

Contacten tussen Harlingen en Klaipėda (Memel) vanaf omstreeks 1650

Door Jeanine Otten (24 december 2013)

Op 18 en 19 november 2013 was bijna het voltallig college van B&W van Harlingen, burgemeester Roel Sluiter, wethouder Maria le Roy en gemeentesecretaris Jornt Ozenga, met Trientsje van der Meer van de gemeentelijke afdeling Communicatie, Arjen Mintjes van de Maritieme Academie en Rik Duijn van Harlingen Seaport voor een werkbezoek naar Litouwen. In Klaipėda wachtte hen een vol programma met afspraken. Ze voerden gesprekken met de directie van de haven, het gemeentebestuur, VVV's, en directies van nationale parken.

Doel van deze verkenning was om te zien of Harlingen en Klaipėda in de toekomst samen kunnen gaan werken en van elkaar kunnen leren. De steden hebben namelijk veel overeenkomsten: een industriehaven, cruiseschepen, Tall Ships Races, maritieme scholen en de ligging aan een nationaal park.



Stoomschip Harlingen in de haven van Memel, hout innemend, prentbriefkaart ca 1915. SS Harlingen werd gebouwd 1851, eigenaar 1851-1859 Stoomboot Rederij, Harlingen.

Klaipėda

Klaipėda is met 203.269 inwoners de derde stad van Litouwen. Vanwege de ijsvrije haven is Klaipėda de belangrijkste havenstad van het land. De stad ligt aan de Oostzee bij de plaats waar het Koers Haf, dat het water van de Memel afvoert, zijn enige doorgang naar zee heeft. Tot 1945 was de stad vooral bekend onder haar Duitse naam Memel, tevens de Duitse en Nederlandse naam van de rivier waaraan ze ligt. De stad heeft een bewogen geschiedenis, vooral in de twintigste eeuw. Na de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) moest Duitsland als gevolg van de Vrede van Versailles de stad opgeven. Vanaf 1920 kwam het

zogenoemde Memelland (Memel en een strook op de rechteroever van de gelijknamige rivier) onder toezicht van de Volkenbond. Deze stuurde er Franse troepen heen. In 1923 gaven deze troepen de stad op, toen het inmiddels onafhankelijke Litouwen het Memelland gewapenderhand opeiste. In 1925 kreeg de stad haar huidige naam Klaipėda. Het gebied behield een autonome status. In 1939 werd Klaipėda, dat toen nog steeds vooral door Duitsers bewoond werd, wederom Duits. Litouwen droeg de stad "vrijwillig" over aan nazi-Duitsland en hoopte daarbij op steun bij de aanspraak op Vilnius, dat destijds Pools was. Na de overdracht van Klaipėda aan Duitsland vluchtten 21.000 Litouwers uit de stad naar Litouwen, hiervan waren 9.000 Joods. In de nadagen van de Tweede Wereldoorlog leed de stad zware schade. De burgerbevolking vluchtte en de Sovjet-Unie nam de puinhopen in. Na 1945 bleven er bijna geen Duitsers in dit gebied door vlucht voor en deportatie door de Sovjettroepen. Van 1945 tot 1990 maakte Klaipėda deel uit van de Litouwse SSR. In 2002 vierde de stad zijn 750-jarig bestaan. (Bron: Wikipedia)

Contacten tussen Harlingen en Memel vanaf 1650

De contacten tussen Harlingen en Memel, zoals Klaipėda vóór 1925 heette, zijn al meer dan 350 jaar oud. Vanaf het midden van de 17^{de} eeuw voeren kapiteins met thuishaven Harlingen, maar ook uit andere thuishavens in binnen- en buitenland heen en weer tussen de Atlantische kust en de steden aan de Oostzee. Harlingen speelde in die handelsvaart een belangrijke rol. In Harlingen werden kaas, ballast, dakpannen, bakstenen en stukgoederen ingeladen op de vaart naar de Oostzee. De dakpannen en bakstenen kwamen van de panfabrieken en steenbakkerijen in de omgeving van Harlingen. Wie weet hoeveel huizen in de Oostzeesteden in die tijd van Friese bakstenen en dakpannen werden gebouwd! Op de terugreis namen de schepen tarwe, rogge, vlas, hennep, maar vooral ook hout, balken en duigen mee. Memel was één van de havensteden in de Oostzee waar de schepen aanlegden. In het Koerse Haf, een natuurlijke haven, konden wel honderden schepen tegelijk liggen. We weten heel nauwkeurig hoeveel schepen tussen 1650 en 1856 tussen Harlingen en Memel op en neer voeren door de Sonttolregisters.

Sonttolregisters

De Sonttolregisters vormen de administratie van de tol die de koning van Denemarken hief over de scheepvaart door de Sont, de zeestraat tussen Zweden en Denemarken. Ze zijn (met hiaten in de eerste decennia) bewaard gebleven voor de periode 1497 tot 1857, toen de tol werd opgeheven. Vanaf 1574 is de serie vrijwel compleet. De Sonttolregisters worden bewaard in het Deense Nationaal Archief (Rigsarkivet) in Kopenhagen.

De Sonttolregisters bevatten gegevens over 1,8 miljoen doorvaarten. Van elke doorvaart noteerden de ambtenaren van de Tolkamer in Helsingör in principe de volgende gegevens: de datum, de naam van de schipper, de woonplaats van de schipper, de haven van vertrek, de haven van bestemming (vanaf het midden van de jaren 1660), de samenstelling van de lading en de tol.

De Sonttolregisters zijn een belangrijk bron voor het onderzoek naar handel, transport, productie en consumptie in Europa, en bovendien naar het leven van de schippers ter koopvaardij. Zij behoren tot de belangrijkste seriële bronnen voor de economische en maritieme geschiedenis van Nederland en Europa. Een groot deel van het goederentransport binnen Europa verliep via de Sont. De Sonttolregisters bevatten

gegevens over die uitwisseling voor een periode van meer dan drieënhalve eeuw. Er is geen andere bron voor de Europese handelsvaart die een zo lange periode beslaat. De gegevens uit de Sonttolregisters zijn beschikbaar op de website www.soundtoll.nl

Vroege doorvaarten van of naar Memel, met thuishaven Harlingen 1652-1708

In de database van de Sonttolregisters kan je op vele manieren zoeken. Bij thuishaven Harlingen en bestemming Memel vind je dan vier vroege doorvaarten. Interessant om te zien wat de lading aan boord was. Op 31 mei 1652 passeerde schipper *Reiner Janssen* met thuishaven Harlingen de Sont, op weg van Harlingen naar Memel. Hij zal niet de eerste schipper zijn die van Harlingen op weg was naar Memel, maar wel de eerste die in de Sonttolregisters met zowel thuishaven Harlingen, als vertrekhaven Harlingen als bestemming Memel geregistreerd staat. Wat zijn vracht was, is helaas niet genoteerd. Schipper *Elling Douwes* van Harlingen passeerde op 9 september 1680 de Sont, vertrokken van Pellegien (onbekende plaatsnaam) met bestemming Memel, met een lading van 104 lasten zout en Hollandse goederen.

Schipper *Jan Petersen* van Harlingen passeerde op 18 februari 1689 de Sont, vertrokken uit Rotterdam, op weg naar Memel, met een lading ballast.

Schipper *Douwe Keimpes Vlasbloem* (thuishaven Harlingen), komend van Amsterdam op weg naar Memel, passeerde op 16 mei 1708 de Sont met een lading zout, rapzaadolie, ijzer, 800 pond suiker en koopmansgoederen.

Johan Hielkes de Haan en zijn broers, Harlinger schippers tussen Atlantische kust en de Oostzee midden 18^e eeuw

Johannes Hielkes de Haan uit Harlingen komt in de Sonttolregisters tussen 1741 en 1779 38 keer voor. De Sonttolregisters geven nauwkeurige informatie over de lading van het schip. Zo vervoerde hij op zijn tocht van Amsterdam naar Sint Petersburg in 1771 onder andere stokvis, indigo en olijfolie. Johannes en zijn twee broers Anne en Eesge voeren ieder op hun eigen schepen op en neer tussen de Atlantische kust en het Oostzegebied met allerlei soorten ladingen: hout, wijn, dakpannen, rogge, graan, enzovoorts.

Op zijn reis naar het Oostzegebied bestaat zijn lading uit ballast, dakpannen, bakstenen. Op zijn terugvaart neemt hij tarwe en rogge of, balken, duigen, balken mee.

Zo passeert Johannes Hielkes de Haan op 24 augustus 1765 de Sont, hij komt van Memel met bestemming Harlingen, zijn lading bestaat uit balken, duigen en houtdelen. Hij vaart met het "deftige en extra-ordinair welbezield" kofschip de *Maria en Anna*. De steven van het schip had een lengte van 91 voet, het was breed 23,5 voet en hol op zijn uitwatering 11 en 1/3 voet, alle Amsterdamse voeten.

Zijn twee broers Anne Hielkes de Haan en Eesge Hielkes de Haan voeren respectievelijk op het kofschip de *Helena* en het kofschip *De Stad Leeuwarden*. De vroegste vermeldingen van Eesge en Anne Hielkes de Haan in de Leeuwarder Courant dateren van april 1754: "*Dantzig den 3 april. Eergister, is met veel moeite door het Ys, hier binnen gekomen Schipper Esge Hylkes de Haan van Harlingen*". Op 29 april is Eesge Hielkes de Haan met zijn schip geladen met rogge voor Amsterdam, behouden op Tessel aangekomen (Leeuwarder Courant 20 april 1754 en 4 mei 1754). Broer Anne Hielkes de Haan is op 11 april 1754 met de *Helena* gearriveerd in 'Zwynefunde', om een gedeelte van zijn lading van Bayonne te lossen en zijn reis voort te zetten naar Danzig (Leeuwarder Courant 4 april 1754). Zwynefunde is waarschijnlijk het huidige Swinoujscie (Duits: Swinemünde), een Poolse stad, gelegen in

West-Pommeren, strategisch gelegen bij de monding van de Oder, nu uitgegroeid tot de grootste Poolse haven (Szczecin-Swinoujście).

De zaken gaan goed, in 1751 wonen Johannes Hielkes de Haan en zijn echtgenote Trijntje Sjoerds de Bosch in Harlingen een mooi huis aan de Grote Ossenmarkt nummer 13. Voor 706 goudgulden waren ze in maart 1751 eigenaar geworden van het deftige en 'welbetimmerde' huis met aanbehoren aan de Ossenmarkt noordzijde, vóór hen bewoond door de vorige eigenaar, de overleden burgemeester Joost Agema. Verkopers waren de twaalf erfgenamen van Joost Agema. Ten noorden van hen stadsvroedmeester en burgerkolonel Jan de Reus (zijn familiewapen is afgebeeld op het wapenbord in de hal van het stadhuis). Het huis en voorhuis waren met blauwe stenen gevloerd, er was een grote royale voorkamer met een Italiaanse vloer, in de muur een notenbomen theekast.

Koophandel van Lijfland

Memel / Klaipėda ligt in het noordelijkste puntje van voormalig Pruisen, dicht tegen het vroegere Lijfland aan. Van de 18^{de}-eeuwse koophandel op Lijfland (nu Estland en Letland) gaf Egbert Buys in zijn *Nieuw en volkomen woordenboek van konsten en wetenschappen*, vol 6 (Amsterdam 1774) op pagina 820 een interessante beschrijving: De koophandel van Lijfland strekt zich uit over de hele Oostzee. De steden Riga, Revel (nu: Tallin, hoofdstad van Estland), Perna en Nerva (nu: Narva in Estland) worden door de Hollanders en Engelsen, Hamburgers, Bremers en Lübeckers sterk bezocht. Ze halen daar hennep, vlas, lijnzaad, leer, allerlei houtwaren, granen, grut, ongel (gesmolten dierlijk vet) en teer, voornamelijk van Nerva, vele Moskovische waren als pelterijen (bontwerken) en juchten (sterk ruikend Russisch leer) en brengen er allerlei specerijen, wijnen, brandewijnen, edik (azijnsoort), papier en buitenlandse vruchten en kramerijen, voornamelijk zout, lijnwaad (linnen), grof en fijn laken. Maar onder alle volken die daar heen koophandel drijven, zijn de Engelsen en Hollanders de voornaamste. Lübeck heeft onder alle aan de Oostzee gelegen koopsteden de grootste handel op Riga en Nerva.



Memel, Blick von der Börsenbrücke

De haven van Memel, met links stoomschip Friesland, prentbriefkaart ca 1915.

Memel rond 1800

In 1802 werd Memel als volgt beschreven: De rede van Memel is van de zee kant niet beschermd, en is daarom bij zware zeestormen voor de daar liggende schepen zeer gevaarlijk. Tot 1763 stond de houthandel te Memel nog in de kinderschoenen, er kwamen toen maar ongeveer 200 schepen hiernaar toe, maar sindsdien nam de houthandel zodanig toe, dat er gewoonlijk ieder jaar drie a viermaal honderdduizend, in Polen gekapte vurenhouten bomen naar Memel komen en dat deze stad jaarlijks wel 800 a 900 en soms wel 1000 schepen telt. Het grootste gedeelte van het geleverde hout wordt al in Polen vierkant gezaagd. Het kleinste gedeelte is rondhout, bestemd om planken en delen van te zagen, dit gebeurt door grote en kleine zaagmolens waarvan er in 1794 achttien molens te Memel stonden, en naast deze zaagmolens heeft men nog oliemolens en parelgortmolens. Het vierkante balkenhout, meest van twaalf tot veertien duim in kwadraat, wordt in Memel, naar de lopende voet Engelse maat, gewoonlijk in Hollands geld verkocht: zoveel stuivers Hollands courant per lopende Engelse voet. Omdat Memel geen eigen wisseling heeft en de wissels naar Koningsberg moet zenden om het geld daar voor te laten komen, waar voor commissie een percent onkosten wordt gerekend, bepaalden de houtkooplieden alle jaren, tot vermindering van geschillen, een vaste koers voor het Hollandse en Engelse geld, naar welke hetzelfde het hele jaar door berekend wordt. Het rijzen en dalen van de actuele koers heeft dus geen invloed op de bepaalde koers, maar wel op de prijs van het hout. Bij de overige goederen, die uitgevoerd worden, neemt men de koers aan, zoals die te Koningsberg (nu: Kaliningrad) is. Naast deze zeer belangrijke houthandel, waartoe ook masten, spieren, duigen en klaphout (=gekloofd eikenhout) behoren, heeft Memel ook een aanmerkelijke uitvoer van granen en slagzaad (=vlas- of lijnzaad, bestemd voor de olieslagerij), waarvan in goede jaren tot tienduizend last worden uitgescheept, alsook vlas, zaaizaad, hennep, leer en talk. (Bron: Jacques Le Moine de L'Espine, Isaac le Long, Reinier Arrenberg, *De koophandel van Amsterdam en andere Nederlandsche steden, naar alle gewesten der waereld*, Vol 3, 1802, pagina's 114-117).

Huwelijken tussen Memeler zeelieden met Harlinger meisjes

In de oude huwelijksregisters van Harlingen ben ik twee keer een huwelijk tussen een man, geboren in Memel, met een vrouw, geboren in Harlingen, tegengekomen. Misschien komt het vaker voor, maar dat vergt veel onderzoek.

Ludwig Benjamin Fluchmacher

Matroos Ludwig Benjamin Fluchmacher (geb Memel 13 augustus 1802, overl Harlingen 9 april 1874), wonende te Harlingen, zoon van arbeider Johann Gottlieb Fluchmacher en Anna Barbara Damus te Memel, trouwde in Harlingen op 21 mei 1830 met Grietje van Deulen, 25 jaar, dienstmeid, geboren en wonende te Harlingen, dochter van stuurman Jurjen van Deulen (overl 14 mei 1829) en Sytske Jochums (overl 24 februari 1830). Het huwelijk was een 'moetje', want drie maanden later, op 26 augustus 1830, werd zoon Jurjen geboren. Daarna volgden nog zes kinderen, waarvan alleen Sytske (geb 1837) en Jan (geb 1835) de volwassen leeftijd bereikten. Het gezin woonde in Harlingen op Lanen 18.

Zoon Jan Fluchmacher werd stuurman, later scheepsgezagvoerder op de *Drie Gezusters* en barkschip de *Harlingen* (thuishaven Harlingen). Hij trouwde te Harlingen in 1864 met Grietje Boterweg. Hij voer met de '*Drie Gezusters*' naar de geboortestad van zijn vader Memel, maar ook naar Riga (Letland) en Krageroe (zuidwest Noorwegen), Osterrisoer

(Noorwegen), Riisoer (Noorwegen), Narva (Estland), Sundsvall (Zweden), op avontuur, Boldera (Rusland), Lapviken (Finland), Leith (havengebied in Edinburgh, Verenigd Koninkrijk), Sannesund (Noorwegen), en later met het barkschip de 'Harlingen' behalve naar Sundsvall ook naar Darien (Golf van Panama) en Pensacola (Florida). De laatste scheepstijding van kapitein Jan Fluchmacher dateert van 17 oktober 1892. De *Harlingen* was een snelzeilend, gekoperd en kopervast Nederlands barkschip, groot 371,75 tonnen van 283 M3, en werd op 22 maart 1893 in Harlingen publiek verkocht.

John Henry Sommer

Sommer is nog steeds een veel voorkomende naam in Klaipėda. John Henry Sommer (geb Memel 1855, overl aan boord van de *Laura* te Helsingör 30 september 1901), kapitein op de driemastschoener *Laura* (gebouwd 1867 in Noord-Amerika, varend voor rederij Hubert Jans & Co te Harlingen) trouwde in Harlingen op 24 februari 1881 met Wesselina Katoen (geb Harlingen 7 januari 1855). Ze kregen één zoon: Johann Heinrich Sommer (geb Harlingen 21 december 1883). Het gezin woonde in Harlingen tussen 1880-1890 in de Hofstraat, op de Heiligeweg, in de Voorstraat, op de Lanen en laatste adres Noorderhaven 73 (Adresboek1905 Wesselina Katoen, weduwe J.H. Sommer c.s.). In 1878 was John Henry Sommer stuurman op de brik *Onderneming* met een gage van 50 gulden. In 1892 was hij kapitein op de schoenerbrik *Adelaar*. Hij overleed op 30 september 1901 aan boord van de tweemastschoener *Laura* te Elseneur (Helsingör, Denemarken).

De driemastschoener *Laura* waar John Henry Sommer op had gevaren, was het laatste zeilschip van de Harlinger vloot. Het schip met kapitein Wolthekker, strandde op 6 oktober 1905 op de Vliehorst, op reis van Sannesund naar Harlingen met een lading hout. De lading werd geborgen, maar door aanhoudend stormweer werd in de weken na de stranding het schip volledig uit elkaar geslagen. Hiermee ging het laatste zeilschip van de Harlinger vloot verloren.

Laatste wijziging: 24-12-2013