ris foar komt hâldt ferbân mei it oantal bruorren dat mei it skip anneks is. Sa fine wy „De Twee-, Drie-, Vier- en Vijf Gebroeders”. De susters wienen minder machtich. Doch wienen d'r ek Starumer skippers dy't foeren op „De Twee Gezusters” en „De Drie Gezusters”. It koenen ek wol freonen wêze lykas „De Twee Goede Vrienden” fan Simon Crans.

### Seeskipfeart fan út Starum (4)

Ta in wat oar soarte hearre de skipsnammen mei „jong” en dan folge troch in persoansnamme, itsij man of frou. Se wienen der by de rûs b.g. „De Jonge Aldert, -Aleda, -Jelle” en neam mar op. Der stiek noch wolris in efternamme by. Sa wie der in „Jonge Bernardus Borneman”, „De Jonge Bleker”, „De Jonge Jelle Hollander” en mear sokken.

It koe ek wêze dat se op ien skip mear nammen setten hienen. Sa fûn ik in skip mei de namme „De Jonge David, Anna, Catarina”, in hiele húshâlding sa as it liket. De nammer „Juffer” of „Juffrouw” en „Vrouw” waard soms ek tafoege sa as b.g. „De Jonge Juffrouw Catarina” en „De Jong Juffrouw Wassenberg”. Apart nema ik noch „De Twee Juffrouwen Elisabeth”.

Frânsk docht oan „De Jonge Le Maire”, wat Dútskeftich „De Jonge Loutenbag”. Hoe't ik „De Jonge Ikata” opfetsje moat, wit ik net. Mei „De Jonge Moses” sitte wy yn de Bibelske sfear. Oan't safier dan alles wat mei „jong” oanjûn wurdt.

As Jo no tinke soenen dat er njonken „jong” ek skipsnammen mei „âld” wienen, dan hawwe Jo it mis. Dy ûntbrieken folslein. Dêr sil wol in reden foar wêze, mar dy is my net bekend. Wat foarnamer klinkt ús de namme „De Jonkfrou Catharina” dêr't Dirk Alberts Visser op foer, yn'e earen. Sa ek „De Freule Wilhelmina Bigot”. Noch foarnamer wie „De Prins Ferdinand” fan skipper Jakob Hanses Groenhof. It allerfoarnaamste wie fansels „De Koninginne Scheba”, grif wer ûntliend oan de Bibel.

Allinnich mar persoansnammen, yn'e regel út'e famylje, kamen ek in protte foar, soms as echtpear, alteast as ik sjuch nei „Abram en Lisabeth”. En wat te sizzen fan „De Anna Getrouwigheid” en „De Constante Geertruij”. Minder persoanlik wie „De Fries” en „De Vrije Vries”, mar „De Erfprins” sil wol in bepaalde persoan mei bedoeld wêze. Bibelsk is de namme „De Emmausganggers”.

Ut'e measte hjirboppe neamde nammen hawwe wy grif mei nammen út'e famylje te meitsjen. It soe my te folle tiid nimme dat allegearre krekt út te plúzjen. Better liket it my ta no ris nei oare skipsnammen te sjen, dy't net mei persoanen te meitsjen hawwe, want dy wienen der ek wol al wienen se minder yn oantal.

Lit ús dan earst ris sjen nei dy nammen dy't wat konkreet oantsjutte. Sa wienen der skippen neamd nei in plak dêr't it skip faaks oarspronkelik weikaam of oars wol de reders. De skipper fan de folgjende boaten is ek noch altyd in Starumer. Sa wie der „Het dorp Hallum”, „De Stad Harlingen” en fansels „De Stad Stavoren”.



## Fan Gaast en Greide

### Alde bedriuwen yn Starum (1)

No't ik wat ferleid haw oer de Sleattemer bedriuwen fan foar plm. 1800, liket it mi goed ta ek wat oer de bedriuwen yn Starum út dyselde tiid mei te dielen.

Wy sille dan mei'tiens sjen kinne dat der nêst oerienkomsten noch al wat ferskillen tusken dizze beide steden bestean en dat leit him fansels mei oan 't ferskil yn lizzing: de iene oan see en de oare oan in binnenwetter. Lit ús nis sjen wat de skriuwer út 1787, dy't ik by Sleat al oanhelle haw, dêr oer te sizzen hat.

Hy seit dan dat de measte Starumers haren bestean te tankjen hawwe oan de see. Dat docht ek wol bliken út'e bedriuwen dy't hy opneamt.

Sa wienen der yn syn tiid trije saltketen, twa mést- en blokmakkerijen en net minder as fjouwer skipstimmerhellingen. Bûten dizze bedriuwen, dy't allegearre mei de see te meitsjen hawwe, neamt hy ek noch it bestean fan ien pottebakkerij, twa jeneverstokerijen en twa brouwerijen.

en. (In skriuwer út 1833 hat it ek noch oer lynbanen, smidten en seilmakkerijen dy't dêr yn it ferline west hawwe.)

Hannel waard der fierders noch dreamt op'e wykmerk dy't sneons holden waard en dan noch in jiermerk op de 5e maaie dy't net minder as 8 dagen duorre.

As wy no wer nis nei de ferkeapingsproklamaasjes sjugge, dan docht bliken dat ek foar Starum der in hiaat yn it be-warre materiaal sit. Dat is hjir noch folle grutter as by Sleat en rint fan 1648 oan't 1773. It betsjut dus, dat oer in tiidrek fan 125 jier, de gegevens oer ferkeapingen ûntbrekke. Dat wol noch net sizze dat wy oer dy tiid hielendal neat witte, sa as noch wol bliken dwaan sil. It âldste boek oer de ferkeapingen begjint yn 1629. It is tige skier en ûndudlik skreaun, om skriuwen is net maklik te lêzen, want it dan noch mar te swijen oer de âlde letterfoarmen dy't wy oeral foar 1700 oantrefte.

Hawar, mei wat ynspanning en oefening went dit ek wol wat.

It âldste bedriuw dat neamd wurdt is de kalkbranderij. Dy kalk, dy't ú.o. brûkt waard foar it meitsjen fan speesje, nedich foar it mitseljen by de huzebou, waar

## Kalkovens

makke yn in tal kalkûnen. De hiele westkust fan Fryslân lâns wienen dy te finen sa as yn Harns, Makkum, Warkum en dus ek yn Starum. Wêrom se allegearre yn kustplakken stienen, mei dúdlik wurde as wy witte dat de grunstof der't de kalk it makke wurdt út skil of skulpegrus bestie. Dy skil waard opfiske (mei netten) op plakken (faak banken) der't se in soad foarkamen.

Oan wâl brochten se dy yn de kalkûnen yn lagen, ofwikseljend mei turf. De boel waard yn'e brân stutsen. Gatten ûnder yn dy stienen kalkûnen soargen derfoar dat der in goede trek yn siet.

Boppyn siet n.l. in grutte skoarstien der't de ûntwikende gassen, meast koalstûngas, fuort komme koenen. Dat wie ek wol te rûken yn de omjouwing. Nei in oantal dagen wie it skil omsetten yn wetterfrije kalk dy't dan yn aparte húskes s.n. laskershuskes earst noch mei wetter omsetten wurde moast ta in soarte fan wetterhaldende kalk, gaadlik ta it meitsjen fan mitselkalk.

By dat „dwësten" fan dy kalk, koe frij wat waarnte frijkomme.

W.T.B.

### Alde bedriuwen yn Starum (2)

In grut part fan dy kalk waard nei oare plakken útfierd. Hoewol ik gjin keapakten fûn haw, wurde dy kalkûnen al in pear kear neamd, sa as yn 1632 en 1635.

Neithid bin ik se net mear tsjinkommen. Wol wie d'r yn 1717 in stik los lân dat as de „kalkovens" te boek stiet. Hjirút kinne wy faaks de konkluzje lûke dat de kalkûnen doe ferdwûn wienen en dat it lân der't se stien hienen de namme oerkrigen hie. It iennige dat ik d'r noch oer sizze kin is, dat op in kaart út 1664 seis kalkûnen en trije laskhuzen oan de noarderfeart (letter Molkwarder feart neamd) stienen.

## Kalkovens

N.B. Over de periode van 1648 - 1773 ontbreken voor Starum de verkoopakten.

De eigener fan „De Stavorse Lijnbaan” wie grif ek baas fan de lynbaan dy’t Starum hân hat. Piter Ages foer op „De Provintie Holland” en Ippe Bütter op „Het Herenlogement te Leeuwarden”. In skip dat wat mei in (rogge)mole te meitsjen hie hjitte „De Koorenmolen (1745)”, mar in pear jier letter wie der dan ek in skip „De Nieuwe Koornmolen” 1748.



## Fan Gaast en Greiden

### Seeskipfeat fan út Starum (5)

In seefûgel wie der net bij, mar wol in skip dat „De Swalue” hjitte. In grut skip fan 127 lêst wie „De Palmboom”.

Wy komme no dan ta oan in nammesoarte wêrfan sein wurde kin dat dy wat abstrakts oanjout. In stik of trije skippen hjitten „De Eendragt”. Hjirmei binne wy op wei nei „De Vreede” (1745) en „De Nieuwe Vreede” (1754) en dan kinne wy „Vreeden Lust” der ek noch wol bynimme. Dat de skippers dizze lêste nammen foaral oansprieke leit foar de hân, want fan oarloegen hawwe se faak tige te lijen hân.

Dy brochten in protte ellinde oer de skippershûshâldingen. Se lieten lykwols de moed noait sakje, want hjitten net ferskate skippen „De Goede Hoop” en noch bemoedigjender „De Goede Verwachting”? In fariant dêr op wie „De Wakende Hoop” wat der dan ek mar mei bedoeld wêze mei.

Rûzje ferlange gjinien nei, mar wol it omkearde en dêrom wie de skipsnamme „De Vriendschap” mear yn tel. Ja, de tagedienens koe noch fierder gean en dêrfandinne dan ek de namme „De Liefde”. „Frijdom wie de heechste wet” seit in bekende rigel út in Fryske sang en sa tochten de Starumers der ek oer fandêr de namme „De Vrijheid”.

Yn de religieuze sfear faaks de nammen „Het Kort Verblijf” en „Het Vergulde Lam”.

Alle boppesteande nammen binne fan skippen dêr’t Starumers op foeren. Dit is mar in kar út al dy nammen en fan elke soart haw ik in stikmannich foarbylden neamd.

Sa as ik al earder skreau, kamen der ek wol skippers troch Starum dy’t in oar wenplak hienen. Ik soe dy plakken faaks wat te koart dwaan as ik út dy doarpen (en stêd), der’t ús krante it meast fers-

kynt, net inkelde foarbylden neam. Sa befoer skipper Ruerd Martens Brouwer út Bakhuzen „De Jonge Juffers Ratsma”. De kommys fan de seebrieven wie grif net sa wis fan de namme, want ynpleats fan Ratsma skriuwt hy ek wol Rintsma en Reitsma. Deselde skipper foer earder op „De Helena”.

Ek fan Balk in pear nammen: Gerrit Jans wie skipper op „t Vlek Balk” (1754), mar in pear jier letter op „De Vijf gebroeders de Trompen”. Fan Himmelum is my mar ien skip bekend, t.w. „De 4 Kindskinderen”. Bokke Heres wie grif tige wiis mei syn fjouwer pakesizzers.

Fan Koudum twa skippen: „Het Dorp Coudum” en „De Vrouw Debera”. De Molkwarters holden har it meast by persoansnammen: ik neam der ien: „De Jonge Wagenaar”. Alve Sleattemer skipsnammen stean yn it register. Hjir folgje twa t.w. „De Bontekoe” en „De Jonkvrouw Maria” en dan ta beslút noch Warns. Ut dit seefarrend doarp binne my 18 skippen bekend. Ik neam in stikmannich. Dat binne „De Jonge Houtkoper”, „De Jonge Mesdag”, „Het Paradis” en „De Waaksamheid”. Om’t ferhaal oars faaks te lang wurdt, woe ik hjir mar mei beslute.

W.T.B.



## 3 Fan Gaast en Greide

### Alde bedriuwen yn Starum (3)

Wumkes makket ek noch gewach fan in semintmole yn Starum. Dizze wurdt yn 1759 ferkocht mei in grutte mannichte dowestien. Dy dowestien waard namelik fynmeald en mei kalk en sa fermongen. Dat d'r yn Starum in kear (yn 1776) oer in smidte sprutsen wurdt docht ús gjin nij (ek yn Sleat sil d'r wol ien west hawwe en faaks ek noch wol in oar bedriuwke, mar by de proklamaasje bin ik dy net tsjinkommen).

Lykas yn Sleat hie ek Starum syn roggemole. Hy stie by de Noardehaven en waard b.g. yn 1793 ferkocht „voorzien van rogge, wet en pellen en verdere

In oar bedriuw, dat al earder neamd wurdt, is de „mouterij”. Ik tink dat dit te meitsjen hat mei in bierbrouwerij. It âldste berjucht hjeroer dat ik fûn haw is fan 1636. Neffens dat stik mei de mouterij „geniëten den aenankerijnghe” oan in keuken fan it nêstlizzend hûs, „mitsgaders 4 cruyscosijnen, een deurspangh der nieuwe ende olde steen alle in de mouterije berusten”). (De betsjutting is my net hielendal dúdlik). De priis der't de mouterije foar ferkocht waard wie 180 c.g.

Fjouwer jier letter giet it om de ferkeap fan „seekere huysinge ende brouwerij, mouterije ende koehuyse met de gerechtigheid van dien, mitsgaders de turfschuyl metten stel ende plaets ende toebehooren staende ende gelegen int noordoosterkwartier”. Hy leit tusken it Djip en de „Oosterstraet” en koste 3695 c.g. in hiel oare priis as de foarige. Faaks wie de mouterij út 1636, ôfgeande op de lege priis, in saak op ôfbraak.

Wy springe no in hiel ein yn tiid foarút (troch de ûntbrekkende argyfstikken) en komme terjuchte yn 1782. It giet dan om in „stokerij en mouterij” dy't leit tusken de stedsgrêft oan't Baanspaad, yn it noardeasterkertier. Twa jier letter giet dizze al wer yn oare hannen oer.

Yn 1791 wurdt ditselde bedriuw kocht troch in widdo foar 1649 c.g. In keapman út Makkum keapet yn 1792 in jeneverstokerij by it „Agterom” (ek yn it N.E.-kertier) foar 1214 c.g. fan in lid fan de froedskip.

2 Wy stappe no fan de drankbedriuwen ôf en geane nei de lynbanen of, better sein, lynbaan, want der wie mar ien yn Starum. Yn lynbanen waard flaaks ferwurke ta ú.o. tou. Yn safier hie sa'n bedriuw wat mei skipfeart te meitsjen, want skippen koenen net sûnder touwen. In Amsterdammer kocht yn 1642 in tredde part fan de lynbaan. Dizze lynbaan stie oan de seedyk efter de stêd en waard yn 1780 ferkocht foar 1600 c.g.

De pottebakkerij dêr't yn 1779 en 1782 sprake fan is, hat stien yn it N.E.-kertier en rûn noardlik fan de Wide Stege oan't de Delft ta. Opfallend is dat de pottebakkerijen yn haadsaak te finen wienen yn de wat gruttere kustplakken. Dat sil wol ferbân halde mei de útfier nei bûten ta en dat beheinde him faak net ta ús lân allin-

gereedschappen (...) zijnde deeze molen geprivilegeerd met't recht der vrije winden van de Zuider- en Noorderwinger”. Hy waard ferkocht foar 5250 c.g.

In houtmole bin ik ienkear (yn 1806) tsjinkommen. Hy moat oan de eastkant fan Starum stien hawwe, nei alle gedachten net fier fan de Warnzer feart. Dêr kin wol ris deselde mole mei bedoeld wêze as wat op in kaart fan 1664 oanjûn stiet as Sudermole.

Oer de krûdmole haw ik al ris skreaun, dy kin ik no dus rêste litte.

No komme wy dan ta oan de bedriuwen dy't dúdlik ferbân halde mei de see en de skipfeart. Oer it meitsjen fan konsumpsjesâlt út seewetter en klipsâlt haw ik al ris skreaun. Ik haw doe in foarbyld fan sa'n keet oanhelle út 1783. Oer de keten sels dan no wat mear. Dêr hawwe eartiids wol fjouwer fan dy sâltketen stien mar yn 1765 is der ien ôfbrutsen en bleaunen der noch trije oer. It earste berjucht dêr oer fûn ik yn 1639. Hy stie yn it N.W.-kertier. It wienen frij djoere bedriuwen want twa jier letter wurdt dizze sâltkeet en turfskuorre mei alles wat d'r by heart ferkocht foar 3324 c.g., foar dy tiid in bedrach fan belang.

Yn 1644 waard sa'n keet ferkocht dy't yn deselde hoeke lei (faaks wie it deselde). Dêr wurdt sein dat er stie by de seedyk en de „Karckestraet” (Tsjerkestrjitte). It binne in Starumer bierbrouwer en in keapman út Amsterdam dy't him keapje. Dan meitsje wy in sprong nei 1791 dêr't it giet oer in sâltkeet mei skuorren en ek wer yn deselde hoeke. Hy wie „reeds lang voor deese bij weegen van afbraak verkocht.” En sa gie de sâltindustry fierder efterút. Starum skynt ek oan de walfiskfangst meiwurke te hawwen: Der is al least yn 1639 sprake fan in „Groenlantpakhuis” (nêst de Sudermole), wylst letter, b.g. yn 1717 en 1810 út de namme fan in stik lân efkes bûten de stêd, t.w. „de traankokerij” it oantinken oan dat âlde bedriuw noch bliken docht.

Ta beslút fan de see- en skipsyndustrieën dan no de skipstimmerwerven en kantlynellingen. Sa'n kantlynelling wie b.g. te finen op'e hoeke fan de stedsgrêft en de Molkwarder feart. Der hearde wer fan alles by sa as in kraan om spullen yn en út de skippen te laden. It liket wat nijmoaderich mar it is dan ek al 1796. In timmerwerf dy't by de Noarderslûs, noard fan de sylroede lei, waard yn 1780 foar 325 c.g. ferkocht en yn 1810 kocht in Ljouwerter „zekere deftige en welgelegen sloop- en kantlynelling, schuur, berging van reid, stenen, pikokers, huysinge” ensafh., efkes bûten de stêd oan de grêft foar 850 c.g.

W.T.B.

Alde bedriuwen yn Starum  
(2)  
Jersfolch

W.T.B.

## Starumer sâlt

B C. 2-2 '84

Dat Starum syn bestean yn it ferline te tankjen hie oan de see, is foar de measten gjin nijs. De skiednis giet werom nei legendaryske tiden, al hiel lang ferlyn, doe't de skipfeart de stêd ta de aldergrutste bloei brocht.

Wa tinkt dêrby net oan dy âlde histoarje fan de machtige en rike widdo mei har oerdwealske tinkbylden as koe it net op. Elk kin dat ferhaal en wit de útkomst dêrfan. Nei de midsieuwen is de wolfeart efterútgien, al bleau de hannelsskipfeart foar Starum fan belang. Dy skipfeart en lizzing oan see brochten wer allerhande njonken-aktiviteiten mei en sa ûntstienen der bedriuwen lykas skipstimmerhellingen, mést- en blokmakkerijen, seilmakkerijen en sâltstiederijen. De earstneamden hiene allegearre mei de skippen te meitsjen, mar de lêste mei de see.

Want hoe kamen de minsken yn dy tiden oan it sâlt? It Boekelo-sâlt wie noch net bekend yn de, lit ús sizze, 18e ieu. Twa boarnen kamen der eins foar yn oanmerking: dat wie it klipsâlt út SúdSpanje (letter ek út Dútsklân) en it seewetter. Foar beide lei Starum tige gaadlik, want ek it klipsâlt waard oer see ynfierd. Dat jilde fansels net inkeld foar Starum, mar b.g. ek foar plakken as Harns, Makkum en Warkum. Ek yn dy plakken wie sâltindustry. No wie it sa, dat it klipsâlt, dat b.g. út St. Ubes troch skippen oanfierd waard, út grutte kluten ûnsuver sâlt bestie. Dat koe sa net yn'e húshâlding brûkt wurde. Yn it seewetter siet lykwols ek net allinnich it gewoane konsumpsjesâlt, mar ek oare soarten sâlt, dy't û.o. troch it hege magnesiumgehalte it húske-rinnen befoarderje koenen.

Dêr hienen de measten net yn dy mjitte ferlet fan. It is dúdlik dat beide foarmen fan sâlt suvere wurde moasten en faak wie dat te kombinearjen. Sa waard it klipsâlt earst oplost yn seewetter. Dat seewetter hellen se mei bakfoarmige skippen op út'e Sudersee troch dy dêr fol rinne te litten. Op'e wâl by it sâltbedriuw lieten se dat breinsâlte wetter oer dinnebeamstammen rinne, sadat in grut part fan it wetter ferdampe koe, sadat magnesiumpikel en frij suver keukensâlt oer bleau.

Dy magnesiumpikel lieten se fuortrinne en de rest dy't út in wiete sâltmassa bestie, kaam yn sâltpannen. It lêste wetter waard der dan mei in turfjoer útstookt. It sâlt wie frij grau en dêrom ek net sa suver as dat fine fan tsjintwurdich.

Yn Starum wienen yn 1783 trije fan sokke sâltstiederijen en dêrfan waard yn dat jier ien ferkocht. It spul stie yn it noardwesten fan'e stêd tusken de Delft en de seedyk. De sâltpanne yn'e sâltkeet wie yn 1770 nij makke. ~~Fierde~~ d'r twa turfskuorren en in grut sâltpak-hús. Ta de ynfentaris hearden fiif dinnen, twa kûpen, in pikelpak en „een soutsloep(?) met deszelfs bak er onder.“ Foar it suverjen (omkristallisearjen) fan it sâlt, wie d'r ek noch in wetterput der't acht foet wetter yn koe en sa wie d'r noch ien en oar. Foar it wurkfolk wie koartlyn in nije keetskeamer makke en dan fansels it wenhús mei ûnderskate keamers. de hiele saak waard troch de Starumer fearskipper Jan Elses kocht fan froedsmann Renic Hempenius foar de priis fan 4755 gûne.

W.T.B.

Ondanks deze klaagzangen van omstreeks 1819 heeft de kalkbranderij zich in de 19e eeuw goed gehandhaafd. In 1871 waren er nog steeds 26 bedrijven met 75 werkkrachten. Daarna is ook in deze bedrijfstak een sterke achteruitgang opgetreden; in 1906 waren er in Friesland nog maar 6 bedrijven met 25 arbeidskrachten. Kalk was altijd een belangrijke grondstof geweest voor de bereiding van metselspecie. Door de opkomst van de portlandcementindustrie, in ons land vanaf ca. 1870,<sup>213</sup> is de kalk uit die positie verdrongen.

#### V.9. ZOUTZIEDERIJ

*Sjoek Faber*

Sinds de latere Middeleeuwen werd door Nederlandse schippers uit Frankrijk ruw zout aangevoerd, dat deels werd doorgezonden naar de Oostzeelanden, deels in ons land werd geraffineerd. Dat geschiedde oorspronkelijk in Zeeuwse, later ook in Hollandse zoutziederijen.<sup>214</sup> Aan het transport van zout werd deelgenomen door Friese schippers. Zij haalden het o.a. uit Brouage en voerden het aan te Dantzig en Amsterdam.<sup>215</sup> Of er destijds in Friesland reeds zoutziederijen bestonden, is niet bekend. In het Register van de Aanbreng van 1511 worden geen beroepen genoemd, die met de zoutziederij in verband kunnen worden gebracht. Wel bericht Eekhoff dat er op het Vliet te Leeuwarden in 1582 een zoutket werd opgericht en dat er in de 16e eeuw ook te Staveren aan zoutziederij werd gedaan.<sup>216</sup> Uit Finse tolregisters is gebleken dat in de jaren 1584-1595 door Staverse schippers geregeld zout, waaronder wit d.w.z. geraffineerd zout, in Viborg werd aangevoerd.<sup>217</sup> Eenmaal is er sprake van zout dat door een burger van Viborg op eigen schip uit Staveren is gehaald. Voorts blijkt uit een rapport van 1564, dat ook de Bolswarders op het Franse zoutgebied van Brouage voeren.<sup>218</sup>

Als centrum van de zoutindustrie komt dan al spoedig Harlingen naar voren. In 1595 was daar het aantal zoutketen reeds zo groot, dat besloten werd, geen nieuwe meer toe te laten.<sup>219</sup> Zoals straks zal blijken, was deze stad ook in de 18e eeuw nog het centrum van de Friese zoutindustrie.