

Binne Lútsen Boarnstra †

HANSAS EN HANZE VAN STAVEREN



*Zegel van Stavoren, tweede helft van de
veertiende eeuw.*

'SIGILLUM BVRGENSIVM DE STAURIA' 1369

Bron: Stadsarchief Hamburg

*Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veeveelvoudigd
zonder duidelijke bronvermelding.*

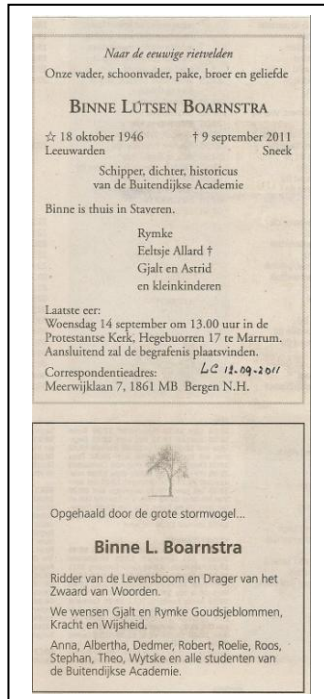
Verantwoording

Staveren is één van de oudste steden met stadsrechten van Europa maar wie hier zoekt naar overblijfselen van haar roemruchte verleden vindt daarvan boven de grond nauwelijks iets terug, want vrijwel alles is hier door oorlogsbranden verwoest en door de zee verzwolgen.

Een legende-achtig sprookje bleef over maar dat is onvoldoende en daarom gaan wij nu proberen om in dit boekje het onzichtbare zichtbaar te maken door middel van realistische beschrijvingen en illustraties. Een dorre opsomming van historische feiten is daarbij meestal niet gewenst maar soms toch noodzakelijk omdat er al 400 jaar lang teveel werd gefantaseerd over de geschiedenis van Oud-Staveren. Om nu iedereen tegemoet te komen, wordt elk hoofdstuk voorzien van noten die verwijzen naar schriftelijke bronnen en bewijzen.

Vanzelfsprekend had Oud-Staveren zelf ook een archief maar dat is tijdens de Hollands-Friese oorlogen van 1345-1422 in rook opgegaan. Gelukkig kon via de digitale snelweg nog het één en ander uit buitenlandse bronnen worden opgevist.

De schrijver :



Inleiding

Karel de Grote en later de Duitse keizers hadden belang bij een goed functionerend handelsnetwerk in Europa en wie anders dan de Friezen waren daarin het best bedreven.

Tussen 1057 en 1068 ontving Staveren stadsrechten omdat de stad toen al belangrijk was voor de internationale handel. Deze stadsrechten bestonden uit het recht om een eigen munt te slaan, markt- en stapelrecht, handels- en tolprivileges en een eigen rechtspraak¹).

Van oudsher deden de Friezen al liever zaken met de keizer en de paus dan met hun leenheren of vazallen want als deze zetbaasjes iets te vrijpostig werden, mochten de Hansas of handelscoöperaties bij eventuele schade altijd bescherming verwachten van de hoogste instanties. Zo bevond zich de londstrete of overlandverbinding Stauer-en-Colne²) rechtstreeks onder keizerlijke bescherming.

Belangrijke figuren in dit verhaal zijn de Aldermannen die door de kooplieden werden gekozen. Zij bemiddelden tussen de Hansas en de plaatselijke overheid en lieten overal in Europa hun sporen achter in de vorm van Friese straten, marktpleinen, stadspoorten, havenwijken en stadskwartieren³). Deze Hansas vormden naast de Pax Romanorum, Francorum en Germanorum een soort Pax Frisorum in de vorm van een handelsorganisatie zonder militair en ambtelijk apparaat. Daar is weinig van bekend en opgeschreven, want het betreft hier een gewoonterechtelijk verband dat pas vanaf de 13de eeuw als Steden-Hanze enige militaire en ambtelijke vorm kreeg, toen door het uiteenvallen van grote keizerlijke bestuursgebieden in kleinere nationale staten, de vrije handel vanuit open markten steeds meer veranderde in een door muren beschermde stedenhanze. Zo werd de reizende koopman steeds meer een stadsbestuurder en nam ook de monopolisering van de handel toe.

Intussen behield Staveren haar open karakter want zij kreeg pas in 1398 een aarden omwalling en uit het vervolg zal blijken dat deze stad als zodanig een unieke en vaak bemiddelende rol heeft gespeeld tussen Hansas en Hanze.

Voordat het hier nu te pittig wordt, gaan wij eerst even kijken naar de gunstige ligging van Staveren in het Middeleeuwse Europese handelsnetwerk.

Noten

- ¹⁾ Stadsrechten toegewezen door graaf Egbert I en keizer Hendrik IV, in 1108 bevestigd door Keizer Hendrik V en aartsbisschop Frederik van Keulen. Hierin wordt onder anderen het gerechtelijk tweegevecht afgeschaft, het gewoonte-recht van de Hansas bevestigd, vrijheid verleend om niet op het bodthing of de grafelijke gerechtsdag te verschijnen en worden de tolprivileges van de Staverse Rijnvaarders-Hansa bevestigd.
- ²⁾ Londstrete Stauern-Colne in de Lex Frisionum.
- ³⁾ Alleen al in Duitsland telt men 45 Friesenstrassen en bijvoorbeeld het Noorder Oude Stadskwartier van Keulen is een mooi voorbeeld van de voortdurende aanwezigheid van Friese kooplieden . Voor 950 lag dit gebied nog buiten de stadsmuren in de vorm van een havenwijk aan de Rijn waar de schepen laadden en losten tussen haaks op de wal geplaatste steigers of laadbruggen. Dit was de oude Hansas-of handelswijk van Keulen die na 950 binnen de stadsmuren kwam te liggen omdat de stad toen blijkbaar al zwaar bedreigd werd. Nog steeds wordt dat stadsdeel het Friesenviertel of het Friese (stads)kwartier genoemd met daarin de Friesenplatz, de marktplaats, de Friesenstrasse en de Noordoostelijke stadspoort, de zogenoemde Friesentor.

Hoofdstuk I

Nu was Friesland vroeger veel groter dan de tegenwoordige provincie met die naam. Het strekte zich uit over het gehele kustgebied tussen Kantwyk in Noord-Frankrijk en Ribe-Sleswyk in Zuid-Denemarken ¹⁾. De Romeinen noemden het gebied ten zuiden van de Oude Rijn dan ook Frisia Citerior, het Friesland aan deze zijde, en het gebied ten noorden daarvan Frisia Ulterior, Friesland aan gene zijde ²⁾.

Voor de stormvloedwerende bedijking woonde men daar op strand-wallen, keileemkoppen en terpen. Naast jacht en visserij was vooral de schapenteelt en de zoutwinning belangrijk. Het brakachtige gebied onder invloed van de zoute zee leende zich namelijk nog niet tot uitgebreide akkerbouw en zuivel-productie. Graan, hout, metalen enzovoort moesten geïmporteerd worden en zo waren de Friezen al ver voordat de Romeinen hier verschenen vooral ook handelaren. Het Pallium Frisionum of Fries wollen doek was toen al over heel Europa bekend en gewild terwijl het zout meestal dichterbij in de buurt werd verhandeld.



Model van een Knarr

volgens werd dan in speciale weefhuisjes het eindprodukt klaargemaakt, geverfd en in rollen aan de koopman-schipper aangeboden met daarbij de bestellingen die hij als retourvracht moest meenemen.

In knarren, korte brede vrachtscheepjes gebouwd op lange kiel met kromme stevens, voer het dan heen met kleeft, zout en ander stukgoed. Waar gelost werd, kwam weer andere vracht aan boord en zo zeilde men het water dun en ook omdat de Friese landen zo strategisch tussen Duitsland -Engeland en Frankrijk- Scandinavië lagen, kon zich hier naast de gebruikelijke invoerhandel een enorme tussenhandel ontwikkelen.

Staveren lag in dat geheel bijzonder gunstig met vaarverbindingen naar de Noordzee en binnenvaartverbindingen naar Duitsland, Vlaanderen en Denemarken. Die naar Duitsland volgde de Nagele, IJssel en Rijn, die naar Vlaanderen het Almere, Vecht, Lek, Striene en Honte en die naar Denemarken de Sudermuda, Middellzee en Waddenzee ³⁾.

In een oud Engels epos wordt deze laatste vaarweg de Swanrâd of Zwanenweg genoemd ⁴⁾ en prof. Jan de Vries noemt het terecht de Friese Binnenweg ⁵⁾.

De Romeinen hebben geen melding gemaakt van deze route maar dat hoefde ook niet omdat zij al voldoende zorgen hadden om niet tussen de drijvende laagveeneilanden op het Flevomeer te verdwalen. Hun Friese loodsen zullen hen ook niet echt wegwijs hebben gemaakt want noordelijk van de Rijn waren

Zout werd gewonnen uit laagveen dat tijdens de herfst- en winter- vloed door het zeewater werd overspoeld en overslibd. Het kleilaagje werd verwijderd, het veen afgestoken, gedroogd, direct verbrand of als turf verkocht. De as werd dan verzameld en uitgekookt, het zout bleef over. Het begrip zoutzieden wijst op een typisch Fries bedrijf want siede betekent nog steeds, koken.

De schapenwol werd geschoren, gekamd, gesponnen en geweven binnen een soort huisnijverheid. De vrouwen kwamen vanaf de herfst bij elkaar op spinvisite en ver-

de Romeinen alleen maar welkom als zij handel wilden drijven. Zodra zij echter streefden naar gebiedsuitbreiding door middel van hun militaire en ambtelijke apparaten kregen zij de wind van voren en liepen ook hun versterkingen langs de Rijn gevaar.

De Romeinen werden uiteindelijk verdreven en de verbinding tussen Frisia Citerior en Ulterior hersteld maar niet voor lange tijd want nu waren het de Franken die aasden op de vruchten uit de delta's van de Schelde, Maas en Rijn, Eems, Wezer en Elbe.

Dagobert, de overgrootvader van Karel de Grote, veroverde eerst Groot Vlaanderen ⁶) en daarna stootte zijn zoon Pippijn door tot aan de Rijn. De slag om Wyk of Dorestad was begonnen en daarvandaan willen we dan nu beginnen met de handelsgeschiedenis van Staveren dat toen reeds bestond maar niet wordt genoemd omdat het naar alle waarschijnlijkheid tot dan toe nog een vredig of bescheiden plaatsje was.

Tot 800 was Dorestad nog één van de belangrijkste handels-en overslagplaatsen van Europa. Het stond onder bescherming van de Friese koningen die resideerden in de Wiltenburg onder Utrecht .

De laatste Friese koning Redbad verliest de strijd tegen Pippijn en later tegen diens vader Karel de Grote ⁷). Nu werd in Dorestad een tweede Frankische Rijkstol gevestigd en ging alles mis want de Noormannen lieten zich hun oude tolvrijheden niet afnemen en begonnen oorlog te voeren tegen de Franken. Daarbij werd Wyk zo vaak in de as gelegd dat de kooplieden daar geheel verdwenen want waar oorlog heerst, verdwijnt de bonafide handel. Tiel, Deventer maar vooral Staveren werden de natuurlijke opvolgers van Dorestad.

De Friezen namen vrij gemakkelijk het Kruis aan want eenmaal varend onder de christelijke vlag behielden zij hun handelsprivileges in geheel Europa en streefden als zodanig de Noormannen in de handel voorbij. Eigenlijk was hun christianisering een schijnvertoning want de weerzin van Friezen en Scandinaviërs tegenover de Romaanse cultuur was niet alleen een kwestie van die op gewelddadige wijze opgedrongen godsdienst met de in hun ogen laffe verzoeningsleer. Ook het feodale stelsel met zijn verdeel- en heerspolitiek, de ommuring van steden terwille van het handelsmonopolie en de imperialistisch-kolonialistische neigingen van die cultuur stuitten hen in niet geringe mate tegen de borst.

Vanaf 802 wordt er dus een overlandverbinding of londstrete Staueren-Colne genoemd en vanaf 834 is er sprake van een Sint Odulfsklooster in Staveren. Omdat men zo'n kerkelijk centrum niet zomaar ergens in de wildernis plaatste, moeten er voor 800 in en om Staveren al handelsbewegingen hebben plaatsgevonden. Uit de achste eeuw zijn er geen berichten overgewaaid van een bezoek van Bonifatius en zijn wreker Karel Martel. Blijkbaar zijn dezen direct over de Sudermuda doorgevaren naar de Middellzee. Voor de latere koning van Noorwegen Olav Tryggvason was er in 991 blijkbaar wel een reden om de stad met een bezoek te vereren.

Prof. Jan de Vries en prof. J.H. Gosses⁸⁾ relativeren de eenzijdige en negatieve kerkelijke kroniekschrijving omtrent het verschijnsel Noormannen maar staan niet stil bij het bezoek van Olav aan Staveren en de berichten daarover in de annalen van Hildesheim. Volgens die annalen zou de stad in 991 door zeerovers zijn geplunderd en verwoest⁹⁾.

Olav was de zoon van een Zweedse Alderman in Estland die daar de belangen van de Zweedse Hansas vertegenwoordigde. Voor de Friezen vormde Zuid-Zweden het belangrijkste bruggehoofd in de handel tussen Oost en West en voor de ondergang van Dorestad vindt men daar dan ook Friese Hansas en Aldermannen in Birka, Sigtuna, Schonen en Gotland. Daarom is het ongehoofwaardig dat Olav zich zou hebben vergrepen aan Staveren, vanouds één van de beste bondgenoten van Scandinavië. Hooguit heeft Olav zich de schatten van Sint Odulf toegeëigend want in kerkelijke concentraties vond men nu eenmaal de inkomsten van moeizaam gewonnen tiendenheffingen benevens goud en zilver en meestal ook goedgevulde wijn-en bierkelders. Bovendien beschouwden de Noormannen kerkelijke concentraties en ommuurde steden als een Romaans-imperialistische bezettingsmacht, waarvan zij de Lage Landen wilden bevrijden¹⁰⁾.

Volgens de kerkelijke kroniekschrijving zouden Noormannen en Friezen in slaven hebben gehandeld. Alweer een valse beschuldiging want men handelde liever in gevangen genomen krijgers en nog liever in gegijzelde kerkelijke hoogwaardigheidsbekleders die vervolgens tegen losgeld werden vrijgelaten. Het lot van de monniken was daarbij steeds onzeker maar als dezen zich niet verzetten en alleen maar dachten aan oremus of laten wij bidden dan liep het meestal met een sisser af want iemand die zich niet kon of wilde verdedigen mocht volgens het Scandinavische recht niet gedood worden. Intussen betekent het Friese begrip oeremus, afgeleid van het Romeinse oremus nog steeds, overstuur raken.

Noten.

¹⁾ Groot-Friesland zoals Jacob van Maerlant dat in de 13de eeuw nog beschrijft in zijn Spiegel Historiae:

Dit lant, dat wi noemen al	Tfolc dat up ter zee woent al
Tusscen de Wesere ende Sincfal	Tusscen der Wesere ende Sincfal
Dat was al, breet ende lanc.	Dat wi Vrieselant heten bi namen.

(blz. 162 en 163, III Partie, VIII Boek)

²⁾ Zie ook Frieslands oudheid van dr. H. Halbertsma.

³⁾ Binnenvaartverbinding tussen Kantwyk-Brugge en Sleswyk-Ribe.

De Striene of Struona was een noordelijke Scheldetak en de Honte werd later Westerschelde genoemd.

⁴⁾ Oud-Engels epos Beowulf, 6de of 7de eeuw.

⁵⁾ De Friese Binnenweg, in De Vikingen in de Lage Landen bij de zee, prof. dr. Jan de Vries.

⁶⁾ Groot Vlaanderen tussen de Somme en de Honte (latere Westerschelde).

⁷⁾ De laatste heldendaad van Redbad was de verovering van Keulen en het ver-drijven van de Franken uit die stad waarna de Friese handel aldaar weer even vrede had.

⁸⁾ Vikingen in de Lage Landen bij de zee, prof. dr. J. de Vries en Deense heerschappijen in Friesland van prof. dr. J. H. Gosses.

⁹⁾ Annalen van Hildesheim, 991. De keizerin Theophanu stierf. Een vuur dat uit de Rijn omhoog steeg, verbrandde de aanliggende dorpen. Ook plunderden en verwoestten de zeerovers Staverun en vernielden ook andere plaatsen aan het strand.

¹⁰⁾ De vernietiging van handelsplaatsen behoorde beslist niet tot de gewoonten van de Noormannen.

Zo werd bij de bestorming van Hamburg in 824 alleen de Hammaburg verwoest. De suburbia of handelswyk werd met rust gelaten. Dorestad was een uitzonderingsgeval omdat het op de grens van twee verschillende kulturen lag en na de Frankische verovering en de instelling van een Rijkstol als een vijandelijk gebied voor de handel werd beschouwd.



Kaartfragment van de Zuiderzee in 1573 door Sgrooten

Hoofdstuk II

Vanaf de 12de eeuw voltrekken zich in de Lage Landen grote veranderingen, te beginnen met de stormvloedwerende bedijkingen die een steeds grootschaliger karakter krijgen. ¹⁾

De eerste bedijkingen werden eilandsgewijs over de hoogste kwelders aangelegd omdat de techniek en ook de mankracht om diepere slenken af te dammen eerst nog ontbrak.

De herfst-en wintervloeden liepen nu al steeds hoger op over de buitendijkse gronden en zij die daar nog op terpen woonden, zagen met lede ogen aan hoe hun gronden sneller afspoelden dan dat zij opslibden terwijl de slenken die hen scheidden van de bedijkte stelsels steeds breder en dieper werden. Wie nu niet wilde of kon bedijken, moest wijken.

Nu waren de Friezen van vlak bij de zee wel gewend aan enig landverlies. Meestal konden hun zonen als zij niet gingen varen wel verder landinwaarts op de overslibde lage venen of brakke broekwouden een nieuw agrarisch bestaan

opbouwen, nadat zij daar aan het einde van de tijbewegingen lage terpen hadden opgeworpen. Maar dat werd steeds moeilijker want de herfst-en wintervloeden liepen nu ook daar steeds hoger op rondom de reeds bedijkte gronden. Het totale zeeboezemgebied was kortademig geworden.

Veel buitendijkers kwamen nu berooid achter de dijken terecht in Cisterciënser werkverschaffingskloosters. Daarvandaan probeerden zij met man en macht de diepere slenken te overdammen om zo dan eenmaal pachter te worden op de nieuw ingedijkte gronden, meestal pachter van de Rooms-katholieke kerk die daar dan de tiendenbelasting over de eertijds onbelaste grond kon opstrijken. Daarom geloven wij nu nog steeds dat de stormvloedwerende bedijking vooral een uitvinding is van de kerk op de wijze van . . . Als de Freesen nich hadden argen dieck, kaam keener vann ihn int himelrieck ²). Het spreekt intussen vanzelf dat zij die weinig zin hadden in al die onvrijheid, liever vertroosting zochten in de handelsvaart.

In de 12^{de}, 13^{de} en 14^{de} eeuw ontstaan nu steeds grotere zeeboezems zoals Wester-en Oosterschelde, Zuiderzee, Lauwerszee, Dollart, Jade en Jever. Een Kieler hydroloog vat dit allemaal samen met de eenvoudige woorden. . . De bedijking en alleen maar de bedijking is de oorzaak van de gelijktijdig beginnende kustveranderingen ³). Daaraan mag worden toegevoegd dat door grootschalige zoutwinning de buitendijkse gebieden ernstig waren verzwakt en als zodanig het proces van zeeboezemvorming mede bevorderden.

Voor deze ontwikkelingen wordt de Friese handel in Europa vertegenwoordigd door Hansas, bondgenootschappen of gilden van schippers-kooplieden, overal vertegenwoordigd door gekozen Aldermannen die bemiddelen tussen handel en overheid, de bestaande privileges bewaken en soms optreden als bevrachter. Hoelang deze Hansas in Europa al functioneren, is niet precies bekend en dat is op zichzelf geen slecht teken want vreedzame structuren dringen meestal niet door tot de geschiedschrijvers. Toch dringt er heel af en toe een bericht door, bijvoorbeeld van een Friese Hansa in Eoferwyk, Everswyk of York die in slaven zou hebben gehandeld of uit Frankrijk waar de Friezen markt hielden in St. Denis vlak bij Parijs.

Omstreeks 800 is er ook sprake van een Friese Wyk aan de Tiber te Rome waar nu nog steeds de Friese kerk staat. Daarin bevindt zich een gedenksteen met onder anderen de naam Leomot de Stavera ⁴) en een belangrijke vermelding is hierbij dat in alle Friese wyken in Europa rijksonmiddelijkheid gold, dat wil zeggen dat daar een eigen bestuur en rechtspraak gold. Uit het vervolg zal nu

blijken dat deze Pax Frisorum nog tot in de 13^{de} eeuw hier en daar zichtbaar blijft.

Aldermannen waren niet alleen zaakgelastigden. Zo bemiddelt Herman de Stavere in 1178 tussen Keulen en Verdun ⁵⁾, en tijdens de drukke scheepsbewegingen voor de Engelse kust in het begin van de 13de eeuw ⁶⁾ komen wij Simon de Stavere tegen in Lennem of Kings Lynn en gaat er pas echt een helder licht schijnen over de functie en de positie van de Friese Alderman binnen de Middeleeuwse handelsgeschiedenis van Europa.

Simon stond als Aldermannus Romani Imperii apud Lennem onder rechtstreekse bescherming van de Duitse keizer en bemiddelde tussen de Hansas en later ook tussen de Hanze en de Engelse koning ⁷⁾.

Een Alderman was meestal zelf ook schipper-koopman of alleen koopman geweest en had dus een praktische kennis die zich uitstreckte over een groot handelsgebied. In 1249 was Simon nog deelachtig in een handelscoöperatie waarvan toen vier met graan beladen schepen, ondanks een algemeen graanuitvoerverbod, te Lennem werden vrijgelaten.

Intussen voeren sommige schippers nog op knarren maar die werden op den duur vervangen door steeds grotere kromstevens en koggen omdat door bevolkingstoename binnendijks en de opkomst van steden aldaar, de vraag naar graan en andere grondstoffen met sprongen toenam. Daarnaast vroegen scheepsbouw en bedijking steeds meer hout want vooral in licht overslibde veengebieden bedijkte men voor de 17^{de} eeuw nog met dubbele palenrijen die werden gestaagd en volgestort met wier en zoden. Zo verdwenen de oerbossen uit de Lage Landen en moest het hout van verre worden gehaald. Stukgoedvracht werd al met al steeds meer bulk-of ruimvracht.

Grotere schepen met in verhouding een goedkopere vracht en meer personeel dwongen de kooplieden tot een strakkere organisatie en zo werd de zwervende schipper-koopman steeds meer een koopman aan de wal die maar te zorgen had dat de schepen op tijd werden bevracht.

De Hanze als stedenbond streefde nu de Hansas voorbij.

Aan de positie van de Alderman veranderde niet zo veel want met zijn brede kennis en inzicht was hij vaak de gewenste persoon om te bemiddelen in allerlei conflictsituaties. Zo bemiddelt in 1285 Rudolfus de Stoueren samen met Hartwico de Nagele de Campen en een niet met name genoemde Alderman uit Grunnong, onder voorzitterschap van de Zweedse koning Gustav, in een

conflict tussen de Noorse Hansas en de Duitse Hanze wat uiteindelijk leidde tot de vrede van Kalmar ⁸).

Misschien is deze opsomming van feiten niet voor alle lezers aantrekkelijk maar het is nu eenmaal noodzakelijk om daarmee Staveren na 400 jaar geschiedenisvervalsing weer eens goed op de kaart te zetten.

Ondertussen is het een historische vergissing dat de Hollandse graven in Staveren veel invloed zouden hebben gehad want van een grafelijke vertegenwoordiging van schout en schepenen is hier zo goed als niets terug te vinden.

Een gekozen bestuur van Aldermannen bleef baas.

Vanwege de tolprivileges in de binnenvaart naar Vlaanderen was de stad vanzelfsprekend geneigd tot een welwillende houding jegens Holland maar zoals straks zal blijken, was dat meer koopmanstactiek dan ware liefde.

Eind 13de eeuw verliest Staveren binnen de Nederlandse Hanze langzaam haar leidersrol aan Kampen. Dat werd vooral veroorzaakt door het ontstaan van het Urker Val ⁹), want sindsdien hoefden de zeeschepen niet langer hun vracht in Staveren over te laden op binnenschepen die dan vervolgens langs kronkelige waterlopen naar het zuiden voeren. Zoals altijd hielpen een aantal waterstaatskundige veranderingen daaraan mee. In dit geval was dat de verdere indamming van de Middellzee waardoor de vloedden daar steeds minder zeeboezem of instromingsmogelijkheden vonden en hun water via het Amelander Zeegat steeds meer naar het westen begonnen te persen.

De schepen voeren nu dus niet langer langs Sudermuda en Middellzee maar zeilden om Harlingen heen door het Coggediep en langs het Camper Sand het Amelander Zeegat uit.

Daarbij namen Marsdiep en het Terschellinger Zeegat in omvang toe en zo werden de vloedden in het Zuiderzeebekken steeds hoger opgestuwd.

De zoutwinning had, zoals wij al hebben gezien, de buitendijkse gronden ernstig verzwakt en ook de boormossel, die gaten maakt in het kleidek en zich nestelt in het veen, had die gebieden flink poreus gemaakt en er was dus niet zo heel veel voor nodig om grote overslibde veengebieden in zee te veranderen. De Staverse abdijs Sinte Odulf vertelt hierover het volgende verhaal.

In 1230 was de abdijs niet langer instaat om zich uit eigen middelen tegen de zee te beschermen. Die middelen bestonden vooral uit de tiendenheffing of de belastinginkomsten uit het oude Sudergo. Aan de lijst van Odulfkapellen in dat gebied kan men zien dat het Staverse Dekanaat of kerkelijke belastinggebied zich uitstreckte over de gehele Zuidwesthoek en het verdrongen gebied ter hoogte van de huidige Noordoostpolder dat in die tijd al zwaar door de zee

bedreigd werd. En wat men daar ook deed aan dijksbouw, er was geen houden aan. "Een stille uittocht van boeren, geen enkele kroniek die hier iets over schrijft, geen klacht die op papier kwam te staan" ¹⁰). In 1300 was bijvoorbeeld Nagele al van de kaart verdwenen en even eerder schrijft Jacob van Maerlant het volgende over die uittocht. . . Oick heb ik gelesen in oldene breven, hoe foor disse tiden henne, sint ghecomen die Fresen, en hebben gestichtet Campervenne en inderdaad vinden wij in het wapen van Kamperveen een leeuw die tot zijn middel in het water staat met daarboven een groot pompeblad ¹¹).

Nu was het kleidek ter hoogte van Odulf dikker dan dat van zuidelijker gelegen gebieden omdat de abdij dichterbij het inkomend getijde lag, maar het was niet dik genoeg om de venige ondergrond tegen de erosie van eb en vloed te beschermen. Steenstortingen boden geen bescherming want de stenen zakten na onderholling van het veen zo'n vijf meter de diepte in tot op de zandige of lemige ondergrond en daarom werkte men in overslibde veengebieden met staf- of palendijken met een dubbele palenrij tot in het zand geslagen, gestaagd en volgestort met wier en zoden. Een dure aangelegenheid als men bedenkt dat er voor 1533 nog geen hoofdelijke omslag van het dijksonderhoud was en de middelen tot dijks- en havenonderhoud nog ter plaatse moesten worden opgehoest.

Ondanks alle aalmoezen en aflaten stond Odulf in 1307 tegen de zee aan en in 1323 klotste het water al tussen de heipalen onder de abdij die met haar twee torens grotendeels in puin lag. De brug, een kistwerk naar de kapel, was weggeslagen en dat alles vormde nu samen een klein eilandje op 900 meter afstand ten noordwesten van de huidige noorderhaven, voor altijd door het Oude Gat van de vastewal gescheiden ¹²).

Intussen bloeiden handel en scheepvaart nog steeds. Zo tellen wij in 1294 in Ravensere, Scartheburgum en New Castle 39 opgelegde schepen waarvan 17 uit Staveren, 7 uit Friesland, 1 uit Harderwijk, 3 uit Kampen en 11 uit Lübeck en Stralsund.

Nu gebeurde het wel vaker dat buitenlandse schepen in Engeland werden gecontroleerd op verboden vracht voor aartsvijand Frankrijk, bijvoorbeeld in 1297 te Scartheburgum waarbij de kogge Godyer van burger-koopman Dodin de Stower wordt gecontroleerd, of tussen 1311 en 1312 in Jarnemude waar het 16 schepen betreft, 7 uit Staveren waaronder de Blitheleven van Gerhard de Stavere, 6 schepen uit Friesland, 1 uit Medenblik, 1 uit Harderwijk en het schip van Bondinus de Waldercom. Na 1326, als er in Ipswich 8 schepen van

Staveren en 1 van Hindelopen worden opgelegd, wordt het blijkbaar weer even rustig tussen Frankrijk en Engeland. Nauwelijks is er dan al een afname van de Stavere handel te bespeuren en is de stad zelfs nog in staat om een zee-oorlog met Lübeck te overleven.

Noten.

- 1) Bedijking is in de Lage Landen een overoud verschijnsel want voor de stormvloedwerende bedijking legde men al zomerdijken aan rondom de hooi-landen om het gewas tegen de hogere zoute zomervloeden te beschermen. Deze mied-, maad-ofmedepolders functioneerden tijdens de hogere herfst-en winter-vloeden als landaanwinningsgebied want daar kon in een relatief rustiger stroomsituatie de vruchtbare zand-zavelachtige kleibezinken. Stormvloed-werende bedijking betekende dus een kulturele revolutie in de bewonings-geschiedenis der Lage Landen want men wist dat nu voortaan de binnendijkse gronden geen gelijke tred meer zouden houden met de zeespiegelstijging.
- 2) Oostfries gezegde.
- 3) Der Deichbau und nur der Deichbau ist die Ursache der mit ihm einsetzenden Küstenumwandlung, Theodor Janssen, Kiel.
- 4) Herman de Stavere, H. U. B. I, nr. 28.
- 5) De Friezenkerk bij het graf van Petrus, T. Muskens.
- 6) Volgens de H. U. B. berichten is meer dan de helft van alle opgebrachte schepen van Staveren afkomstig, bijvoorbeeld de schepen van Reimberd, Gilbert en Wibrand de Stauria, Kings Lynn, 13juni 1224, H. U. B. I, nr. 160, de schepen van Gerardi en Radulf de Stauria in Portsmouth vrijgelaten, 28 juni 1224, H. U. B. I, nr. 161, Gilberts en Gerardi de Stauria (bij voorbaat) in Londen vrijgelaten, 28 juli 1224, H. U. B. I, nr. 162, Radulf de Stauria in Londen vrij-gelaten, 27 juli 1224, H. U. B. I, nr. 167, Archebald de Stavere in alle havens van Suffolk vrijgelaten, 10 augustus 1230, H. U. B. I, nr. 235, vier met graan beladen schepen van Simon de Stavere en zijn coöperanten in Lynn vrijgelaten, ondanks een algemeen graanuitvoerverbod, 16 mei 1249, H. U. B. I, nr. 374.
- 7) Simon de Staurie, Aldermannus Romani Imperii apud Lennem, L. U. B. I, nr. 329. Zie ook: Die Stellung des englischen Ältermannes in der Verfassung des Stalhofes, Nils Jörn, H. G.
- 8) Vrede van Kalmar, Gulbyarkshedh 31 oktober 1285, H. U. B. I, nr. 993.

- ⁹⁾ Val van Urk. Het begrip Val betekent meestal een eenmalige overstroming van reeds bedijkte gebieden zoals het Sincfal in Vlaanderen en de Jeverfalin Noordfriesland voor de kust van Sleeswyk-Holstein.
- ¹⁰⁾ Schokland, het verlaten eiland, dr. Bouman.
- ¹¹⁾ Het wapen van Kamperveen, gemeente-archief IJsselmuiden.
- ¹²⁾ De meest informatie hierover geeft K. Heeringa in zijn proefschrift Oud Staveren.

Hoofdstuk III

De vrede van Gent

Soms werd het koopliedenrecht vreemd verstoord. Zo dwong in 1155 de Saksische hertog Hendrik de Leeuw, na een verrassingsaanval op Sleeswyk gevolgd door intimiderende vernielingen, de kooplieden aldaar met schone beloften naar Lübeck¹⁾.

Het was toen nog vrij ongebruikelijk dat plaatselijke overheden zich bemoeiden met de internationale handelsbewegingen en daarom zou de Duitse keizer zeker hebben ingegrepen als het hier niet draaide om een grensgeval tussen Duitsland en Denemarken, met als inzet de oude overlandverbinding Noordzee-Oostzee. Vanaf de vroegste tijden stond dit gebied onder het gezag van de Bjark Eyar Rettr²⁾, de Scandinavische tegenhanger van de Pax Frisorum, maar na het oprichten van de Denenwal tegen de Franken kwam het onder gezag van de Deense koningen³⁾.

Een stukje handelspolitiek, blijkbaar met instemming van de Duitse keizer, komt hier in zicht want Hendrik de Leeuw wilde ter wille van de tolinkomsten en de ontwikkeling van Hamburg en Lübeck de overlandverbinding Noordzee-Oostzee tot binnen de grenzen van het Duitse Rijk verplaatsen. De lezer zal intussen misschien denken dat wij nogal afdwalen van Staveren, maar het tegendeel is waar. Nu waren de Staverse zeevaarders wel gewend aan de Ommelandvaart rond Denemarken maar bij een verkeerde wind was toch de west-oostverbinding over Sleeswyk verreweg de gunstigste.

Een overlandverbinding Hamburg-Lübeck werd te duur en daarom waren de Staversen er als de kippen bij om hun oude Ommelandvaardersprivilege door de Deense koning te laten bevestigen en daarmee zouden zij zich tot in lengte van dagen tolvrij door de Sont bewegen⁴⁾. Zo ligt er dan naast de vraag naar meer ruimvracht ook in de tanende overlandverbinding via Sleeswyk een

oorzaak besloten tot de ontwikkeling van steeds grotere koggeschepen en rondstevens.

Door het gedrag van Hendrik de Leeuw, de grote promotor van Lübeck, was de verhouding tussen Hansas en Hanze niet echt vrolijk geworden en ook Staveren was niet echt blij met het monopolistische streven van Lübeck. Toen die stad ook nog eens in 1249 de Ommelandvaart voor Friezen, Vlamingen en Goten wilde verbieden ten gunste van de overlandverbinding Hamburg-Lübeck, viel dat op zijn zachtst gezegd niet in goede aarde ⁵). De Scandinavische Hansas kregen ook steeds meer last van het opkomende handelsmonopolisme van de Duitse Hanze en daarom konden conflicten niet uitblijven. Zoals altijd begon dat met piraterij waarbij soms ook per ongeluk Stavere schepen werden getroffen en daarom zien wij dan in 1285 de gezanten van Staveren, Kampen en Groningen samen met de Zweedse koning bemiddelen tussen Hansas en Hanze. Dat leidde tot de vrede van Kalmar ⁶).

Dit verhaal zal laten zien dat Staveren als open en dus niet ommuurde stad zelf geen monopoliepositie nastreefde en dus trouw bleef aan haar Hansasverleden. Daarbij bleef zij steeds schipperen tussen Hansas en Hanze tot in 1329 de bom barste.

Aanleiding tot de zee-oorlog met Lübeck was een incident in de buurt van Bardenvorde of Bara in Halland-Zweden. Een schip uit Lübeck werd daar geenterd door piraten en een Stavere schip schoot hen te hulp want dat was binnen de Hanze verplicht. Daarbij verloor Staveren 1 schip en 13 scheepslieden. Lübeck maakte geen aanstalten om de schade te vergoeden onder het voorwendsel dat de Lübeckers geen hulp hadden gevraagd. Toen alsnog in 1329 twee Stavere Aldermannen in Lübeck schadevergoeding vroegen, werd dat geweigerd.

Een zee-oorlog tussen Staveren en Lübeck brak uit en in hun vitten of handelsnederzettingen op Schonen in Zuid Zweden vonden soms tijdens de hariïncitit zware handgemenen plaats tussen Stavere en Lübecker sciplude.

Op verzoek van de Hanzeaten moest er nu bemiddeling komen. Staveren weigerde een bemiddeling van graaf Willem III omdat de Hollandse graven al meer dan 50 jaar bezig waren om de overgebleven Friese Gewesten te kolonialiseren ⁷). Uiteindelijk slaagde een zware delegatie van Aldermannen uit Gent, Brugge, Yperen, Dordrecht, Middelburg en Zierikzee erin om de partijen te verzoenen. Bij deze Vrede van Gent werd alle wederzijdse schade tegen elkaar weggestreept en moesten alle gevangenen worden vrijgelaten.

Pieter Mante, Wynoud Altghera, Tideman Jonghe Evecken zone, Gheltmaer zinn broeder ende Tideman Pelegrimssone van Stavere claghen, dat si te Valsterbode in die vrye maerct binnen vrede zere ghesleghen ende ghewond worden ende grote smeetheid ghedaen wordt van der meente van Lubeke die in die hariinctiit te Sconen waren⁸⁾.

Blijkbaar was het schenden van de marktvrede een zware overtreding en daarom krijgen deze Staverse burgers schadevergoeding.

Twee maanden later gaat Uolker, abdt van der abedie sinte Adolfs te Staueren schriftelijk akkoord met de beslissingen van de Gentse Vrede met onder anderen de volgende woorden.

So verbinden wy al tgoed van onzer abdyen, waer dat gelegen es, ende willen, dat het bliue verbonden tallen daghen.

Volker lijkt hier alle middelen van de abdij in te zetten als onderpand voor een duurzame vrede. Odulfus was intussen vier jaar voor de oorlog aan de zuidkant van Staveren opnieuw herrezen en blijkbaar was de situatie niet meer zo armetierig als in 1230. Daarbij mogen wij gerust aannemen dat de abdij zeer actief was in de handel. Niet alleen omdat er een werf van Odulf wordt genoemd maar ook omdat het toen gebruikelijk was dat de grotere kloosters vrachtschepen lieten varen.

Volker eindigt zijn brief met " Dat was ghedaen int jaer ons Heren, als men screef syn incarnacion dusentich driehondert viue ende dartich, up den eersten dach van Meye"⁹⁾.

Noten:

¹⁾ Das Schleswiger Stadtrecht, P. Hasse, 1880.

²⁾ Bjark Eyjar Rettr, een raad van rechtvoerende eilanden of schiereilanden, een federatie van rijksonmiddelijke handelsdistrikten zoals Birka, Gotland, Schonen, sommige Britse Kanaaleilanden, Walcheren, Wieringen, Oléron voor de kust van Zuid Frankrijk. Zie ook Bjarkeyjarrettr uit het stadsrecht van Bergen in Noorwegen, R. Meissner.

³⁾ Denenwal, vlak ten zuiden van Sleeswyk.

⁴⁾ Bevestiging van het Ommelandvaardersprivilege in 1252 door koning Waldemar van Denemarken.

⁵⁾ Verbod op de Ommelandvaart, door Lübeck opgelegd aan Friezen, Vlamingen en Goten in 1249.

⁶⁾ Alleen Aldert Noë besteed in zijn proefschrift "De handel van Noordnederland op Engeland in de 12de eeuw" enige aandacht aan Staveren en Groningen die zich ook volgens hem aan de basis van die handel bewogen

waarbij de handel van Staveren die van Groningen nog ver overtrof, blz. 5 en 6.

7) Kolonisering van de Friese gewesten is sinds de opkomst van kleinere nationale gebieden of voormalige leenheerlijkheden in de 13de eeuw een groeiend verschijnsel waartegen de Friezen zich met hand en tand verzetten, zich daarbij beroepend op oudere rechten en privileges die zij al eeuwen daar-voor in Europa hadden verworven.

8) Vrede van Gent, H. U. B. II, Artikel 7, blz. 242.

9) Abt Volker, L. U. B. II, blz. 561 en 562.

Hoofdstuk IV

Staveren tussen Holland en Friesland

In 1344 werd het bisschopstol van Staveren op verzoek van Kampen opgedoekt ¹⁾.

Nadat nu de bisschop zijn belangen naar Kampen in het Oversticht had verplaatst, bracht de Hollandse graaf Willem III een leger op de been om zijn oude aanspraken op Staveren en Friesland kracht bij te zetten ²⁾.

Wij schenken daar weinig aandacht aan, want bijna iedereen weet hoe dat in 1345 afliep, de zogenaamde slag bij Warns die in wezen een slag om Staveren was. De Stavense handel moest van de kaart verdwijnen terwille van die van Amsterdam en tegelijk moest Staveren dienen als springplank in de richting van een totale kolonisatie van Friesland.

Na de Hollandse nederlaag zou het nog ruim 40 jaar duren voordat er een nieuwe poging werd ondernomen. Intussen verziekten de Hollandse graven met kaperbrieven, zwevende privileges en handelsverboden ³⁾ de vreedzame handel van weleer. Het is een treurig verhaal van een groeiende chaos en een toenemend geweld ter land en ter zee.

In 1398 wist graaf Albrecht eindelijk met zo`n 18000 man op zo`n 800 schepen Staveren te veroveren ⁴⁾. In korte tijd werd nu een dwangburcht opgemetseld waarbij iedereen in Holland die kon metselen, werd opgetrommeld ⁵⁾.

Tegelijkertijd liet Albrecht de stad omringen met een aarden wal en gracht.

Voor de burgers die niet waren gevlucht of konden vluchten, brak nu een moeilijke periode aan, vooral toen de eerste bezetting van schutters uit de verschillende Hollandse steden zich terugtrok en Albrecht zich moest laten

bedienen door huurlingen onder leiding van door hem aangestelde kapiteins, een roofridderachtig verschijnsel ⁶).

Intussen was de handel ter plaatse door zee-en landblokkades volkomen verlamd. Friezen en Hamburgers waren aanvallend vanuit zee aanwezig terwijl de Friezen soms in belegering maar vooral defensief aanwezig waren en bijvoorbeeld een blokkade opwierpen bij Ungersyl aan de Palesloot tussen Molkwerum en Hindelopen.

Albrecht probeerde nu via Workum naar het noorden op te rukken en paaide daarom die plaats met stadsrechten maar over het geheel bracht dat alles alleen maar chaos en partijstrijd.

Staveren was een roversnest geworden waarvandaan de huurlingen van Albrecht de omgeving en schepen op de rede plunderden ⁷).

Door alle handelsbeperkingen, kaperijen en valse privileges hadden met name de Hamburgers nu zoveel schade geleden dat zij het machtige Hanzeverbond opriepen tot een oorlog tegen Holland ⁸). Dat kon Albrecht niet meer opbrengen en met een duwtje van de Hanzeaten ter land onder aanvoering van Focko Ukena verdwenen die van Beieren in zee om nooit weer terug te keren ⁹).

Maar ook de Hamburger bierstapel zou ondanks alle inspanningen van het stadbestuur nooit weer in Staveren terugkeren. Die coepman van Hamborch zou in het vervolg zelf zijn waren naar Kampen en Amsterdam laten verzeilen en gaf dus zijn aanwezigheid in Staveren op, de oorkonden van 1384 en 1412 ten spijt. Voertmer soe moghen sie hoer gued vercopen, id sij bi zuden off bi noerden, bynnen unser stede, waer sie willen, ende latent ligghen aen unse diep, dat wi hieten den Deelff, ende up der strate alsoe langhe, alsie willen, daer sie huese off kelre hebben ¹⁰).

Gezien de ellendige waterstaatfeitelijke toestand rondom Staveren zal het voor een ondernemer niet aantrekkelijk zijn geweest om zich na deze oorlog in Staveren te vestigen want de middelen tot dijks-en havenonderhoud moesten voor 1533 nog ter plaatse worden opgehoest. De kooplieden en vrachtvaarders die wegens de oorlog hun handel en wandel naar elders hadden verplaatst, kwamen meestal niet terug. Hun privileges namen zij mee en zo hielpen zij andere steden in hun ontwikkeling.

"Reeds in 1380 treffen we in Bolsward en Workum Hamburgse kooplieden aan, die hun tijdelijk verblijf in Staveren hadden. Hier beschikten zij over een kantoor voor hun bier-transacties" ¹¹). Blijkbaar zagen de Hamburgers toen nog

heel even kans om de handelsbelemmeringen van graaf Albrecht te omzeilen. Na de oorlog zien wij dan dat Bolsward toetreedt tot het Hanzeverbond en het is verleidelijk om daarin een voorspraakrol te bespeuren van uitgeweken Staverse kooplieden. Een uitgebreid genealogisch onderzoek zou dit kunnen bevestigen.

Intussen had Amsterdam over de rug van Staveren de Hamburger bierstapel veroverd en daarmee ook toegang tot de Oostzeehandel gekregen en zo was het doel van de oorlog grotendeels bereikt. Maar ook zonder oorlog zou de Staverse handel langzaam zijn verzwakt met dit verschil, dat er minder geweld en partijstrijd over land en zee zou zijn aangewakkerd en daarom was het een zinloze oorlog waarbij in essentie de looper werd uitgelegd voor een andere Albrecht, die van Saksen, de kolonisator die in 1498 de Friese taal in de politiek, de rechtspraak en in het onderwijs zou verbieden.

Er was inmiddels veel in zee verdwenen en door branden verwoest. Naar houten overblijfselen hoeven wij niet te zoeken en ook niet naar berichten daarover maar misschien kunnen we naar aanleiding van de berichten over Odulf no iets terugvinden.

Zoals gezegd stond de abdij al in 1307 tegen de zee aan en was het in 1318 in diep verval geraakt. Vijf jaar later lagen de gebouwen inclusief de twee torens in puin en klotste het water tussen de houten onderheing. De brug, het kistwerk tussen abdij en kapel, was weggeslagen en blijkbaar waren de vloedde nu bezig om een gat te slaan tussen Odulf en de huidige stad.

In 1325 werd Odulf naar het zuiden van de stad verplaatst en in 1391 werd het na een plotselinge overval vanuit zee in brand gestoken en deze keer waren het geen vikingen maar Hollanders. Tijdens de Hollands-Friese oorlogen kwam de abdij buiten de stad te liggen en deed het nog even dienst als fortificatie en zo veranderde het alweer in een puinhoop.

Toen de stad in 1414 weer even in Friese handen was, vond men het niet geraden om op die puinhoop een nieuw gebouw neer te zetten en zo werden er in 1415 binnen de stad een nieuwe kerk met kerkhof gewijd. Na de grote stadsbrand in 1420 en het einde van de oorlog in 1422, zette Odulf nu als klooster zijn bestaan voort in Hemelum. Het was blijkbaar in die tijd en ook in de woelige tijden daarna niet langer verantwoord om zo'n belangrijk kerkelijk centrum in Staveren te handhaven ¹²).

Noten:

- 1) Bisschopstol, in leen bij Diric Tolnaer en Dytghen broders, Ghelmaer Tolnaer, Junge Evekens broder Tideman, Ghelmaer en Echter Ghelmaer broders Junge Eveken kinder. Oorkonde Kamper Archief.
- 2) Aanspraken op de deltagebieden tussen Schelde en Eider komen voort uit het Romeinse domeinrecht op de insula in flumine natae of eilanden in de rivier ontstaan. Kolonisators van het kustgebied meenden evenals de Romeinen dat het gehele Friese kustgebied een aanslibsel was van hun rivieren. Dat werd door de Friezen steeds betwist omdat zij wel wisten dat verreweg het grootste gedeelte inclusief de brakke moerassen een geschenk van de zee is. Mineralogisch onderzoek, ook van oudere Waddensedimenten tot ver in de riviermondingen, heeft daar nauwelijks of geen fluviatiel materiaal aange-troffen en daarom mag dat Romeinse domeinrecht, dat tot en met Napoleon gehanteerd werd, vals worden genoemd.
Welke chaotische situaties uit dit valse domeinrecht zijn voortgekomen, laat het volgende overzichtje zien. 870-Rijksverdeling Frankenrijk: 2 delen Oostfriesland voor Lodewijk de Duitser en 1 deel Westfriesland voor Karel de Kale. 1067-Staveren en Westergo door Hendrik IV geschonken aan de bisschop van Utrecht. 1130-Staveren en Westergo door Lotharius geschonken aan de Hollandse graaf. 1150- Staveren en Friesland door Koenraad III weer aan Utrecht geschonken. Holland laat aanspraken niet varen. 1165-Barbarossa bemiddelt en stelt een gemeenschappelijk bestuur aan over Staveren, het zogenoemde condominium. Het spreekt vanzelf dat een uitvoerige belichting van dit probleem niet past in de hoofdzaken van dit boek en slechts bedoeld is voor gespecialiseerde onderzoekers.
- 3) Het was aan de Hanze verboden om vracht in Friesland af te leveren. "Foute" handelaars werden gekaapt en de "goeden" werden met zwevende privileges, privileges met een opzegtermijn van een week tot een maand, kort gehouden.
- 4) De schattingen lopen hier uiteen van 16000 man op 600 schepen tot 20000 man op 900 schepen. Zie ook Oud Staveren van K. Heeringa en de Friese oorlogen van de Hollandse graven van A. Janse.
- 5) De fundamente van die dwangburcht kwamen als zwaar paal-en steenwerk in zicht tijdens het uitbaggeren van de nieuwe Spoorhaven in 1882.
- 6) De Hollandse steden moesten vanwege hun stadsrechten troepen leveren maar trokken deze in het geval van Staveren zo snel mogelijk terug omdat zij liever handel dan oorlog met Friesland wensten.

- 7) Huurlingen beroofden bijvoorbeeld Danziger schepen die op de rede lagen te wachten op gunstige wind. H. U. B. V, nr. 503 en 698, art. 6.
- 8) Hamburg roept de Hanze op tot een oorlog tegen Holland. H. U. B. V, vanaf nr. 430.
- 9) Bevrijding van Staveren door de Hanzeaten ter land in 1422.
- 10) Oorkondes Hamburger bierstapel, H. U. B. IV, nr. 794 en H. U. B. V, nr. 1056.
- 11) Bolsward van handelsstad naar Hanzestad, H. A. M. Andela.
- 12) Over Odulfus, Oud Staveren, proefschrift van K. Heeringa.

Hoofdstuk V

Het vrouwtje van Stavoren

Legende of sprookje

Bijna iedereen kent het verhaal van het vrouwtje of de "Vrouwe van Stavoren", een rijke koopmansweduwe die het graan voor het hongerige volk in zee liet werpen en bij de ring die zij in zee gooide, zwoer dat zolang zij die ring niet terug vond haar niets zou overkomen, maar de ring keerde terug in een vis op haar bordje. Dat zou dan alle rampen over haar en over Staveren verklaren. Nu moet een legende altijd een historische kern bevatten om als legende te mogen worden aangemerkt en zo niet, dan komen wij al gauw terecht in sprookjesland.

Het verhaal suggereert dat er in Staveren een dictatuur heerste. Dat zou een historische kern kunnen zijn met dien verstande dat het hier niet de dictatuur van een rijke weduwe betreft maar die van graaf Albrecht.

Een schipper die in tijden van overstromingen en hongersnood zijn lading graan overboord gooit op bevel van een gestoord persoon aan de wal. Dat kan niet legendarisch zijn want een schipper mocht alleen maar lading overboord zetten als zijn schip op zee in nood verkeerde.

Hij moest dan eerst de koopman de noeth laten beseen en scheepsraad houden met sinen sciplude voordat hij tot vorwerpen mocht over gaan ¹⁾. Het Stavere Zeerecht laat iets anders niet toe en in het vervolg zullen we met dit oudste Zeerecht van Nederland nog veel meer beleven.

Het motief van de ring in de vis vinden we ook in andere kulturen terug ²⁾. Het is de ring van het geweten die men soms graag kwijt wil maar die steeds weer terugkeert op het eigen bordje.

Dan het Vrouwezeand, een ondiepte ten zuiden van Stavoren. Deze zou genoemd zijn naar de "Vrouwe", maar de naam is afkomstig van het Vrouwenklooster Maria Magdalena dat daar nog weidegronden had die later door de stormvloedsgetijdstromingen van veen-en kleidek werden ontdaan. Wat over bleef, ligt daar nog steeds als een ondiepe keileemplaas.

Volgens het verhaal zou verzanding van de Staverse havens mede de handel hebben verlamd maar wij weten dat het bij de stad steeds dieper werd na het verdwijnen van een 4 tot 5 meter dik veenpakket bedekt met hoogstens een meter klei.

In het boek Stavoren o Stavoren geeft K. Zwaan een literatuuroverzicht van de legende en komt tot de conclusie dat het hier geen legende maar een sage betreft. Wij komen met het verhaal echter steeds meer in sprookjesland terecht. Nu eerst weer even terug naar de essentie.

Na oprichting van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden in 1582 probeerden de verschillende gewesten zich met bombastische geschiedschrijving zo stoer mogelijk te profileren. Daarbij werd niet geschroomd om andere gewesten min of meer in een kwaad daglicht te plaatsen. Zo schreef de Staverse dominee Adamus Westermann in 1611 een boekje met de titel "korte beschrijvinghe van de oude Anze Stadt Stavoren". Om een indruk te geven hoe het er in die tijd aan toe ging, even de eerste passage uit zijn boek: "Stavoren is de alleroudste stad van Friesland. Gebouwd in het jaar van de schepping van de wereld 3970, hetwelk is het eerste jaar van de geboorte van Onze Heer en Zaligmaker Jezus Christus, door Azinga Afcon, destijds Prins van het land, voorzien van diepe grachten, hoge wallen en torens. De Prins had ook in de stad voortreffelijke schermescholen laten oprichten, waarin de jeugd driemaal in de week in de krijgsmanskunst geoefend werd. Heeft haar oorsprong en naam van de afgod Stavo, bij de heidenen hooggeacht en gezien en die, zoals sommigen menen, bij de Friezen als Jupiter geëerd werd".

Westerman sloeg verder zijn gemeentenaren met een mengsel van Vrouweverdoemenis en verzoeningsleer om de oren met het doel om hen zo diep mogelijk door de knieën te krijgen

Dat is aardig gelukt want in 1952 kregen de Staverse kinderen van hun burgemeester nog een boekje waarin de leugens van Westerman als waarheid werden aangeprezen.

Was nu het verhaal van de "Vrouwe" hier in Friesland bedacht, dan was hoogstwaarschijnlijk de bedenker en niet het graan overboord gegooid, want het verhaal is een belediging van de plaatselijke cultuur. Een dictator in plaats van gekozen Aldermannen, een schipper die het Zeerecht schendt en het graan voor de hongerigen dat in zee moet verdwijnen. Toen de kooplieden van de stad Groningen ten tijde van overstroming en hongersnood de prijzen van het graan meedogenloos verhoogden, volgde er een belegering van de stad door de Friezen van Hunsingo, Fivelgo en Mentene maar zulke strafexpedities tegen Staveren hebben nooit plaats gevonden. De enige binnenlandse militaire expedities waren bedoeld om het bezettingsleger van de Hollandse graaf in zee te jagen³).

Het is een mooi sprookje met een mooie moraal, want wat graan kan zijn voor iedereen mag nooit zilver worden in de handen van enkelen. Maar onze conclusie moet toch zijn dat het verhaal in Holland werd bedacht om de Friese bestuurs- en vrachtvaarderstraditie in een kwaad daglicht te plaatsen om de eigen kolonialistische wandaden te verdoezelen en af te schuiven op een weerloze stad. Moge Staveren dan hierbij voorgoed van die vloek bevrijd zijn.



De naam Staveren

De naam Stavoren is afkomstig van de afgod Stavo en/of van het sprookje van de "Vrouw" en wordt vanaf de 17^{de} eeuw in afwisseling met de naam Staveren gebruikt. De laatste naamsverandering Staveren - Stavoren vond plaats in 1978. In 802 komt men in de Lex Frisionum Staueren tegen, gelegen aan het einde van de landstretre of landweg naar Colne of Keulen. De Latijnse taal gebruikte een u inplaats van een v en in het vervolg zien we dan ook afwisselend Staueren, Stauerun, Staurie, Stavera, Stawrun, Stafren, Staverun, Stavria, Stoueren, Stower, Stovern of Stofren. De klemtoon valt steeds op de eerste lettergreep en daarmee is stav of staf het kernbegrip van de naam Staveren.

Een staf of stav is een deel van een geheel, een deel wat vooral stevigheid of verband brengt in dat geheel zoals de staven van een ton, van de rails, van de bewijsvoering of als de stevens van een schip. Zo betekent het Friese begrip stavering, spelling of verband brengen in de taal ⁴⁾. Dan zijn er nog stafdijsen, dubbele gestaagde palenrijen volgestort met wier en zoden en gebruikt in overslibde veengebieden zoals bijvoorbeeld bij Stavenisse op Tholen. Die naam betekent dan ook op de nis of hoek van de staf-of palendijk.

Was er misschien omstreeks 800 al zoveel getijdebeweging rondom Staveren dat een stafdijk noodzakelijk werd? Ons inziens kon men toen nog volstaan met platte zodendijkjes en in dat geval zou de naam afkomstig kunnen zijn van paalconstructies die nodig zijn voor het maken van stevige steigers die als laad- en losbruggen dienden.

Een derde mogelijkheid ligt verscholen in het feit dat Staveren al heel vroeg een tot rechtspraak bevoegde locatie was en omdat de noordelijke talen toen nog zeer verwant waren is het misschien niet geheel onverantwoord om het Oud-Scandinavische begrip staua hier te introduceren, immers rechtspraak of staua is eveneens een samenbindend of verbandbrengend deel van een geheel, hier van een samenleving ⁵⁾. Zou daar dan de naam Stavo mee anneks zijn, de rechtssprekende oppergod Jupiter of liever zijn dochter Athene? In elk geval ligt bij Stavo de klemtoon nog op de eerste lettergreep terwijl die bij de naam Stavoren op de laatste ligt en zo een achterstavorense indruk maakt. Intussen mag na al deze bedenkingen en gestaafd door het feit dat Stavoren nooit stadsrechten heeft gekregen en er geen Hanzestad Stavoren bestaat, de conclusie overblijven dat de naam Staveren de enige juiste is.

Noten:

- ¹⁾ Bijvoorbeeld art. 9 van Dijth is dat olde water recht vann Stauerer und vann deme Damme in Flandern.
- ²⁾ Al in de oudste Griekse kultuur , de ring van Polycrates.
- ³⁾ Strafexpeditie tegen de stad Groningen in 1252, kroniek van Emo en Menko.
- ⁴⁾ Stavering, ook in het Oudengels, staefcraeft of grammatica, verder stefnan of verband brengen, in Old English Grammar, J. Wright, Oxford.
- ⁵⁾ Staua, in Grammar of the Gothic language, J. Wright, Oxford.

Hoofdstuk VI

Het Staverse Zeerecht

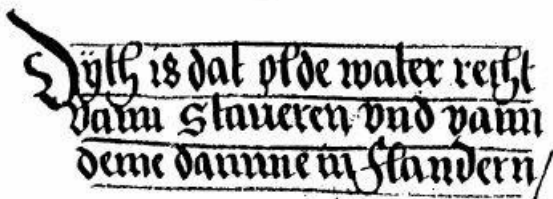
Dit hoofdstuk doet een greep uit de praktijk van de Noordwest-Europese vrachtvaart in de overgangstijd van Hansas naar Hanze, 1150-1350.

Door de toenemende vraag naar bulk-of ruimvracht moesten de oude knarren langzaam wijken voor grotere kromstevens en koggen. Vooral koggen met hun rechte stevens en relatief korte en brede huiddelen waren ook goedkoper in aanbouw dan de uit lange en smalle delen overnaads gebouwde kromstevige knarren. Daar stond tegenover dat zij driemaal zoveel scheepslieden nodig hadden omdat zij meer tuigage voerden en eerder lekten, bovendien zeilden zij minder hoog aan de wind. Waar de knarren nog staande geroeid konden worden om bijvoorbeeld op de rivieren koers te kunnen houden, wordt dat bij de koggen steeds bezwaarlijker. Dat bevorderde de transitie of overslag en het stapelen van de vracht en zo wordt Staveren tussen 1150 en 1250 de belangrijkste overslag-en stapelplaats van de Noord- Nederland.

Eigenlijk veranderde het gehele handelssysteem ingrijpend want wegens een toenemende overslag van goederen bleven de kooplieden steeds vaker aan de wal om daar de bevrachting en overslag te regelen. De koopman werd om zo te zeggen honkvast want hij trok zich steeds meer terug binnen de muren of omwallingen van de steden waar hij nog wel even de privileges van de Pax Frisorum kon verdedigen maar zich overigens moest aanpassen aan de stedelijke rechtspraak ter plaatse.

HUC USQUE IUS STAVRIAE, tot hiertoe geldt het recht van Staveren. Dat staat op een gedenksteen op de buitenzijde van de oude Hezelpoort van Nijmegen(1). Binnen de poort gold het landsrecht van de burggraaf en daar buiten het oude gewoonte- of koopmansrecht van de Hansas. Een duidelijk

voorbeeld van de scheiding tussen de mobile Hansas en de meer immobile Hanze of stedenbond.



Dygh is dat ofde water regh
damm Stavieren vnd vamm
deme dammne in Fländern/

Zolang er overzeese handelsverbindingen bestaan, is er ook al een gewoonte-rechtelijk of mondeling overgeleverd ongeschreven zeerecht.

In alle Middeleeuwse Noordwest-Europese zeerechten is er nog plaats voor de meevarende koopman. Een bewijs voor het feit dat die rechten al in de 12de eeuw werden opgeschreven, dus nog in de tijd van de Hansas.

Omdat het reilen, aan de rede voor anker gaan, en het zeilen van een kleine gemeenschap vooral een goede samenwerking eist terwille van de zeewaardigheid van schip, bemanning en vracht, zijn zeerechten meestal heel duidelijk en door de tijden heen in essentie weinig veranderd. Zij zijn als het ware stabiel of consistent gebleven dan alle landrechten bij elkaar en daarom is het een eer om iets te mogen vertellen over het Stavense zeerecht dat ook wel het Oude Wisbysche Zeerecht wordt genoemd(2).

Algemeen wordt aangenomen dat het Wisbysche Zeerecht de bakermat is van het huidige Internationale Zeerecht en daarom gaat dit laatste hoofdstuk over Stavereen ver over alle grenzen heen.

Het oude Noordwesteuropese zeerecht is voor het eerst opgeschreven op het voormalige Noormanneneilandje Oléron voor de kust van Zuid-Frankrijk(3). Het is geschreven in een Oud-Normandische taal en begint met de woorden: "ceo est la copie de la chartre Doliroun des jugementz de la meer".

Nu beheersten de Normandiërs meestal de wijnhandel van Rossel-Bordens tot Vlaanderen en Engeland(4). De eeuwige strijd tussen Frankrijk en Engeland dwong hen misschien om hun zeerechten als eersten op te schrijven. Er volgde een Nederduitse vertaling in Vlaanderen(5).

Deze wordt door Stavense schippers en kooplieden meegenomen, maritiem-technisch verbeterd, ontdaan van Franse begrippen en in Sleswyk vertaald in

een soort ABN of Algemeen Beschaafd Nederduits, een mengsel van Fries, Vlaams, Deens en Nedersaksisch, een taal die men toen nog in de havens van Vlaanderen tot aan Rusland kon begrijpen.
Even een paar grepen uit het Staverse zeerecht.

Artikel I.

"Erstenn maket men ein man meister vann eineme scepe".

Daarbij vertrouwde men de rederij die verantwoordelijk was voor het gereiden of zeeklaar maken van een schip nog niet toe aan één persoon en zo hadden de zeeschepen in die tijd altijd meerdere eigenaars.

"De meister mach dat scip nicht vorkopenn he hebbe denne orleff vann denn Yennen, dem dat scip horet. Menn heft he to don botalinnghe, he mach wol van deme getouwe to pannden settenn effte leggen by rade vann denn Scipmans".

De schipper mag het schip niet verkopen zonder verlof van de eigenaren. Maar als hij betalingen moet doen, mag hij scheepsuitrusting verpanden na overleg met de scheepslieden.

Orleff of orlaue, in andere Middeleeuwse zeerechten oorlof, oirlof of vorloff genoemd, is een algemeen beschaafd Noordwest-Europees begrip, terug te vinden in het Scandinavische lave of love, het Duitse lob of laub, het Friese laua of Engelse law, in de betekenis van recht. Nederlandse begrippen als verlof, gerechtigd zijn om te gaan, geloven of voor recht aannemen, looft den Heer of doe de Heer gerechtigheid, zich veroorloven of zich een recht aanmatigen, zijn allen daarvan afkomstig.

Intussen vinden wij getouwe bijvoorbeeld nog terug in weefgetouw of weefuitrusting en met by rade vann denn Scipmans wordt de Scheepsraad bedoeld.

Artikel II.

"Ein scip licht an der hauene, und is vorbeidennde tidt unnd wint. Also idt vordann varenn scal, de meister is sculdich, raet tonemen mit sinenn scipludenn, und to en toseggennde, Gy herenn wy hebben wint to segeleunde. Were iemant van den scipmannen de de sede, de wint is nicht gudt, und de anderen seden, de wint und dat wedder is schone und gudt, de meister is sculdich auer ein todragennde mit den meistenn partienn, und dede he anders he were sculdich scip unnd gudt to gelden, blifft he vorlaren".

Een schip ligt aan de haven en wacht op tij en wind en als het zal uitvaren dan is de schipper verplicht om Scheepsraad te houden en te zeggen: "Gij heren, wij hebben wind om te zeilen".

Indien dan iemand van de scheepslieden zou zeggen "de wind is niet gunstig" en een ander zou zeggen "de wind en het weer zijn mooi en goed", dan is de schipper verplicht om overeenstemming te bereiken die door de meerderheid van het scheepsvolk wordt gesteund.

En deed hij het anders dan zou hij verplicht zijn om schip en lading, indien deze verloren zouden gaan, te vergoeden.

Dit artikel geeft duidelijk aan hoe het was gesteld met de democratie aan boord, die werd vertegenwoordigd door de Scheepsraad. "De sciplude, des scepes folck, scipmans of gesellenn vann denn tafelen" werden geacht om mee te denken en te praten, bijvoorbeeld als het schip "vorbeidennde" was.

Binnen de ongemotoriseerde vaart van toen had het varensvolk meer verstand van het weer dan dat van nu. Er werd vooral gekeken naar hoe en waarheen de wind draaide. Draaide deze langzaam ruimend, dus met de klok mee tijdens een opkomende maan dan lag er bestendigheid in het verschiet en stond het weerglas ook stabiel. Bij een krimpende wind, dus linksomdraaiend, kon men eerder onbestendigheid verwachten, vooral met een afgaande maan.

Als dan de wind begon te wapperen, bijvoorbeeld van zuidwest naar noordwest en weer terug dan kon men beter maar even wachten met uitvaren. Al met al konden de Middeleeuwse zeevaarders over een tijdspanne van 14 dagen, het weer meestal goed voorspellen.

Resten van het begrip vorbeidennde zien we terug in een biddende, in de lucht stilstaande of wachtende vogel of als het bidden in de kerk.

De lezer hoeft zich ondertussen niet bezorgd te maken dat we hier aan alle 24 artikelen zoveel aandacht zullen besteden.

De artikelen 3 en 4 behandelen schipbreuk of breckt en averij of gebreckt. De andere 14 zeerechthandschriften die wij met ons Staverse exemplaar hebben vergeleken, maken hier geen onderscheid tussen schipbreuk en averij en gebruiken in beide gevallen het begrip breickt, breket, breect of brickt waardoor hun artikel 4 onbegrijpelijk wordt want een schip dat schipbreuk lijdt, kan men niet in korte tijd weer zeeklaar maken of don gereiden.

Nu vragen we de lezer even om geduld want het begrip gereiden mogen we niet zomaar overslaan omdat het weer zo'n typisch Algemeen Beschaafd Noordwest-Europees begrip is.

In andere zeerechten vinden we het terug als ghereden, doen bereyden, dan gereiden, doen bereeden of wedder laten maken.

De rederij is verantwoordelijk voor het gereiden of zeeklaar maken van een schip en zo zijn de Noorse "readdymenn" als bootslieden verantwoordelijk voor het zeeklaar houden van schip en bemanning. Begrippen met dezelfde betekenis vinden we in het Gotische garais, het Oud-Hoog-Germaanse bireiti, het Oud-Engelse geraede-geraedan en het Friese berêde of wat is hjir to rêden, wat staat hier op stapel.

Misschien is het mooi om te zien hoe begrippen als rederij, gereed maken, gereedschap, bereiden, gereede en ongereede hier van afstammen. Of is het alleen maar voer voor filologen?

In artikel 5 komen we het begrip idel tegen. "Een idel scip" is een leeg of ongeladen schip, een onzeewaardige dobber op zee en dat is dan weer precies de essentie van het begrip ijdelheid.

Orlaue betekent hier verlof of gerechtigd zijn om te gaan en argede is aanvaren, in andere zeerechten geergert of gheraect en nog steeds betekent ergernis of het Friese begrip argewaasje letterlijk, aanstoot geven of aanstoot nemen en als wij nu zo door gaan, zouden we aan de hand van het Staverse zeerecht onze Nederlandse taal misschien beter kunnen begrijpen vanuit haar Noordzee-Germaanse achtergrond.

Artikel 8 brengt ons dan in slecht weer, waarin het schip niet verder komt en men genoodzaakt is om vracht overboord te zetten. "Dat gescutt dat em storm to kumpt van aver see, unnd idt scip mach nicht lidenn sunder scade van gudt to uorwerpen. Se sint sculdich de kopluden to kundigenn".

De koopman ziet het probleem maar sribbelt tegen. "Und isset dat de koplude nicht gedogenn willen dat men werpet, de meister scall darumme sin werpent nicht laten".

Hij moet dan later aan de wal wel met drie scheepsgezellen zweren dat zij het deden ter behoud van lijf, goed en schip.

In artikel 9 gaat het nog iets ruiger toe. Het zeil is gescheurd en de mast wringt vreemd in het zeilwerk, het spantwerk daar ter plaatse. "Dat geualt dat ein meister van sineme scepe houwet de mast by groten unweddere. He is sculdich to ropennde sine kopludenn, und laten eme de noeth boseen".

Een schip zonder mast is misschien met een hulptuigje nog enigszins op koers te houden maar als het dan vlak voor de haven toch nog aan de grond loopt en men het in de Scheepsraad niet eens word over lading werpen om het schip te lichten of een hoger tij af te wachten, dan moet de schipper wachten met een besluit en ontstaat er de volgende situatie. "Und were idt dat dat scip droge

sete, und de meister beidede na gesellenn umme gescheles willenn, dat int scip enich gudt leckennde wurde, und uth denn vatenn lepe. De meister scal dar vann sonder scaden bliuen, und scal dar aff hebben sine fracht gelick alse van ander guder".

Roddelen, liegen, kwaadspreken of een ander betichten van een leugen die men zelf bedacht heeft is verboden. Een zeeman moet altijd eerlijk of duidelijk zijn ter wille van de zeewaardigheid van schip, bemanning en vracht en daarover gaat het in artikel 12.

Wie een ander lochent, krijgt een boete en moet tegenover de Scheepsraad beterschap beloven. Gebeurd het weer dan wordt zo'n zeeman gesommeerd om van boord te gaan, het gann of heten te gaan, Fries-hyt to gean na der sciplude seggen van der tafelen. Seggen betekent hier rechtspreken en staat nog dicht bij het Oud-Friese A-sega .

Als de scheepslieden, die op voringe of eigen vrachtaandeel varen, zelf geen vracht kunnen vinden, mogen zij hun aandeel verwachten uit de hoofdvracht, artikel 18. "Gy heren legget gij in Juwe voringe offte vorachtert se en laat ge ze over aan de vracht van het schip". Dat is dan het tijdslimiet dat zij van de schipper krijgen te horen.

Scheepslieden die op voringe varen komen meestal uit de thuishaven en blijven in alle omstandigheden aan boord. Zij krijgen ook geen opslag als het schip extra lang moet varen om aan vracht te komen, zij die op ding hure of bedongen loon varen wel. Artikel 19 voegt daar aan toe dat de schipper van deze vaak losse opstappers die bedde noch screnen neet int scip en hebbende, dus geen eigen bedden en scheepskisten aan boord hebben, in vreemde havens het loon mag inhouden om te voorkomen dat ze per ongeluk weglopen.

An de hauene

Na een lange speurtocht mochten wij dit zeerecht opvissen uit de catacomben van de Koninklijke Bibliotheek te Kopenhagen en het eindelijk aan de vergetelheid ontrukken.

Om het de lezer niet al te moeilijk te maken, gaven we tot nu toe een vrij oppervlakkige impressie van het Stavense zeerecht maar nu we bij het laatste artikel 24 zijn aangekomen bekruipt ons toch een gevoel dat dit zeerecht iets meer verdient en daarom zullen we nu enkele unieke verschijnselen iets royaler belichten.

Wij zijn gewend aan een haven met een havenkom die langs een haveningang kan worden bereikt. In de haven bevinden zich dan kaden waarlangs de schepen worden afgemeerd om te worden gelost en geladen. Opgravingen bij Dorestad hebben aangetoond dat er vanouds ook een ander havensysteem bestond dat alleen maar in het Staverse zeerecht wordt beschreven.

Op een betrekkelijk korte rivier-of baai-oeverlengte worden loodrecht op de wal steigers of laadbruggen aangelegd waartussen de schepen kunnen worden gelost en geladen. Deze kunstwerken worden dichtgenageld zodat de schepen geen last hebben van zijwaartse rivier-of getijdestromingen.

Vanzelfsprekend zet zich hier in een stroomloze situatie rivier-of zeeslib af en van tijd tot tijd wordt dat dan geslat of losgekrabd, liefst als de rivier-of ebstromingen zich met volle snelheid bewegen en zo het geslatte sediment dus makkelijk kunnen afvoeren. Lukt dat niet dan verlengt men van tijd tot tijd de laadbruggen naar dieper water, zoals opgravingen bij Dorestad hebben aangetoond. Het zal de lezer duidelijk zijn dat de hier beschreven havenfaciliteiten beter functioneren aan de buitenbocht dan aan de binnenbocht van de stromingen omdat het in-en opslibbingsproces daar, vanwege een hogere stroomsnelheid, altijd geringer is. Het woord is nu aan de zeerechten, te beginnen bij dat van Staveren.

"Dat gescut, dat ein scip licht an der hauene gemert, und ein ander scip kumptt mit der getide, und slat dat scip dat dar gemert licht"(art. 15).

Alle andere zeerechten spreken hier over een schip dat in de haven ligt en daarom zijn zij onbegrijpelijk geworden want een schip dat in de haven wordt geramd door een op de getijdestromingen zwalkend schip is een onmogelijk verschijnsel terwijl een schip dat "an der hauene", voor anker of gemeerd aan de buitenkant van het kunstwerk, daarentegen wel kans maakt om door een op stroom zwalkend schip te worden geraakt.

In het laatste artikel 24 over de verplichtingen van de loods of leidesman, in andere zeerechten de lodman, lodeman(R. O. 1 en 2), leedsman(D. 1 en St. 2), leidsman(D. D. 1),

leitsaghe(D. 2), leitsman(A.), leydsman(St. 3), leudtsman(Wk.), leydesman(D. D. 2 en W. Z.), de man die zegt hoe en waarheen idt scip scal lidenn of verder moet gaan, wordt alweer een tipje van de sluier opgelicht die over het begrip hauene hangt.

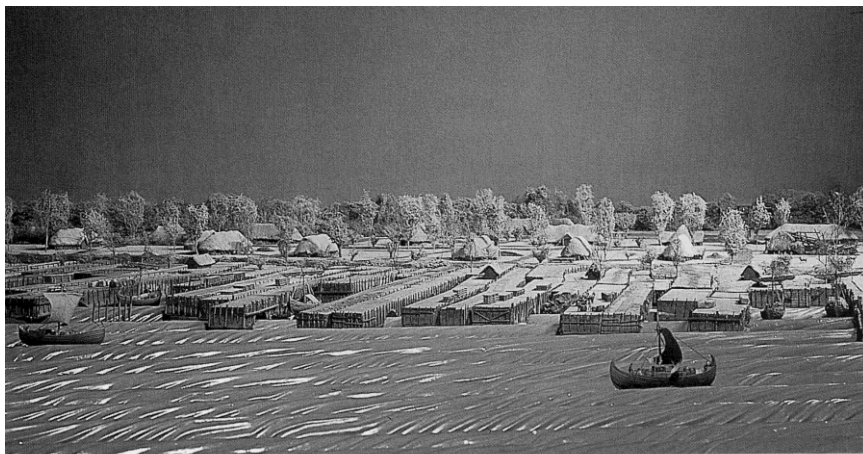
"Dat geualt dat in de hauene syn leiden edder sletenn dar men de sceppe inleidet".

Nergens vindt men nu het begrip leiden edder sletenn terug. Andere zeerechten spreken hier van verzekerdhede, keden iof slote, ketenen of sloten, kaden oft sloten en blijkbaar was dit havensysteem al vrij snel in onbruik geraakt want de Rôles d'Oléron spreken elkaar hier ook al tegen. Een "port a formez", een kunstwerk bestaande uit couverts waarin men de schepen als lepeltjes in het doosje legt is blijkbaar al gauw een "port il y a fermez" geworden, een met kettingen af te sluiten havenbekken. Dit is intussen dan één van de vele filologische en maritiem-technische bijzonderheden van het Staverse zeerecht en omdat het in dit verband onmogelijk is 12 zeerechthandschriften uitgebreid met elkaar te vergelijken, verwijzen we de liefhebbers naar het geschrift, geschiedenis en zeerecht van Staveren (6).

Tenslotte ontmoet een oud zeerecht hier een oud landrecht want de Noordwest-Europese haa, havae of havena aan land, een rechtslichaam bestaande uit een algemeenheid van personen met rechtsbevoegdheid over de gemeenschappelijk gebruikte gronden, de almenning, almende, meent of het allemansland, was aan de zeezijde verantwoordelijk voor het onderhoud van de hauene(7) en zo zijn we dan aan het einde van deze korte verhandeling aanbeland bij de essentie van het begrip coöperatie, het oudst bekende publieksrechtelijke gewoonterecht ter land en ter zee(8).

Intussen "cal de leidesman sine varrt hebbenn gedan en hoeft hij dat scip nicht vorder to lauerennde, men to der boscedene stede".

Reconstructie Dorestad



Noten:

- 1) HUC USQUE IUS STAVRIAE , op de Hezelpoort van Nijmegen, F. Gorissen.
2. Altes Wisbuisches Seerecht oder vielmehr dat olde water recht vann Staueren und vann deme damme in Flandern, Lois Maritimes, blz 368, J. M. Pardessus.
3. Ursprung Schiffahrt Oléron , Gustav Neckel.
4. Wijnhandel tussen Bordens-Rossel, Bordeaux-La Rochele, en Vlaanderen. Vandaar brachten Vlaamse en Staverse schepen de vracht naar het noorden.
5. Begin 13de eeuw in Damme aan het Zwin.
6. Geschiedenis en zeerecht van Staveren, B. L. Boarnstra. Hierin worden onder andere 12 zeerechthandschriften met elkaar vergeleken, St. 1-Perg. Codex 3142 K. B. Kopenhagen, transcriptie en uitgave B. L. Boarnstra en D. Strikwerda, R. O. 1-Liber Horn, uitgave K. F. Krieger, R. O. 2- uitgave J. M. Pardessus, D. D. 1-Damme Danzig, Danziger code, D. D. 2- Damme Danzig, uitgave B. Janik, A. - Amsterdam, uitgave Den Tex, Wk Westkapelle, uitgave A. Korthals Altes, D. 1-Purperen Boeck van Brugge, F. C. 9 Flandrische Copiar nr. 9, uitgave C. Jahnke en A. Grassman, St. 2 of B. 2-Keulen, uitgave A. Telting in Alt Niederländische Seerechte, St. 3-Stadhuys Staveren, uitgave A. Telting, W. Z. -Wisbysche Zeerecht, uitgave Richolff, Lübeck. De volgorde is niet genealogisch, maar juridisch bepaald. St. 1, D. D. 1, D. D. 2, A. en Wk behoren tot de ene groep, D. 1, F. C. 9, St. 2 of B. 2, en St. 3 tot de andere. W. Z. is dan het jongste zeerecht dat van beide juridische groepen het beste probeert over te nemen.
7. Hava, Lex Frisionum. Havae, Dänische Gemeinderechte, K. Haff. Havenhevena, rechtsgeschiedenis van Zeeland, J. H. Gosses. Het Oud-Noorse begrip hafa betekent beheren. In oudere steden zoals Bergen in Noorwegen, Wisby op Gotland en bijvoorbeeld Staveren in Nederland waren de stadskwartieren of boedelsverbanden in de richting van de meent of almenning ter land, om de beurt verantwoordelijk voor het onderhoud van de hauene aan de waterkant. De hauene was dus als zodanig een publieksrechtelijk fenomeen van de eerste orde.
8. Binnen de coöperatie streeft men naar een harmoniemodel tussen eigenbelang en gemeenschappelijk belang waarbinnen geen plaats is voor radicaal socialisme en radicaal liberalisme. Het eigendom en zijn oorspronkelijke vormen, L. de Laveleye.

Samenvatting

De genegeerde geschiedenis van Staveren wordt vooral in het buitenland bekritiseerd. Zo schrijven Lappenburg en Pardessus in 1829 bijvoorbeeld over Verf, die het Stavense zeerecht onteigende en afkomstig liet zijn uit Amsterdam. . . Doch scheint er uns die Bedeutsamheit dieses Ortes nicht gehörig gewürdigt zu haben (Jahrbuch fuer wissenschaftliche Kritik, nr. 23124, blz. 180, febr. 1829, Leipzig.)

"Cet ville, située dans la Frise, fut, longtemps avant Amsterdam et les autres ports de Hollande, puissante par le commerce. Les relations maritimes de Stavere avec le nord de l'Europe, et notamment avec Hambourg, dans les XIIIe et XIVe siècles, sont attestées par les historiens".(Lois maritimes, T. Pardessus)

Met betrekking tot de Stavense geschiedenis bestaan er meer bronnen dan tot nu toe in Nederland werd aangenomen. Misschien had men weinig toegang tot buitenlandse archieven die melding maken van Staveren. Misschien was men bang om te verdwalen in het oerwoud van legendarische verschijnselen rondom die geschiedenis of schrok men terug voor een vergaand vergelijkend onderzoek waartoe deze stad nu eenmaal uitnodigt. Of was het misschien de moeite niet waard om zich te verdiepen in de geschiedenis van een stad die bijna niets meer uitstraalt van haar vroegere cultuurhistorische waardigheid? In het ergste geval zou een centralistische geschiedschrijving in Holland, Staveren opzettelijk hebben genegeerd

Hoe het ook zij, dit boekje biedt vooral een stevig raamwerk omtrent de Stavense geschiedenis tot aan het begin van de 15de eeuw, waarin nog meer stukjes van de puzzel welkom zijn.

Na de periode tot en met de Hollands-Friese oorlogen leeft Staveren weer langzaam op en weet het tijdens de 80jarige oorlog zelfs het monopolie op de handelsvaart naar Frankrijk in de wacht te slepen. Sinds de bouw van het Blokhuis in 1522 zullen ook de havenfaciliteiten enigszins zijn hersteld want aan het einde van de 16de eeuw ligt hier het meerendeel van de Friese Oostzeevaarders, maar nu komen wij op bekend en reeds in kaart gebracht terrein en daarvoor is in dit boekje nu eenmaal weinig plaats.

Geheel nieuw en zo goed mogelijk gemotiveerd is de gewoonterechtelijke Pax Frisorum, een verzameling Hansas, die een groter Europa omvatte dan de latere Steden Hanze en zich niet bediende van een militair en ambtelijk apparaat.

Een groot gedeelte van Oud-Staveren verdween in de golven en is in dit boekje weer een beetje boven water geholpen. Zo mag het dan weer een plaats hebben op de kaart, niet als een vervloekte stad zoals het sprookje wil laten geloven, maar als één van de oudste Europese steden met stadsrechten, als een trekpaard in de handelsgeschiedenis van Middeleeuws Europa en tenslotte, als een cultuurhistorische baanbreker voor de huidige Europese Unie.



Griffioen voorheen in de Voorstraat te Staveren

Inhoudsopgave

Verantwoording

Inleiding

I Vroege geschiedenis

II Grote veranderingen

III De vrede van Gent

IV Staveren tussen Holland en Friesland

V Legende of sprookje en de naam Staveren

VI Het Staverse Zeerecht

Samenvatting