

Het handelsverkeer tussen de Nederlanden en het Oostzeegebied, c. 1545-1620

Van bulkgoederen tot luxegoederen



BA-Eindwerkstuk Geschiedenis

Sander Klaassen

6470505

s.c.klaassen@students.uu.nl

Datum van inleveren: 22-1-2021

Begeleider: Devin Vartija

Aantal woorden: 7997

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Abstract	2
Intro.....	2
Probleemstelling	3
Theoretisch Kader	4
Historiografie	5
Methodologie	6
Hoofdstuk 1: De Oostzeehandel als stabiele basis	8
Een voorgeschiedenis	8
Amsterdam als voornaamste profiteur, c. 1545-1585	9
Nederlandse haring in het Oostzeegebied	10
Overige lading.....	11
Stagnatie, c. 1566-1590	12
Conclusie	14
Hoofdstuk 2: Een tweede doorbraak? De jaren 1590-1620	16
Uitwisseling van bulkgoederen.....	16
Graan en eikenhout	16
Verscheping van zout en de rol van buitenlandse gezanten	17
De Nederlandse haringvisserij	21
Het belang van luxegoederen	22
Suiker	22
Overige luxegoederen	25
Conclusie	26
Conclusie	27
Bibliografie	29
Appendix	32

Abstract

Omstreeks 1500 kende Holland een bloeiperiode. Haar bevolkingsaantal en verstedelijkingsgraad nam snel toe. Daarnaast oversteeg de hoeveelheid schepen die vanuit Holland voer al snel de handelsvloot van het Duitse Hanzeverbond. De helft van de Nederlandse schepen voer in deze periode door de Sont, richting het Oostzeegebied. Vanuit daar werd veelal graan geïmporteerd, om vervolgens geëxporteerd te worden naar allerlei streken door heel Europa. De Nederlandse scheepindustrie profiteerde sterk van deze handel. Met name Amsterdam speelde een belangrijke rol in dit proces als stapelmarkt en informatiecentrum. Vanuit daar werden ook producten geëxporteerd richting de Oostzee, zoals zout en haring. Vanaf de jaren 1590 werden in steeds grotere mate ook luxegoederen als suiker naar dit gebied verscheept, waardoor Nederlandse kooplieden dieper doordrongen tot de lucratievere sectoren van de Oostzeemarkten. In de zeventiende eeuw zou de handel tussen de Nederlanden en het Oostzeegebied steeds dynamischer worden.

Intro

In de zeventiende eeuw speelde de specerijenhandel een belangrijke rol in de economische ontwikkeling van de nog jonge Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden, ontstaan in 1588. De Vereenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), opgericht in 1602, had een grote bijdrage in de komst van deze luxegoederen naar de Republiek. In haar beginjaren was het bedrijf nog ongecoördineerd, maar na verloop van tijd werd de VOC steeds efficiënter.¹ Vóór het ontstaan van de winstgevende specerijenhandel vormde een andere fundamentele handel een belangrijke rol in de ontwikkeling van de Nederlanden, namelijk de Oostzeehandel. Eén van de belangrijkste producten die uit het Oostzeegebied kwam was graan. Dit product was essentieel voor het voeden van grote delen van de Nederlandse bevolking, met name die van de Noordelijke Nederlanden. De graanhandel, en de Oostzeehandel in het algemeen, vormde niet alleen een belangrijke inkomsten- en voedselbron, maar ook een bron van werkgelegenheid.² Nederlandse schepen importeerden niet alleen veel uit het Oostzeegebied, maar ook vanuit Zuidwest-Europese kustgebieden. De voornaamste producten die vanuit daar direct of indirect via Hollandse steden verscheept werden naar het Oostzeegebied waren onder andere zout en wijn. Haring werd veelal door de Nederlanders zelf gevestigd in de Noordzee en verscheept naar Noordoost-Europa. Zo ontstond

¹ James C. Kennedy, *Een beknopte geschiedenis van Nederland* (Amsterdam 2017) 127-128.

² Milja van Tielhof, *The 'Mother of all Trades': The Baltic Grain Trade in Amsterdam from the Late 16th to the Early 19th Century* (Leiden 2002) 1-5.

er tussen deze drie gebieden bedrijvig handelsverkeer.³

De Oostzeehandel had een groot aandeel in de ontwikkeling van de Nederlanden tot de bloeiende Republiek die zij zou worden aan het begin van de zeventiende eeuw. Zij werd daarom ook wel liefkozend ‘moedernegotie’ genoemd. Deze term dook voor het eerst op in de zeventiende eeuw. Destijds besepte men zich steeds meer dat de Oostzeehandel sterk bijdroeg aan de ontwikkeling van de Hollandse economie. Voornamelijk de graanhandel leverde winst op voor kooplieden, volle ruimen voor schippers, betaling voor arbeiders en ze stimuleerde indirect de handel met Zuidwest-Europa. Johan de Witt omschreef de graanhandel als de motor van al deze bedrijfstakken.⁴ Dit onderzoek legt de nadruk echter op andere accenten dan de graanhandel. Daarbij wordt rekening gehouden met de verschillende manieren waarop de export van producten naar en de import van producten uit het Oostzeegebied heeft bijgedragen aan de versterkte positie die de Nederlanden verkreeg aan het eind van de zestiende eeuw.

Probleemstelling

De hoofdvraag die ik hoop te beantwoorden in deze scriptie is: *hoe veranderde het proces van handel en de verscheping van goederen tussen de Nederlanden en het Oostzeegebied in de periode 1590-1620 ten opzichte van de decennia daarvoor?* Om deze vraag te kunnen beantwoorden is het allereerst vereist om aandacht te besteden aan een voorgeschiedenis. *Hoe kwam de Oostzeehandel tot stand en hoe ontwikkelde die zich gedurende de zestiende eeuw?* Deze vraag wordt behandeld in hoofdstuk 1. De handel tussen de Nederlanden en het Oostzeegebied vormde sinds het eind van de vijftiende eeuw al een belangrijke basis voor de Nederlandse economie. Omstreeks het jaar 1500 hadden Hollandse schippers het grootste aandeel verkregen in de vaart door de Sont. Dit aantal nam steeds meer toe gedurende de zestiende eeuw, met als hoogtepunt het jaar 1566, toen er in totaal tussen de 1250 à 1500 Nederlandse schepen door de Sont voeren. Deze voorgeschiedenis wordt opgevolgd door een tweede deel, waarin onderzocht zal worden op welke manier de Oostzeehandel zich gedurende de zestiende eeuw ontwikkelde. Daarbij nam Amsterdam ook een centrale positie in. Zij was namelijk de Hollandse stad die over het algemeen het meest profiteerde van de Oostzeehandel.

Vanaf het begin van de Tachtigjarige Oorlog trad er echter stagnatie in. Dit zou

³ Hanno Brand, ‘Baltic Connections: Changing Patterns in Seaborne Trade, c. 1450-1800’, in: Hanno Brand, Edda Frankot en Lennart Bes (red.), *Baltic Connections: Archival Guide to the Maritime Relations of the Countries around the Baltic Sea (including the Netherlands) 1450-1800* (Leiden 2007) 1-6.

⁴ Van Tielhof, *The ‘Mother of all Trades’*, 1-5.

voortduren tot diep in de jaren 1580.⁵ Historici wijzen er dan ook op dat de Oostzeehandel pas echt van uiterst belang werd voor de Republiek aan het eind van de zestiende eeuw. Gedurende de jaren 1590 en de beginjaren van de zeventiende eeuw ontwikkelde de Republiek zich tot de belangrijkste speler in de verscheping van handelswaar tussen Noord- en Zuid-Europa.⁶ In het tweede hoofdstuk zal nadrukkelijk aandacht besteed worden aan de veranderingen die het mogelijk maakten dat de Republiek over het algemeen een steeds grotere rol begon te spelen in de Oostzeehandel. Daarbij draait het voornamelijk om de komst van luxegoederen in het Oostzeegebied en om de manier waarop de markten zich ontwikkelden. Oftewel, *dankzij welke factoren konden Nederlanders steeds grotere stappen maken binnen de Oostzeehandel in de periode 1590-1620?*

Theoretisch kader

Historici hebben verschillende theorieën toegepast en bronnen gebruikt om het belang van het Oostzeegebied te toetsen. Zo is er binnen de huidige historiografie veelvuldig gebruik gemaakt van de Sonttolregisters. Deze registers zijn een unieke bron met groot potentieel voor onderzoek naar maritieme geschiedenis. De registers zijn veelal gebruikt omdat de Sont één van de belangrijkste handelsroutes was van Europa. Ze verbond grote markten in West-Europa met die van het Oostzeegebied. De publicatie van de registers is het resultaat van langdurig onderzoek dat startte in de negentiende eeuw.⁷ Tussen 1906 en 1953 produceerden de historici Nina Ellinger Bang en Knud Korst een zestal volumes die informatie bevatten over een periode die loopt van het eind van de vijftiende eeuw tot 1783.⁸ Een Nederlands project, de *Sound Toll Registers Online*, heeft grote delen van dit materiaal in een database verwerkt. Binnen dit onderzoek zal gebruik gemaakt worden van deze onlineversie. Meer daarover in de methodologie.⁹

Naast de statistische gegevens uit de Sonttolregisters hebben historici ook gebruik gemaakt van geschreven bronnen, waaronder bevrachtingscontracten. Maria Bogucka

⁵ J. Thomas Lindblad, 'Nederland en de Oostzee 1600-1850', in: Remmelt Daalder, Els van Eyck van Heslinga en J. Thomas Lindblad (red.), *Goud uit Graan: Nederland en het Oostzeegebied 1600-1850* (Zwolle 1998) 8-28, aldaar 9-10.

⁶ Clé Lesger, 'Clusters of Achievement: The Economy of Amsterdam in its Golden Age', in: Patrick O'Brien (red.), *Urban Achievement in Early Modern Europe* (Cambridge 2001) 63-80, aldaar 68.

⁷ Erik Gøbel, 'The Sound Toll Registers Online Project, 1497-1857', *International Journal of Maritime History* 22 (2010) 2, 305-324, aldaar 305 en 310.

⁸ Nina Ellinger Bang en Knud Korst, *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Oresund, 1497-1660 vol. 3* (Kopenhagen 1906-1933) en Bang en Korst, *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Oresund, 1661-1783 og gennem Storeoalt, 1701-1748 vol. 4* (Kopenhagen 1930-1953); Van Tielhof, *The 'Mother of all Trades'*, 40-43.

⁹ STR Online, www.soundtoll.nl; zie ook Appendix.

confronteerde deze notariële gegevens in één van haar werken met vergelijkbare data uit de Sonttolregisters. Dit onderzoek zal een gelijksoortige benadering hanteren. Zo leveren de bevrachtingscontracten die in deze scriptie onderzocht worden belangrijke informatie over de handelsoriëntatie van Amsterdamse kooplieden. Oftewel, ze lichten ons in over de intensiteit en frequentie van bepaalde acties die Nederlandse kooplieden ondernamen.¹⁰ De resultaten die gepresenteerd worden als resultaat van de confrontatie tussen de Sonttolregisters en bevrachtingscontracten zullen niet geheel compleet zijn, maar dienen al wel als een voorzet op mogelijk vervolgonderzoek.

Historiografie

In de afgelopen decennia zijn er vele historici geweest die hebben bijgedragen aan het onderzoek naar het belang van de Oostzeehandel. Een van de bekendste werken omtrent dit onderwerp is een werk van Milja van Tielhof, *The Mother of all Trades*. Haar werk presenteert een vrij algemene geschiedenis van de Baltische graanhandel in relatie tot de Amsterdamse markt. Van Tielhof maakt duidelijk dat de graanhandel met het Oostzeegebied vanaf 1590 versnelde. In deze periode was er veel vraag naar het Baltisch graan in Zuid-Europa, met name vanuit Italië. Amsterdam vervulde in deze handel een rol als tussenstop en distributeur.¹¹ Ook Clé Lesger heeft het nodige geschreven over de handel in graan en overige bulkgoederen en hoe Amsterdam een rol speelde in de distributie van deze producten door heel Europa.¹² In hoofdstuk 1 van deze scriptie zal die rol verder worden uitgelicht. De rol van graan zal echter grotendeels achterwege blijven, aangezien hier al veelvuldig over geschreven is in andere werken en dan met name in het werk van Milja van Tielhof. Dit werk wordt over het algemeen gezien als één van de belangrijkste werken over de (graan)handel tussen de Nederlanden en het Oostzeegebied in de Vroegmoderne Tijd.

De rol van de graanhandel was uiteraard van groot belang, maar verschillende historici verlegden de focus ook op andere producten. Zo schreef Richard Unger over het belang van de Nederlandse haringvisserij. Baltische havens vormden één van de grootste markten voor de Nederlandse haring. Export van dit product naar Noordoost-Europa begon al in de vijftiende eeuw. De beste jaren voor de exporteurs van Nederlandse haring waren die

¹⁰ Maria Bogucka, 'Amsterdam and the Baltic in the First Half of the Seventeenth Century', *The Economic History Review* 26 (1973) 3, 433-447, aldaar 434.

¹¹ Van Tielhof, *The 'Mother of all Trades'*, 67.

¹² Lesger, 'Clusters of Achievement', 63-80.

van 1600 tot 1629.¹³ De rol van haring zal ook besproken worden in deze scriptie. Daarnaast wordt de focus ook verlegd op een ander belangrijk bulkgoed, namelijk zout, een product dat nog vrij onderbelicht is gebleven binnen de huidige historiografie.

Anders dan bovenstaande auteurs richtte Jonathan Israel zich in zijn werk onder andere op de rol die luxegoederen hebben gespeeld in de versterkte positie die de Nederlanders verkregen binnen de Oostzeehandel. Hij beargumenteert dat gedurende de jaren 1590 voor het eerst substantiële aantallen Nederlandse schepen aankwamen in het Baltisch gebied met koloniale goederen aan boord. Producten als peper, suiker en fijne specerijen waren volgens hem de sleutel tot de tweede Nederlandse opmars binnen het Baltische handelsnetwerk. Tot dat moment was de Nederlands-Baltische handel vrij beperkt in schaal en voornamelijk beperkt geweest tot bulkgoederen.¹⁴ Op vergelijkbare wijze zal in dit onderzoek ook aandacht besteed worden aan het belang van de komst van luxegoederen naar het Oostzeegebied.

Methodologie

In dit onderzoek zal rekening gehouden worden met een goede balans tussen primair en secundair bronmateriaal. Eén van de voornaamste primaire bronnen die binnen dit onderzoek gebruikt zal worden is de STR Online. Deze registers bevatten allerlei gegevens omtrent de Oostzeehandel, waaronder de namen van schipmeesters, de vertrek- en bestemmingshavens van schepen en van de goederen die ze verscheepten. De database omvat informatie over de jaren 1497 tot 1857.¹⁵ De focus in mijn onderzoek naar de registers ligt voornamelijk op het type producten die vervoerd werden door schepen die vanuit de Noordelijke Nederlanden naar het Oostzeegebied voeren. Door onderzoek te doen naar zowel de periode 1545-1585 als de periode 1590-1620 kan ik aangeven in welke mate de samenstelling van de lading veranderde door de jaren heen. Daarbij focus ik mij op een aantal selecte producten en havens om het onderzoek in het kader van deze scriptie te beperken.

Er kleven een aantal nadelen aan het gebruik van de online Sonttolregisters. Eén daarvan is dat er een aantal steden en producten zijn die nog niet gestandaardiseerd zijn, oftewel, ze staan nog onder meerdere spellingen vermeld en staan dus onder verschillende noemers gerangschikt. Een ander nadeel aan de STR is dat ze in de meeste gevallen vrij onduidelijk vermelden wat het exacte volume was van de producten die vervoerd werden en

¹³ Richard W. Unger, 'Dutch Herring, Technology, and International Trade in the Seventeenth Century', *The Journal of Economic History* 40 (1980) 2, 253-280.

¹⁴ Jonathan Israel, *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740* (Oxford 1990).

¹⁵ STR Online.

wat het zou kunnen opleveren. Daarnaast is het belangrijk om te benoemen dat een *passage* gelijkstaat aan een *registratie* van een schip die door de Sont voer. Wanneer er dus bijvoorbeeld vijfduizend passages zijn geweest door de Sont in een jaar, betekent dat niet dat het allemaal verschillende schepen waren. Een individueel schip kon uiteraard meerdere keren in een jaar uitvaren.

Om de tekortkomingen van de online Sonttolregisters te compenseren, zal ik ook gebruik maken van een aantal bevrachtingscontracten. Deze bevrachtingscontracten geven onder andere een goed beeld van het type bulkgoederen die verscheept werden tussen het Oostzeegebied, de Nederlanden en de Frans-Atlantische kust. Een voordeel aan deze contracten is dat ze online beschikbaar zijn en ook goed te lezen zijn. De geschreven contracten kunnen mogelijk helpen bij het bevestigen en of verwerpen van de informatie die de Sonttolregisters geven. De contracten die ik zal bestuderen, zijn opgesteld door notaris Jan Franssen Bruyningh tussen 1593 en 1625. De bevrachtingscontracten zijn afkomstig van Huygens ING. Het is een digitale versie van de *Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse handel op de Oostzee* uitgegeven door P. H. Winkelman in meerdere delen.¹⁶ Mede hierdoor zijn de bronnen ook vrij goed te lezen, aangezien de tekst gemoderniseerd is. Voor dit onderzoek is dat ook het meest praktisch, aangezien zestiende-eeuws Nederlands niet het gemakkelijkst is om te lezen.

¹⁶ *Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de zeventiende eeuw II*, red. P.H. Winkelman, Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote serie 161 ('s-Gravenhage 1977).

Hoofdstuk 1: De Oostzeehandel als stabiele basis

Zoals benoemd in de inleiding staat dit hoofdstuk in het teken van de totstandkoming van de handelsrelaties tussen de Nederlanden en het Oostzeegebied. Hoe ontwikkelde die handel zich gedurende de zestiende eeuw? Bij het beantwoorden van deze vraag ligt de nadruk op de periode 1545-1585, aangezien hier de meeste gegevens van beschikbaar zijn. Daarnaast zal er nadrukkelijk aandacht besteed worden aan de rol van Amsterdam binnen de Oostzeehandel. Nu volgt eerst een korte voorgeschiedenis.

Een voorgeschiedenis

Vroegmodern Europa werd grotendeels gekenmerkt door groeiende internationale handel. Het aantal handelsactiviteiten steeg sterk in Noord-Europa, waaronder het Baltisch gebied, Zuid-Europa en ook aan de West-Europese kust. In Noordwest-Europa werden veel verschillende goederen geproduceerd en verhandeld, met name in de voedselsectoren. Eén van de voornaamste van die voedselbronnen was graan. De graanhandel vormde een essentieel onderdeel van de totaliteit aan handelsstromen afkomstig uit het Oostzeegebied.¹⁷ De Nederlandse greep op graan was echter niet vanzelfsprekend. In de late Middeleeuwen werd deze handel nog grotendeels gedomineerd door de Duitse Hanzesteden.¹⁸ Vanaf ongeveer 1440 stond het Hanzesysteem steeds meer onder druk, mede door de Hollands-Wendische oorlog van 1438-1441, waarin vrije doorvaart van Hollandse schepen door de Sont op het spel stond. De Sont was cruciaal in de handel met het Oostzeegebied, aangezien het scheepvaartverkeer vanuit en naar het Oostzeegebied verliep via deze zeestraat.¹⁹

De Nederlandse Hanzesteden rondom de toenmalige Zuiderzee, waaronder Kampen en Enkhuizen, dreven gedurende de vijftiende eeuw steeds meer af van het overkoepelende Hanzesysteem. Hierdoor was het onvermijdelijk dat Holland, met Amsterdam als belangrijkste handelscentrum, steeds meer betrokken raakte in de handel door de Sont. De Nederlanders exporteerden voornamelijk zelfgeproduceerde haring en grote hoeveelheden zout en wijn afkomstig uit Frankrijk naar het Noordoosten. In ruil daarvoor werd er voornamelijk hout en verschillende grondstoffen, zoals teer en pek, vanuit het Oostzeegebied

¹⁷ Christiaan van Bochove, *The Economic Consequences of the Dutch: Economic Integration around the North-Sea, 1500-1800* (Amsterdam 2008) 31.

¹⁸ R.C. Allen en R.W. Unger, 'The Depth and Breadth of the Market for Polish Grain 1500-1800', in: J.Ph.S. Lemmink en J.S.A.M. Koningsbrugge (red.), *Baltic Affairs: Relations between the Netherlands and North-Eastern Europe* (Nijmegen 1990) 1-18, aldaar 1.

¹⁹ Lindblad, 'Nederland en de Oostzee 1600-1850', 25.

mee terug genomen. Gedurende de zestiende eeuw ontstond er op deze manier frequent handelsverkeer tussen het Oostzeegebied, de Nederlanden en de Frans-Atlantische kust.²⁰

Over de lange termijn was de handel tussen de Nederlanden en het Oostzeegebied van groot belang voor beide gebieden, voornamelijk op economisch gebied. In veel historische werken wordt veelal nadruk gelegd op het belang van de graanhandel. Deze handel was essentieel voor de Nederlanden, aangezien ze zorgde voor een stabiele voedselbron en werkgelegenheid aanwakkerde. Tegelijkertijd kwamen er andere soorten bulkgoederen mee vanuit het Oostzeegebied. Vooral de aanvoer van ruwe materialen was van belang voor de scheepsbouw. Nederlandse schepen en hun schippers zorgden ervoor dat het graan verscheept kon worden door heel Europa. Hierdoor opende er een nieuwe markt voor grootgrondbezitters uit bijvoorbeeld Pruisen, Pommeren en Polen. De connectie tussen de Nederlanden en het Oostzeegebied en de nieuwe toegankelijkheid van een westerse markt, waar veel vraag was naar graan, zorgde ervoor dat de grootgrondbezitters uit het Oostzeegebied zich volledig konden focussen op specialisatie in het produceren van graan, dat vervolgens grotendeels verscheept werd door Nederlanders. Op deze manier profiteerden er verschillende groepen van de handel, met name de koopvaardij en de scheepsbouwindustrie.²¹ In dit hoofdstuk zal de focus echter niet enkel liggen op het belang van het Baltische graan, maar voornamelijk op de producten die de Nederlanders zelf exporteerden naar het Oostzeegebied.

Amsterdam als voornaamste profiteur, c. 1545-1585

Amsterdam ontwikkelde zich gedurende de zestiende eeuw op allerlei vlakken. Zo was Amsterdam aan het eind van de vijftiende en begin van de zestiende eeuw de enige Hollandse stad met een groeiende bevolking. Dit kwam onder andere doordat Amsterdam andere Hollandse steden oversteeg als handelscentrum en vrachthaven, waardoor het rijke kooplieden en schipeigenaren aantrok. Daarnaast bloeide de Amsterdamse haven flink op dankzij de graanimporten uit het Oostzeegebied. De stad verwerkte het grootste aandeel van deze import. Dit gold ook voor de export van bulkgoederen naar het Oostzeegebied.²² Omstreeks 1530 en de decennia daarna werd de stad voornamelijk gekenmerkt door haar rol als doorvoerhaven van graan. Dit graan was grotendeels bestemd voor Zuid-Europese

²⁰ Brand, 'Baltic Connections', 1-6.

²¹ Ibidem, 2.

²² Lesger, 'Clusters of Achievement', 67-68; David S. Jacks, 'Market Integration in the North and Baltic Seas, 1500-1800', *Journal of European Economic History* 33 (2004) 3, 285-329, aldaar 296.

markten, waar er veelal tekorten waren aan graan en andere voedselproducten.²³ Vanuit de Amsterdamse haven vertrokken niet alleen schepen richting Zuid-Europa, maar juist ook richting het Oostzeegebied, met name in de periode 1545-1585. In totaal zijn er 11.861 Sontpassages bekend van uit Amsterdam vertrokken schepen in deze periode. De lading van deze schepen bestond grotendeels uit haring en zout.²⁴

Nederlandse haring in het Oostzeegebied

De haringvisserij was een van de belangrijkste binnenlandse sectoren. Veel Nederlandse haring vond haar weg naar het Oostzeegebied. De Baltisch markten waren de belangrijkste markten voor deze haring.²⁵ Dit was mede te danken aan de efficiëntie van de Nederlandse haringvisserij. Deze efficiëntie was op haar beurt te danken aan technologische ontwikkelingen en dan met name aan de ontwikkeling van een nieuw scheepstype dat gedurende de vijftiende eeuw in gebruik werd genomen, de *haringbuis*. Dit type schip was gespecialiseerd in diepzeevisserij. Ze waren praktischer dan de smalle boten die gebruikt werden in de kustgebieden van de Noordzee. De haringbuis werd beschermd tegen export naar het buitenland door Nederlandse overheidsinstellingen. Vanaf ongeveer 1440 werkten lokale overheden van dorpen en steden tevens samen om konvooien samen te stellen die de vissersboten konden beschermen tegen kapers. De technologische veranderingen en methodes die gebruikt werden om deze te waarborgen droegen bij aan de sterke commerciële positie van de Nederlandse haringvisserij.²⁶

Van de in totaal 22.901 passages van Nederlandse schepen die door de Sont voeren, in de periode 1545-1585, blijkt dat er in 1451 gevallen haring verscheept werd. Op het eerste oog lijkt dat niet veel, maar in vergelijking met andere producten die de Nederlanders gedeeltelijk zelf produceerden, zoals textiel, is het toch een aanzienlijk aantal. In deze periode vertrokken er 3975 schepen vanuit Amsterdam naar het Oostzeegebied, waarvan iets meer dan tien procent van de schepen haring vervoerde.²⁷ Zoals ook te zien is in onderstaande tabel voeren de schepen verder voornamelijk in ballast, om vervolgens terug te keren naar Amsterdam met grote hoeveelheden graan. Zo wisselden de Nederlanden en het Oostzeegebied een aantal van hun meest waardevolle voedselproducten aan elkaar uit. Van

²³ Lesger, 'Clusters of Achievement', 68.

²⁴ STR Online.

²⁵ Bo Poulsen, Dave Lyddon en Kurt Vandaele, *Dutch herring: An Environmental History, c. 1600-1860* (Amsterdam 2008) 84.

²⁶ Unger, 'Dutch Herring, Technology, and International Trade', 259-262.

²⁷ STR Online.

het totaal aantal passages die hieronder vermeld staan, zijn er 2646 passages bekend waarbij het schip Amsterdam als thuishaven had. Ongeveer duizend van die schepen voeren terug met graan.²⁸

Tabel 1: Lading van schepen uit Amsterdam door de Sont, c. 1545-1585

Lading	Aantal passages
Ballast	2361
Kleding/Textiel	67
Peper	23
Zout	681
Haring	415
Wijn	252
Totaal	3975

Bron: STR Online

Overige lading

Vanuit Amsterdam werden, naast haring, veelal buitenlandse producten gedistribueerd, met name zout en wijn. Deze goederen werden voornamelijk verscheept vanuit gebieden rondom de Frans-Atlantische kust, Spanje en Portugal. Zout en wijn waren twee van de belangrijkste uitvoerproducten die niet door Nederlanders zelf vervaardigd werden.²⁹ Uit Amsterdam vertrokken er 681 schepen met zout aan boord in de periode 1545-1585. In totaal vertrokken er meer dan 4100 Nederlandse schepen met zout aan boord in deze periode naar het Oostzeegebied. Wijn werd in deze periode een stuk minder verscheept dan zout, maar was alsnog een van de meeste geëxporteerde producten.³⁰

In totaal zijn er 668 Nederlandse passages bekend waarbij de schepen wijn aan boord hadden. Schepen met Amsterdam als thuishaven hadden bij uitstek het grootste aandeel in de export van wijn, met in totaal 252 passages.³¹ Aan tabel 1 valt echter ook te zien dat er al enkele schepen waren die een luxegoed als peper vervoerden naar het Oostzeegebied. In de zestiende eeuw had de Republiek echter nog geen beschikking over een breed aanbod. Het zou ook nog enkele decennia duren voordat de VOC opgericht zou worden, met de uitbreiding van het Nederlandse handelsnetwerk wereldwijd tot gevolg. Tot nog toe profiteerde Amsterdam voornamelijk van het exporteren en importeren van bulkgoederen.³²

²⁸ STR Online.

²⁹ Hans den Haan, *Moedernegotie en Grote Vaart: een studie over de expansie van het Hollandse handelskapitaal in de 16e en 17e eeuw* (Amsterdam 1977) 35.

³⁰ STR Online

³¹ Ibidem.

³² Lesger, 'Clusters of Achievement', 69-70.

Tabel 2: Aandeel van schepen uit de Nederlanden door de Sont, c. 1545-1585

Vertrekhaven	Aantal passages
Amsterdam	3975
Enkhuizen	2042
Harlingen	1270
Hoorn	1685
Medemblik	1824
Stavoren	1099
Terschelling	1327
Vlieland	790
Totaal aantal passages	22.901

Bron: STR Online

Stagnatie, c. 1566-1585

Omstreeks eind jaren zestig en de beginjaren zeventig van de zestiende eeuw leek er toch sprake te zijn van een vrij plotselinge terugval. Het aandeel van de Nederlandse scheepvaart in de handel met het Oostzeegebied was gering in deze periode. Er zijn dan ook nauwelijks gegevens bekend over deze jaren.³³ Hoogstwaarschijnlijk had dit te maken met het begin van de Tachtigjarige oorlog. Hierdoor kwam de handel met een groot deel van de Atlantische kust vrijwel stil te liggen, waardoor producten als wijn en zout nauwelijks verhandeld konden worden naar het Oostzeegebied. De Nederlandse entrepot ervaarde sindsdien de gevolgen van de escalerende politieke relatie met Spanje.³⁴

Tabel 4: Schepen uit Nederlandse en Duitse havens door de Sont, 1566-1580

Jaar	Nederlandse passages	Duitse passages
1566	1269	59
1567	1130	129
1568	1026	111
1569	743	439
1574	1031	597
1575	883	418
1576	733	429
1577	1237	417
1578	1109	260
1579	802	182
1580	789	214
Totaal	10.752	3255

Bron: STR Online

³³ Den Haan, *Moedernegotie en Grote vaart*, 31.

³⁴ Israel, *Dutch Primacy in World Trade*, 26.

Deze trend is ook goed te zien aan de cijfers in de Sonttolregisters. In de jaren 1560 leek het nog voortvarend te gaan met het aandeel van Nederlandse schepen in de handel met het Oostzeegebied, maar vanaf 1569 liep dit sterk terug. Voor de periode 1570-1573 zijn helaas geen gegevens beschikbaar. Het is echter zeer waarschijnlijk dat het verkeer vanuit Duitse havens het aantal schepen dat vertrok vanuit de Nederlanden oversteeg in deze periode.³⁵ Dit valt ook duidelijk te zien aan de sterke stijging van Duitse passages in 1569, terwijl het aantal Nederlandse passages sterk afnam ten opzichte van de voorgaande jaren.³⁶

Een mogelijke oorzaak voor deze terugval zou de komst van Hertog van Alva kunnen zijn. In 1567 arriveerde hij in de Nederlanden. Zijn beleid werd grotendeels gekenmerkt door de vervolging van protestanten en algemene oppressie van de lokale bevolking. Kenmerkend voor de protestantenvolging is de instelling van de Raad van Beroerten, ook wel Bloedraad, in 1567. Het optreden van Alva bracht veel spanningen met zich mee, met name de plaatselijke bevolking had te lijden onder de verzwaarde militaire druk die werd uitgeoefend.³⁷ Als gevolg hiervan migreerden grote groepen zakenlui en zeelieden naar Noord-Duitse havensteden. Het volume van Nederlandse schepen die door de Sont voeren liep tegelijkertijd sterk terug, terwijl het volume van Duitse schepen juist toenam.³⁸

In 1577 nam het aandeel van Nederlandse passages door de Sont weer sterk toe, waarschijnlijk als gevolg van de ineenstorting van de Spaanse macht in 1576. Eén van de gevolgen hiervan was dat de vluchtelingen die in de voorgaande jaren onderdak hadden gevonden in Noord-Duitsland terugkeerden naar de Nederlanden.³⁹ Zij konden hun handelspraktijken met het Oostzeegebied weer hervatten. Deze bestond tot nog toe voornamelijk uit het verhandelen van bulkgoederen, net zoals in de decennia daarvoor. Tot de jaren 1580 speelden de voornaamste handelsgebieden van de Nederlanden, Holland en Zeeland, nog nauwelijks een rol in de distributie van luxewaren als specerijen, suiker en textiel naar het Oostzeegebied. Het leeuwendeel van de lading waarmee de uit de Nederlanden vertrokken schepen door de Sont voeren bestond uit zout, namelijk in 2453 gevallen. Het totaal aantal passages van schepen door de Sont vanuit Nederlandse havens in deze periode was 10.752.⁴⁰

³⁵ STR Online.

³⁶ Ibidem.

³⁷ G. Janssens, 'Het oordeel van tijdgenoten en historici over Alva's bestuur in de Nederlanden', *Revue belge de philologie et d'histoire* 54 (1976) 2, 474- 488, aldaar 476.

³⁸ Israel, *Dutch Primacy in World Trade*, 26.

³⁹ Ibidem, 26-27.

⁴⁰ STR Online.

Tabel 5: Nederlandse distributie van goederen naar Oostzeegebied, 1566-1580

Lading	Aantal passages
Zout	2453
Haring	610
Textiel	138
Wijn	407
Peper	21
Specerijen	8

Bron: STR Online

Het patroon wat we in bovenstaande tabel zien, kenmerkt vrijwel het grootste gedeelte van de handel tussen de Nederlanden en het Oostzeegebied in de tweede helft van de zestiende eeuw. Het lijkt allerminst zeker dat er veel geld omging binnen dit handelsnetwerk, aangezien de waarde van de bulkgoederen vrij beperkt was. Het verscheppen van goederen als zout, graan en hout was voornamelijk een bezigheid van niet al te welvarende kooplieden en schippers. Men had slechts een klein kapitaal nodig om binnen te treden in het netwerk. De behaalde winsten waren dan ook niet hoog genoeg om hoogwaardige goederen te kunnen verscheppen. Daarnaast hadden de meesten ook niet de beschikking over internationale connecties of geschikte schepen om dit te kunnen verwezenlijken.⁴¹

Conclusie

We zien dat de handel tussen het Oostzeegebied en de Nederlanden gedurende de zestiende eeuw qua karakter vrijwel hetzelfde blijft. De schepen die vertrokken uit Nederlandse havens verscheepten veelal zout, wijn en haring naar het Oostzeegebied. Er was nog geen sprake van een grootschalige handel in luxegoederen. Hier was simpelweg nog niet genoeg kapitaal voor aanwezig in de Nederlanden. Er waren echter al wel enkelen die konden profiteren van de handel met het Oostzeegebied, met name Amsterdam.⁴² De stad had vrije toegang tot Baltische markten en gecombineerd met de lage transactiekosten en het toenemende aandeel in de zout- en graanhandel zorgde ervoor dat Amsterdam één van de belangrijkste stapelmarkten en doorvoerhavens van Noordwest-Europa werd.⁴³ Afgaande op bovenstaande factoren leken Amsterdam en Holland als geheel goede vooruitzichten tegemoet te gaan. Het pakte echter anders uit. Aan het eind van de jaren 1560 brak er oorlog uit. De economieën van de Nederlandse zeeprovincies Holland, Friesland en Zeeland hebben waarschijnlijk het meest geleden onder de gevolgen van de Tachtigjarige Oorlog. Hun

⁴¹ Israel, *Dutch Primacy in World Trade*, 27-28.

⁴² Den Haan, *Moedernegotie en Grote vaart*, 29-30.

⁴³ Brand, 'Baltic Connections', 6.

economieën waren doorgaans grotendeels afhankelijk van de zeevaart en zeehandel. Het zou ongeveer een decennium duren voordat er duidelijk sprake leek te zijn van herstel.⁴⁴

⁴⁴ Den Haan, *Moedernegotie en Grote Vaart*, 31.

Hoofdstuk 2: Een tweede doorbraak? De jaren 1590-1620

In dit hoofdstuk zal aandacht besteed worden aan de volgende vraag: *dankzij welke ontwikkelingen konden de Nederlanders steeds grotere stappen maken binnen de Oostzeehandel in de periode 1590-1620?* Eén van de belangrijkste ontwikkelingen was de toenemende frequentie in de verscheping van luxegoederen vanuit de Republiek naar Noordoost-Europa. Om die opkomst van luxegoederen aan te tonen zal ik wederom gebruik maken van de Sonttolregisters.⁴⁵ Naast luxegoederen werden er ook nog grote aantallen aan bulkgoederen verscheept naar het Oostzeegebied. Om dit aan te tonen zal ik gebruik maken van bronmateriaal uit de *Rijks Geschiedkundige Publicatiën*, specifiek de bevrachtingscontracten die oorspronkelijk opgesteld zijn door Jan Franssen Bruyningh, die van 1593 tot 1625 werkte in Amsterdam als notaris.⁴⁶

Uitwisseling van bulkgoederen

Graan en eikenhout

Voordat er nader gekeken wordt naar de rol van luxegoederen zal eerst kort de rol van graan en een aantal andere bulkgoederen besproken worden. Ondanks dat de rol van graan niet centraal staat in deze scriptie, mede door de beperkende factoren aan de online Sonttolregisters zoals benoemd in de inleiding, staat graan in vele andere studies wel centraal.⁴⁷ Uit deze werken blijkt dat de graanhandel de Oostzeehandel in het algemeen grotendeels kenmerkte. Overal in Europa was er vraag naar graan, met name in het Zuiden. Amsterdam vervulde destijds een belangrijke rol als stapelmarkt en distributeur van graan. Mede hierdoor kon de stad uitgroeien tot een internationale handelsstad.⁴⁸

Gdansk, ook wel bekend als Danzig, was destijds de grootste distributeur van graan naar de Nederlanden. In het onderzoek naar de online Sonttolregisters blijkt dat het graan wat uit Gdansk verscheept werd voornamelijk vermeld staat onder de term *rug*, Deens voor rogge. Deze term wordt echter op talloze manieren vermeld in de database.⁴⁹ In het kader van de afbakening van dit onderzoek is het te veel werk om hier orde in aan te kunnen brengen.

⁴⁵ STR Online.

⁴⁶ Jan Franssen Bruyningh, 'Contracten van bevrachting' (1593-1600), in: P.H. Winkelmann, *Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de zeventiende eeuw*, Deel II ('s-Gravenhage 1977) 3-581.

⁴⁷ Van Tielhof, *The 'Mother of all Trades'*.

⁴⁸ Lesger, 'Clusters of Achievement', 69.

⁴⁹ STR Online.

De Oostzeehandel bestond dan ook niet enkel uit de graanhandel. Zo keerden Nederlandse schepen vanaf 1585 steeds vaker terug vanuit havens als Gdansk met hout en andere belangrijke grondstoffen voor de scheepsbouw. De verscheping van deze goederen werd echter indirect gestimuleerd door de graanhandel. Er waren namelijk veel schepen nodig om al het graan te kunnen verschepen. Voor het maken van schepen waren weer zeilen, touw en spijkers nodig, maar bovenal heel veel hout.⁵⁰ Hout was niet enkel cruciaal voor de scheepsbouw, maar diende ook als belangrijke energiebron voor de West-Europese nijverheid in het algemeen. Naarmate de bossen in West-Europa schaarser werden, werd de invoer van hout vanuit Noord- en Oost-Europa steeds crucialer.⁵¹ Uit de Sonttolregisters blijkt dat er voornamelijk gekloofd eikenhout werd verscheept in de periode 1590-1620. Dit type hout werd veelal gebruikt om tonnen in elkaar te zetten. Het zou goed kunnen dat een groot gedeelte van het hout dat geleverd werd in de Republiek terecht kwam. In Nederlandse havens moesten namelijk genoeg tonnen gemaakt worden om producten als haring op een effectieve manier te kunnen verschepen.⁵² Afgaande op de thuishavens van de schepen die vanuit Gdansk vertrokken met eikenhout aan boord, blijkt dat ongeveer een kwart afkomstig was uit de Republiek.⁵³

Tabel 6: Passages van schepen vertrokken uit Gdansk met eikenhout, c. 1590-1620

Thuishaven	Passages
Nederlandse Republiek	191
Groot-Brittannië	349
Baltisch gebied	219
Overig	64
Totaal passages	823

Bron: STR Online

Verscheeping van zout en de rol van buitenlandse gezanten

Binnen het handelsnetwerk tussen het Oostzeegebied, de Nederlanden en de Frans-Atlantische kust was zout één van de meest verscheepte producten. Het was niet alleen een handelsproduct, maar ook een handige vervanger van ballast. Waar ballast enkel bedoeld was om de stabiliteit van het schip te vergroten, leverde zout ook nog geld op. Over het algemeen was er veel vraag naar zout in het Oostzeegebied, maar er is weinig bekend over de distributie van dit product. Hoogstwaarschijnlijk werd zout veelal ingekocht door kooplieden

⁵⁰ Van Tielhof, *The 'Mother of all Trades'*, 3; Allen en Unger, 'The Depth and Breadth of the Market for Polish Grain 1500-1800', 1-2.

⁵¹ Den Haan, *Moedernegotie en Grote Vaart*, 44-46.

⁵² Unger, 'Dutch Herring, Technology, and International Trade', 275.

⁵³ STR Online.

in Pruisische en Baltische steden. Van daaruit werd het product afgezet aan kleine handelaren die het op regionale en plaatselijke markten aan de man konden brengen.⁵⁴ Zout was een onmisbaar product, aangezien het veelvuldig gebruikt werd om levensmiddelen te conserveren. Bovendien werd er in het Oostzeegebied zelf nauwelijks zout geproduceerd. Het werd voornamelijk gewonnen en aangevoerd uit gebieden langs de Frans-Atlantische kust, met name vanuit de baai van Bourgneuf en de Brouage, een uitgestrekt moerasgebied ten zuiden van La Rochelle. De aanvoer van zout uit dit gebied werd grotendeels gedomineerd door Nederlandse kooplieden.⁵⁵

Tabel 7: Verscheping van zout vanuit Nederlandse havens, 1590-1620

Vertrekhaven	Aantal passages
Amsterdam	477
Enkhuizen	460
Hoorn	594
Stavoren	253
Terschelling	204
Vlieland	124
Totaal	4050

Bron: STR Online

De dominantie van Nederlandse kooplieden in de zouthandel blijkt niet alleen uit de Sonttolregisters, die in totaal 4050 passages door de Sont weergeven waarbij Nederlandse schepen zout vervoerden. Dit blijkt ook uit de bevrachtingscontracten opgesteld door Jan Franssen Bruyningh.⁵⁶ Zo wordt in bijna elk contract wel gesproken over de hoeveelheid zout die vervoerd werd en in welke havens het zout geladen en gelost werd. Een goed voorbeeld is het contract dat op 29 januari 1594 werd opgesteld. De bevrachter van het schip was Jan Corver, een koopman wonende te Amsterdam. In het contract staat het volgende vermeld over de zoutlading die het schip vervoerd:

Zodra het water open zal zijn, met de eerst vertrekkende schepen uitvaren naar La Rochelle met goederen, waren en koopmanschappen. Daar zal de commis van de koopman het schip doen lossen en aldaar [...] met een volle zoutlading bevrachten in dezelfde tijd als de gelijktijdig

⁵⁴ Jan Willem Veluwenkamp, 'Lading voor de Oostzee', in: Remmelt Daalder, Els van Eyck van Heslinga en J. Thomas Lindblad (red.), *Goud uit Graan: Nederland en het Oostzeegebied 1600-1850* (Zwolle 1998) 42-55, aldaar 44.

⁵⁵ Den Haan, *Moedernegotie en Grote Vaart*, 43-44; Veluwenkamp, 'Lading voor de Oostzee', 44.

⁵⁶ Jan Franssen Bruyningh, 'Contracten van bevrachting' (1593-1600), in: P.H. Winkelman, *Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandelen in de zeventiende eeuw, Deel II* ('s-Gravenhage 1977) 3-581.

*binnengekomen schepen zullen vertoeven. Vervolgens naar Danzig, Koningsbergen, Elbing of Riga, volgens opdracht te ontvangen bij aankomst in de Sont van de gecommiteerde van de koopman.*⁵⁷

In totaal had het schip tachtig last aan lading meegenomen aan boord. Een last is een oude inhoudsmaat waarmee zowel het laadvermogen als de maat of het gewicht van een scheepslading werd aangegeven. Tegenwoordig staat een last gelijk aan ongeveer tweeduizend kilogram. In totaal werd 43 last zout meegenomen op het schip, in totaal dus ongeveer 86.000 kilogram zout. De vrachtprijs per last zout, de prijs die de schipper verkreeg voor zijn dienst, zou de schipper 24 gulden opbrengen. In Holland werd hem zelfs al honderdvijftig gulden voorgesloten.⁵⁸

Ondanks dit soort cijfers geven contracten als deze geen precieze informatie over de omzetten die van jaar tot jaar verdiend werden. Het is wel duidelijk dat zout veruit het belangrijkste importproduct was in het Oostzeegebied, gevolgd door textiel, laken, haring en wijnen.⁵⁹ De belangrijkste haven waar het zout vandaan kwam was die van La Rochelle, gelegen aan de Frans-Atlantische kust. Deze haven maakte onlosmakelijk deel uit van het handelsverkeer tussen de Nederlanden, het Oostzeegebied en de Frans-Atlantische kust. Veel van de schepen die deel uitmaakten van deze handelsstromen keerden pas later terug naar de Nederlanden. Deze schepen zeilden eerst nog terug naar Frankrijk, om pas later met zout of andere zuidelijke producten terug te varen.⁶⁰ Het eerste contract uit de collectie laat zien hoe dit proces in de praktijk verliep. Dit contract werd opgesteld op 13 december 1593:

*Het laadvermogen van het schip zal geheel ter beschikking van de koopman zijn. Uitvaren met goederen, waren en koopmanschappen naar La Rochelle, waar de commis van de koopman het schip zal doen lossen. Daarna in Bruwaige, St. Mertens of Charantes volle lading zout en wijnen of alleen wijnen innemen. De schipper is verplicht bij het stuwen en laden van de wijnen te handelen alsof het voor hemzelf en zijn reders ware. Vandaar naar Danzig of Koningsbergen of beide havens, volgens opdracht te ontvangen bij aankomst in de Sont van de gecommiteerde van de koopman [...] In Danzig of Koningsbergen of in beide havens zal de commis van de koopman het schip doen lossen en daarna in Koningsbergen met volle lading bevrachten voor Amsterdam of rechtstreeks voor La Rochelle.*⁶¹

⁵⁷ Bruyningh, 'Contracten van bevrachting', 5-6.

⁵⁸ Ibidem.

⁵⁹ STR Online

⁶⁰ Clé Lesger, *Handel in Amsterdam ten tijde van de Opstand: Kooplieden, commerciële expansie en verandering in de ruimtelijke economie van de Nederlanden, ca. 1550-ca.1630* (Hilversum 2001) 197.

⁶¹ Bruyningh, 'Contracten van bevrachting', 3-4.

Uit het citaat blijkt ook dat Nederlandse koopmannen destijds nauw onderhielden met hun commissen. Doormiddel van deze contacten werden koopmannen onder andere ingelicht over fluctuaties van prijzen in de verschillende markten. De persoonlijke relaties die een koopman had met zijn commissen en leveranciers (schippers) vormden de basis van internationale handel in vroegmodern Europa.⁶² In een stad als Amsterdam was het mogelijk voor kooplieden om hun goederen op een vrijwel anonieme lokale markt te verkopen. De stad diende niet enkel als stapelmarkt voor goederen, maar ook als informatiecentrum. Amsterdam had een gunstige geografisch ligging en beschikte over een breed veld aan (handels)connecties door heel Europa, waaronder het Oostzeegebied.⁶³ Dit stimuleerde de frequentie van de commissiehandel, die verliep via de gezanten die in havensteden als Riga en Gdansk verbleven.⁶⁴ Aan het eind van de zestiende eeuw werden deze commissen voor het eerst naar het Oostzeegebied gestuurd door de Nederlandse Staten-Generaal, naar het stadje Elseneur (Helsingør) gelegen aan de Sont. Zij hadden de taak om toe te zien op de commerciële belangen van de Republiek in het gebied rondom de Sont.⁶⁵ Vanaf de jaren 1590 vestigden de commissen zich ook in grotere steden als Gdansk en ook aan de Frans-Atlantisch kust, zoals ook blijkt uit de bevrachtingscontracten:

*Vóór zijn vertrek uit Frankrijk zal de schipper met de commis van de koopman aldaar "gecommuiceert hebben ende oock geresolveert sijn" [...] In Danzig of Koningsbergen of in beide havens zal de commis van de koopman het schip doen lossen en daarna in Koningsbergen met een volle lading bevrachten voor Amsterdam of rechtstreeks voor La Rochelle.*⁶⁶

In Gdansk waren Nederlandse kooplieden de grootste exporteurs van bulkgoederen. Na verloop van tijd importeerden zij luxegoederen naar de stad, waaronder textiel, wijnen, fruit en specerijen.⁶⁷ De commissen waren eigenlijk een verlengstuk van de Nederlandse kooplieden, het waren tussenpersonen. Uit naam van de kooplieden konden deze commissen, die vaak meevoeren met de schipper, aangeven welke haven het gunstigst was om de aangekochte goederen van de koopman te verkopen. Op basis van deze informatie kon er snel

⁶² Oscar Gelderblom, 'The Governance of Early Modern Trade: The Case of Hans Thijs, 1556-1611', *Enterprise & Society* 4 (2003) 4, 606-639, aldaar 606-607.

⁶³ Lesger, *Handel in Amsterdam ten tijde van de Opstand*, 255;

⁶⁴ Gelderblom, 'The Governance of Early Modern Trade', 632-635.

⁶⁵ Milja van Tielhof, 'Behouden vaart!', in: Remmelt Daalder, Els van Eyck van Heslinga en J. Thomas Lindblad (red.), *Goud uit Graan: Nederland en het Oostzeegebied 1600-1850* (Zwolle 1998) 28-41, aldaar 31.

⁶⁶ Bruyningh, 'Contracten van bevrachting', 3-4.

⁶⁷ Maria Bogucka, 'Dutch activities in Gdansk in the first half of the 17th Century', in: J.Ph.S. Lemmink en J.S.A.M van Koningsbrugge (red.), *Baltic Affairs: Relations between the Netherlands and North-Eastern Europe 1500-1800* (Nijmegen: INOS, 1990) 19.

gereageerd worden op fluctuaties van prijzen in de markt. Deze contacten waren essentieel voor het succes en de winsten die Nederlandse kooplieden boekten in het Oostzeegebied.⁶⁸

De Nederlandse haringvisserij

Naast zout was haring een van de meeste verscheepte voedselbronnen naar het Oostzeegebied vanuit de Nederlanden. De Nederlandse haringvisserij was in de zestiende eeuw al een van de belangrijkste binnenlandse sectoren. Zij bereikte haar hoogtepunt aan het eind van die eeuw. Ook na de eeuwwissel droeg de haringvisserij bij aan de economische groei van de Republiek.⁶⁹ Het hoogtepunt van de vangst en export van haring vond tegelijkertijd plaats met de piek in de Nederlandse handel met het Baltisch gebied, van circa 1600 tot 1620. De Baltische markten importeerden ongeveer veertig procent van de Nederlandse haring. De eerste flinke stijging in de al frequente Nederlandse export van haring naar het Oostzeegebied vond plaats aan het eind van de zestiende eeuw.⁷⁰ Deze stijging is duidelijk te zien in de Sonttolregisters. In totaal zijn er 8383 passages bekend. Opvallend is dat niet Amsterdam, maar Enkhuizen de grootste bijdrage had in deze export van haring. Ook de Waddeneilanden Terschelling en Vlieland hadden een groot aandeel.⁷¹

Tabel 8: Verscheping van haring vanuit Nederlandse havens, 1590-1620

Vertrekhaven	Passages
Amsterdam	649
Enkhuizen	1460
Hoorn	366
Stavoren	266
Terschelling	786
Vlieland	503
Totaal	8383

Bron: STR Online

Het Nederlandse succes van de haringindustrie in deze periode is voornamelijk het gevolg van de goede kennis van de Baltische markten en de grote sommen geld die geïnvesteerd werden in de visserij. De frequente reizen naar het Oostzeegebied, de grote aantallen schepen die hierin betrokken waren en de contacten tussen de Nederlandse kooplieden en hun commissarissen stimuleerden grotendeels de kennis die de haringexporteurs verkregen over de markten. De uitzonderlijke kwaliteiten van de vissers mogen niet vergeten worden. Zij produceerden zeer hoogwaardige haring. Het lange

⁶⁸ Bogucka, 'Amsterdam and the Baltic in the First Half of the Seventeenth Century', 440.

⁶⁹ Poulsen, Lydden en Vandaele, *Dutch Herring: An environmental history*, 86.

⁷⁰ Unger, 'Dutch Herring, Technology, and International Trade', 263-266.

⁷¹ STR Online.

leerproces dat leerlingen moesten volgen binnen de haringvisserij, het proces van leren door te doen, werkte zo uitzonderlijk goed dat de Nederlanders de hoogste kwaliteit aan vis produceerden, waardoor ze een hoge prijs konden vragen voor hun product.⁷²

Het belang van luxegoederen

Luxegoederen zijn kortgezegd hoogwaardige producten, bijvoorbeeld zijde en specerijen. Deze producten werden vanaf het begin van de zeventiende eeuw steeds meer aangetroffen op Europese markten, waaronder de Amsterdamse stapelmarkt. Het zou echter nog decennia duren voordat deze producten in grote aantallen op Noord-Europese markten werden aangetroffen. Het voornaamste luxegoed dat via de Republiek in het Oostzeegebied gebied belandde was suiker, dat veelal afkomstig was uit Brazilië.⁷³

Suiker

Omstreeks 1590 kwam de suikerhandel tot stand als gevolg van de handelsbetrekkingen die de Republiek had met Portugal. Uit deze vaart ontwikkelde zich een vrij regelmatige handel met Brazilië. De Nederlandse schepen die uitvoeren naar Zuid-Amerika zeilden grotendeels onder de Portugese vlag, aangezien Portugal destijds het monopolie had op de handel met Brazilië. Echter, gedurende de jaren 1580 voeren ook vanuit de Nederlanden schepen uit richting Zuid-Amerika. Rond het midden van de jaren negentig was deze handel al vrij frequent. Decennia later, gedurende het Twaalfjarig Bestand, voeren er meerdere Hollandse schepen uit ‘die van hier over Portugal jaarlijks met duizenden kisten suijckeren [...] ende andere waeren, in groote menichte uijt Bresil hebben hiergevoert.’⁷⁴ De import van suiker verliep gedurende deze periode echter grotendeels via Portugal, net zoals in de decennia daarvoor.⁷⁵

Gedurende het Twaalfjarig Bestand nam de totale hoeveelheid suiker die geïmporteerd werd door de Republiek sterk toe, een ongewenst effect voor de Spanjaarden. Met de tijdelijke vrede hoopten zij namelijk dat de Nederlanders zich minder zouden inlaten met hun koloniale eigendommen. Het tegenovergestelde gebeurde.⁷⁶ Twee decennia eerder was Amsterdam al een groot aanbieder van Braziliaanse suiker. Een groot gedeelte hiervan

⁷² Unger, ‘Dutch Herring, Technology, and International Trade’, 274-275.

⁷³ Den Haan, *Moedernegotie en Grote Vaart*, 70.

⁷⁴ *Ibidem*, 71.

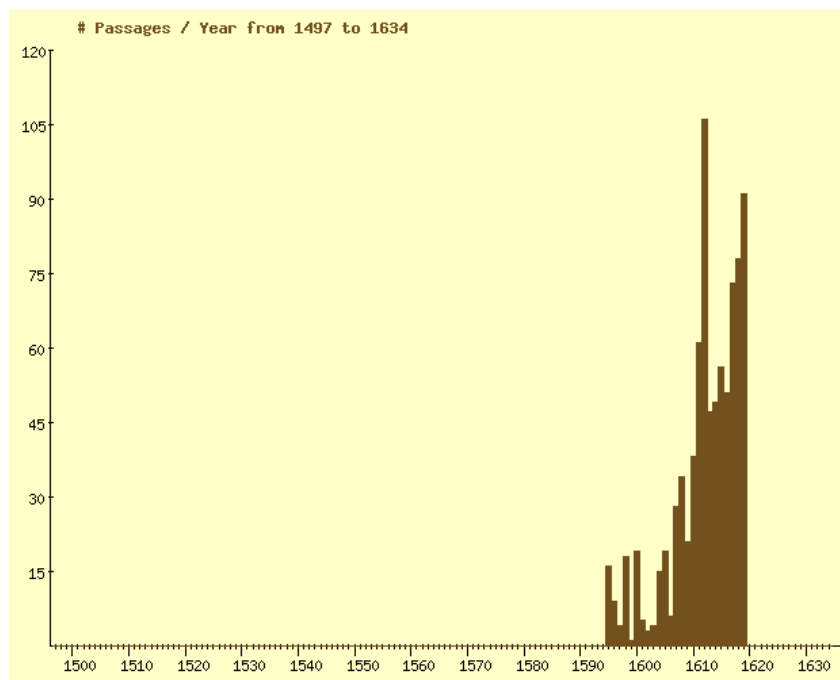
⁷⁵ Israel, *Dutch Primacy in World Trade*, 107.

⁷⁶ Den Haan, *Moedernegotie en Grote Vaart*, 71; Jan de Vries en Ad van der Woude, ‘Foreign Trade until the Mid-Seventeenth Century’, in: *Idem* (red.), *The First Modern Economy: Success, Failure, and Perseverance of the Dutch Economy, 1500–1815* (2011) 350-408, aldaar 397.

werd vanaf dat moment verscheept en verhandeld naar het Oostzeegebied (zie Grafiek 1).⁷⁷

Economisch gezien was suiker één van de belangrijkste koloniale goederen die de kooplieden vanuit de Republiek naar het Oostzeegebied verhandelden. Klas Rönnbäck gebruikte in één van zijn werken suiker als indicator om het ontstaan van een consumentenmaatschappij in het Baltisch gebied (Zweden en Denemarken) te verklaren. Die zou ontstaan zijn aan het eind van de zeventiende eeuw. Als men genoeg geld had om een duur product als suiker te kunnen kopen, dan zou diezelfde hoeveelheid geld gebruikt kunnen worden om andere consumentenproducten te kunnen kopen, indien men daar de voorkeur aan gaf. Suiker was in de Vroegmoderne Tijd een product waar veel vraag naar was, zo ook op de Oostzeemarkten.⁷⁸ De landen uit het Oostzeegebied hadden zelf echter geen kolonies. Vandaar dat deze markten voor een groot deel van de zeventiende eeuw afhankelijk waren van suikerimporten afkomstig uit West-Europa. Steden als Amsterdam en Enkhuizen hadden een groot aandeel hierin. Het Oostzeegebied werd gedurende deze periode één van de belangrijkste markten voor koloniale goederen en dan met name voor suiker.⁷⁹

Grafiek 1: Nederlandse schepen met suiker aan boord door de Sont, 1595-1620



Bron: STR Online

⁷⁷ Jonathan Israel, 'The Commercial and Political Relations of the Dutch with the Baltic Region in Early Modern Times', *Tijdschrift voor Skandinavistiek* (1995) 31-44.

⁷⁸ Klas Rönnbäck, 'An Early Modern Consumer Revolution in the Baltic?', *Scandinavian Journal of History* 35 (2010) 2, 177-197, aldaar 177-179.

⁷⁹ Toshiaki Tamaki, 'The Baltic as a Shipping and Information Area: The Role of Amsterdam in Baltic Integration in Early Modern Europe', *Asia Europe Journal: Intercultural Studies in the Social Sciences and Humanities* 8 (2010) 3, 347-358, aldaar 351.

Vanaf 1595 werd tot aan 1620 onafgebroken suiker geëxporteerd vanuit de Republiek naar het Oostzeegebied. Vanaf 1610 werd deze toevoer stabiel. Dit kwam hoogstwaarschijnlijk door de tijdelijke vrede die de Republiek had gesloten met de Spanjaarden, waardoor de combinaties van Nederlandse en Portugese konvoien richting Zuid-Amerika steeds frequenter werden.⁸⁰ Over het algemeen ziet het er naar uit dat de Nederlandse schepen gedurende de jaren 1595-1620 een steeds groter aandeel in de verscheping van suiker naar het Baltisch gebied verkregen.⁸¹

Amsterdam was in deze periode de grootste Nederlandse leverancier van suiker naar het Oostzeegebied. Suiker was echter een duur product en was enkel beschikbaar voor de rijkere lagen van de samenleving. De aanvoer van andere type luxewaren uit Azië liet ook nog enige decennia op zich wachten, waardoor de prijs van suiker niet snel zou dalen.⁸² Desondanks kon er in dit vroege stadium wel winst gemaakt worden, waardoor de welvaart van de stad toenam. Tegelijkertijd trokken er veel migranten naar de stad. De meeste van deze migranten waren christelijke kooplieden die gevlucht waren voor de Inquisitie. Deze migranten kwamen oorspronkelijk uit Lissabon en Oporto. Daarnaast trokken er ook migranten vanuit Antwerpen, Bremen en Frankfurt naar Amsterdam. Buitenlandse migranten zagen mogelijk de potentie die een stad als Amsterdam had. Door hun komst werd de rijkdom van de stad alsmar groter.⁸³ De rol die Amsterdam had in het exporteren van koloniale goederen afkomstig uit Zuid-Amerika, waaronder suiker, werd pas gedurende de achttiende eeuw overgenomen door Hamburg.⁸⁴

Amsterdam was zeker niet de enige stad die suiker distribueerde. Ook de havens van Enkhuizen, Terschelling en Vlieland hadden een aandeel in het verschepen van suiker naar het Oostzeegebied. Als we kijken naar Amsterdam zien we dat er minimaal honderd schepen in de periode 1595-1620 richting het Oostzeegebied met suiker aan boord uitvoeren, waarvan de meesten tussen 1611 en 1615. Terschelling had het grootste aandeel in de export van suiker, met in totaal 141 schepen. Vlieland had een aantal dat dichterbij kwam van Amsterdam, namelijk 96 schepen.⁸⁵ In totaal hebben meer dan 850 Nederlandse schepen suiker meegevoerd naar het Oostzeegebied tussen 1595 en 1620.

⁸⁰ Den Haan, *Moedernegotie en Grote Vaart*, 71.

⁸¹ STR Online.

⁸² Veluwenkamp, 'Lading voor de Oostzee', 54

⁸³ Israel, *Dutch Primacy in World Trade*, 42-43.

⁸⁴ Tamaki, 'The Baltic as a Shipping and Information Area', 351.

⁸⁵ STR Online.

Overige luxegoederen

Naast de betere toegang tot producten als suiker konden Nederlandse kooplieden ook concurreren op het gebied van hoogwaardige (wollen) stoffen, vaak in de vorm van lakens en textiel. Lange tijd waren de Engelsen het meest vaardig in deze industrietak, maar de Nederlanders overschaduwden hen op de lange termijn.⁸⁶ Bijna al het Nederlandse vervaardigde textiel werd geëxporteerd naar het Oostzeegebied gedurende de zeventiende eeuw. Deze stoffen werden voornamelijk geproduceerd in Leiden. Daar was een groot aantal gespecialiseerde ondernemers werkzaam, die ruwe wol inkochten en door loonwerkers lieten verwerken tot kleding en tafellakens. De ondernemers brachten deze producten vervolgens op de markt.⁸⁷ Uit de Sonttolregisters blijkt dat er in ieder geval grove lakens werden verscheept naar het Oostzeegebied. Het aantal Nederlandse schepen dat het product verscheepte is echter niet aanzienlijk, in totaal 147 schepen. Dit getal zou mogelijk nog groter uit kunnen vallen, maar deze gegevens vallen niet onder de gestandaardiseerde noemer. De meeste van deze schepen voeren uit in de periode 1590-1597.

Tabel 9: Koloniale waren naar het Oostzeegebied vanuit de Republiek, 1590-1620

Lading	Aantal passages
Suiker	1044
(Grof) linnen	430
Peper	40
Vijgen	110
Koffie	42
Totaal (inclusief niet-koloniale goederen)	41.176

Bron: STR Online

Het is vrijwel zeker dat de waarde van de lading die de schepen vervoerden steeg in deze periode.⁸⁸ Uit bovenstaande gegevens blijkt echter dat de markt voor luxegoederen in het Oostzeegebied nog relatief klein was. Het gebied mocht dan wel een vrij uitgestrekt achterland hebben, maar daar woonden nog voornamelijk arme boeren. De voornaamste kopers van buitenlandse luxegoederen waren de grootgrondbezitters en stedelijke kooplieden. Zij waren rijk geworden dankzij de opbrengsten van de landbouwproducten die hun boeren hadden geproduceerd.⁸⁹ Overigens werden de meeste luxegoederen die aankwamen in het Oostzeegebied niet of nauwelijks in de Republiek zelf bewerkt. In Amsterdam werden ze voornamelijk gesorteerd, gereinigd en vervolgens doorverkocht. Alleen suiker werd in grote

⁸⁶ Israel, *Dutch Primacy in World Trade*, 44-45.

⁸⁷ Veluwenkamp, 'Lading voor de Oostzee', 52-53.

⁸⁸ De Vries en Van der Woude, 'Foreign Trade until the Mid-Seventeenth Century', 372.

⁸⁹ *Ibidem*, 43.

aantallen geraffineerd. De VOC had een belangrijke rol in het opslaan van koloniale goederen, en dan met name de Aziatische goederen. Deze werden in pakhuizen opgeslagen en later op speciale veilingen verkocht. Voornamelijk particuliere ondernemers kochten deze producten op om ze vervolgens in binnen- en buitenland door te verkopen.⁹⁰

Conclusie

Tot de jaren 1590 speelden de Nederlanders een vrij beperkte rol in de meest winstgevende delen van de Baltische commerciële sectoren. Zo werd onder andere textiel nog voornamelijk gedistribueerd vanuit Engeland en de Duitse handelssteden. Laatstgenoemden hadden eveneens het grootste aandeel in het verschepen van koloniale goederen. Dit veranderde gedurende de jaren 1590. Zo vinden we in de Sonttolregisters de eerste flinke aantallen van Nederlandse schepen die in het Oostzeegebied aankwamen met hoogwaardige koloniale goederen, met name suiker.⁹¹ De export van dit soort producten kende een vrijwel ononderbroken groei. De handel in producten als zout en haring bleef ook aanhouden. De zouthandel vormde samen met graan de basis van de moedernegotie in het tijdperk na 1590, in combinatie met de opkomende handel in luxegoederen. Zo kreeg de Nederlands-Baltische handel een dynamischer karakter.⁹² In het vervoer van al deze goederen mag de rol van de Nederlandse commissen niet onderschat worden. De contacten tussen koopman en commiss waren van uiterst belang voor de winsten die de Nederlandse kooplieden konden behalen in het Oostzeegebied.

⁹⁰ Veluwenkamp, 'Lading voor de Oostzee', 54-55.

⁹¹ STR Online.

⁹² Israel, *Dutch Primacy in World Trade*, 51-52.

Conclusie

In deze scriptie is onderzoek verricht naar de handelsrelaties tussen de Nederlanden en het Oostzeegebied. Het blijkt dat er een aantal veranderingen hebben plaatsgevonden in het proces van handel en verscheping van goederen tussen deze gebieden. Het zou echter tot het eind van de zestiende eeuw duren voordat deze veranderingen duidelijk zichtbaar werden. Een aanloop van ongeveer honderdvijftig jaar ging hieraan vooraf. De Nederlands-Wendische oorlog van 1438-1441 leek een beslissend moment te markeren. Vanaf dat moment kwam de Duitse Hanze, die tot dat moment het dominantst was in de Oostzeehandel, steeds meer onder druk te staan. Het Nederlandse aandeel in de Oostzeehandel begon die van de Duitse Hanzesteden gedurende de vijftiende eeuw steeds meer te overstijgen. Gedurende de zestiende eeuw hadden Nederlandse schepen het grootste aandeel in de vaart door de Sont. In deze periode ontwikkelde Amsterdam zich tot één van de belangrijkste doorvoerhavens en afzetmarkten van Noordwest-Europa. Tijdens de beginperiode van de Tachtigjarige Oorlog nam het aandeel van Nederlandse schepen in de Oostzeehandel echter sterk af. De Duitse handelssteden leken vanaf dat moment de overhand te nemen, maar daar is geen sluitend bewijs voor.

Ondanks het feit dat het handelsverkeer richting het Oostzeegebied gedurende de zestiende eeuw grotendeels bestond uit schepen die uit Nederlandse havens vertrokken, betekende dat nog niet dat de Nederlanders de Oostzeehandel domineerden. Ten minste, niet wat betreft de meest winstgevende sectoren. Zo werden er voornamelijk laagwaardige bulkgoederen verscheept vanuit de Nederlanden naar het Oostzeegebied, waarvan zout en haring de belangrijkste producten waren.

Binnen de huidige historiografie omtrent de handelsrelaties tussen de Nederlanden en het Oostzeegebied is de export van zout en haring grotendeels onderbelicht gebleven, hoogstwaarschijnlijk vanwege de grotere focus op de graanhandel. In deze scriptie is daarom geprobeerd om een grotere focus te leggen op de producten die vanuit de Nederlanden geëxporteerd werden. Deze methode is grotendeels een combinatie van de verschillende methodes die historici als Maria Bogucka, Jonathan Israel en Milja van Tielhof hebben toegepast in hun werk. Zo bouwde deze scriptie grotendeels voort op de gegevens uit de Sonttolregisters. Daarbij moet wel vermeld worden dat in dit onderzoek gebruik gemaakt is van de onlineversie van deze registers, die een minder compleet beeld geven dan oorspronkelijke uitgaves van Bang en Korst die bovenstaande historici hebben gebruikt.

Het gecombineerde onderzoek naar de Sonttolregisters en bevrachtingscontracten in deze scriptie heeft uitgewezen dat niet enkel de import van een product als graan, maar ook export van producten als zout en haring een groot deel besloeg van het handelsverkeer tussen de Nederlanden en het Oostzeegebied in de zestiende eeuw. Nederlandse schippers hadden een essentiële rol in de verscheping van deze producten. Zij stonden onder het toezicht van buitenlandse gezanten die handelden in naam van Nederlandse kooplieden. Deze gezanten, of commissen, zagen toe op de commerciële belangen van de kooplieden. De veelvuldige contacten die een koopman had met zijn commissen, zorgde ervoor dat hij goed geïnformeerd was over de stand van zaken op Oostzeemarkten. Zo konden kooplieden optimaal profiteren van stijgende en dalende marktprijzen en besluiten waar en wanneer ze hun aangekochte waren zouden verkopen.

Vanaf de jaren 1590 werden naast de gebruikelijke bulkgoederen ook steeds meer luxegoederen vanuit de Republiek naar het Oostzeegebied verscheept. De meeste van deze goederen werden in beperkte mate aangetroffen in Nederlandse scheepsruimen. Desondanks kon een stad als Amsterdam zich destijds wel ontwikkelen tot een belangrijke stapelmarkt voor Braziliaanse suiker. De kooplieden die in de Republiek in het bezit kwamen van suiker vonden in Noordoost-Europa een waardevolle afzetmarkt. Vanaf ongeveer 1600 ontstond in dit gebied steeds meer vraag naar suiker. Hierdoor was het voor Nederlandse kooplieden mogelijk om dieper door te dringen tot de winstgevendere sectoren van de Noord-Europese commerciële netwerken.

Het grootste verschil tussen de Nederlandse handel op de Oostzee gedurende de zestiende eeuw en die van de periode na 1590 zit hem voornamelijk in de komst van luxegoederen. De toegang die de Republiek kreeg tot luxegoederen zorgde ervoor dat de lading die vanuit de Nederlanden verscheept werd richting het Oostzeegebied toenemend varieerde. Dit kwam niet enkel door de toename van suikerexporten, maar ook doordat steden als Leiden zich specialiseerden in de verwerking van textiel tot hoogwaardige eindproducten. Deze producten werden vervolgens ook grotendeels verscheept naar Noord-Europa. Bulkgoederen als haring en zout bleven ook na 1600 nog enige tijd belangrijke exportproducten van Nederlandse kooplieden.

Bibliografie

Allen, R.C. en R.W. Unger, 'The Depth and Breadth of the Market for Polish Grain 1500-1800', in: J.Ph.S. Lemmink en J.S.A.M. Koningsbrugge (red.), *Baltic Affairs: Relations Between the Netherlands and North-Eastern Europe* (Nijmegen 1990) 1-18.

Bogucka, Maria, 'Amsterdam and the Baltic in the First Half of the Seventeenth Century', *The Economic History Review* 26 (1973) 3, 433-447.

Bogucka, Maria, 'Dutch Merchants' Activities in Gdansk in the First Half of the 17th Century', in: J.P.S. Lemmink en J.S.A.M. van Koningsbrugge (red.), *Baltic Affairs: Relations Between the Netherlands and North-Eastern Europe 1500-1800* (Nijmegen 1990) 19-32.

Brand, Hanno, 'Baltic Connections: Changing Patterns in Seaborne Trade, c. 1450-1800', in: Lennart Bes, Edda Frankot en Hanno Brand, *Archival Guide to the Maritime Relations of the Countries around the Baltic Sea (including the Netherlands) 1450-1800* (Leiden 2007) 1-18.

Den Haan, Hans, *Moedernegotie en Grote Vaart: een studie over de expansie van het Hollandse handelskapitaal in de 16e en 17e eeuw* (Amsterdam 1977).

De Vries, Jan en Ad van der Woude, 'Foreign Trade until the Mid-Seventeenth Century', in: Idem (red.), *The First Modern Economy: Success, Failure, and Perseverance of the Dutch Economy, 1500-1815* (Cambridge 2011) 350-408.

Gelderblom, Oscar, 'The Governance of Early Modern Trade: The Case of Hans Thijs, 1556-1611', *Enterprise & Society* 4 (2003) 4, 606-639.

Gøbel, Erik, 'The Sound Toll Registers Online Project, 1497-1857', *International Journal of Maritime History* 22 (2010) 2, 305-324.

Israel, Jonathan, *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740* (Oxford 1990).

Israel, Jonathan, 'The Commercial and Political Relations of the Dutch with the Baltic Region in Early Modern Times', *Tijdschrift voor Skandinavistiek* 16 (1995) 2, 31-44.

Jack, David S., 'Market Integration in the North and Baltic Seas, 1500-1800', *Journal of European Economic History* 33 (2004) 3, 285-329.

Janssens, G., 'Het oordeel van tijdgenoten en historici over Alva's bestuur in de Nederlanden', *Revue belge de philologie et d'histoire* 54 (1976) 2, 474- 488.

- Kennedy, James C., *Een beknopte geschiedenis van Nederland* (Amsterdam 2017).
- Lesger, Clé, 'Clusters of Achievement: the Economy of Amsterdam in its Golden Age', in: Patrick O'Brien (red.), *Urban Achievement in Early Modern Europe: Golden Ages in Antwerp, Amsterdam and London* (Cambridge 2001) 63-80.
- Lesger, Clé, *Handel in Amsterdam ten tijde van de Opstand: Kooplieden, commerciële expansie en verandering in de ruimtelijke economie van de Nederlanden, ca. 1550-ca. 1630* (Hilversum 2001) 197.
- Lindblad, J. Thomas, 'Nederland en de Oostzee 1600-1850', in: Remmelt Daalder, Els van Eyck van Heslinga en J. Thomas Lindblad (red.), *Goud uit graan: Nederland en het Oostzeegebied 1600-1850* (Zwolle 1998) 8-27.
- Poulsen, Bo, Dave Lyddon, Kurt Vandaele, *Dutch Herring: An Environmental History, c. 1600-1850* (Amsterdam 2008).
- Tamaki, Toshiaki, 'The Baltic as a Shipping and Information Area: the Role of Amsterdam in Baltic Integration in Early Modern Europe', *Asia Europe Journal: Intercultural Studies in the Social Sciences and Humanities* 8 (2010) 3, 347-358
- Van Tielhof, Milja, *The 'Mother of all Trades': The Baltic Grain Trade in Amsterdam from the Late 16th to the Early 19th Century* (Leiden 2002).
- Van Tielhof, Milja, 'Behouden vaart!', in: Remmelt Daalder, Els van Eyck van Heslinga en J. Thomas Lindblad (red.), *Goud uit graan: Nederland en het Oostzeegebied 1600-1850* (Zwolle 1998) 28-41,
- Unger, Richard W., 'Dutch Herring, Technology, and International Trade in the Seventeenth Century', *The Journal of Economic History* 40 (1980) 2, 253-280.
- Van Bochove, Christiaan, *The Economic Consequences of the Dutch: Economic intergration around the North-Sea, 1500-1800* (Amsterdam 2008).
- Veluwenkamp, Jan Willem, 'Lading voor de Oostzee', in: Remmelt Daalder, Els van Eyck van Heslinga en J. Thomas Lindblad (red.), *Goud uit graan: Nederland en het Oostzeegebied 1600-1850* (Zwolle 1998) 42-55.

Primair bronmateriaal

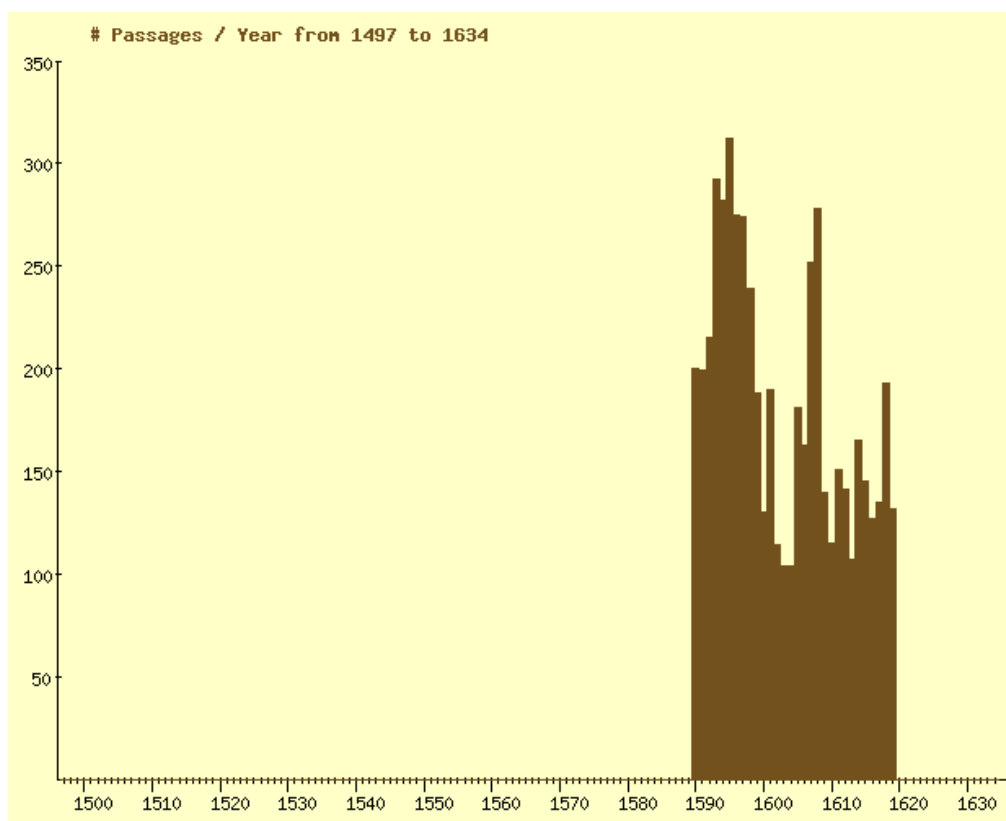
Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de zeventiende eeuw II, red. P.H. Winkelman in, Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote serie 161 ('s-Gravenhage 1977).

Sonttolregisters Online, www.soundtoll.nl⁹³

⁹³ Zoals aangegeven op de website: 'Voor deze bron gelden geen auteursrechten. We stellen het op prijs dat in publicaties wordt verwezen naar www.soundtoll.nl.'

Appendix 1

Grafiek 2: Passages vanuit Amsterdam vertrokken schepen door de Sont, 1590-1620



Bron: STR Online

Tabel 10: Lading van Nederlandse schepen met Koningsbergen als bestemming, 1593

Lading	Schepen
Geen lading	225
Zout	130
Haring	31
Haring, specerijen en 'zuidelijke goederen'	8
Specerijen, suiker en 'zuidelijke goederen'	23
Wijn	5
Totaal	422

Bron: Jonathan Israel ⁹⁴

⁹⁴ Israel, *Dutch Primacy in World Trade*, 51.

Appendix 2: Voorbeeld van onderzoek naar lading Amsterdamse schepen

Hieronder ziet u het startscherm van de databases. In dit voorbeeld doen we onderzoek naar de lading van schepen die vertrokken uit Amsterdam in de periode 1590-1620.

Source-crediting: Sound Toll Registers online by [the Soundtoll-project](#) is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 3.0 Unported License](#)
Publications: We appreciate it to be informed of publications and research results which are (partly) based on this database. Please, mail this information to sonttolonline@tresoar.nl

STR online
Database 1: 668.654 registrations; years 1497 - 1634.

sanderklaassen@kpnmail.nl
[Log off](#)
Years after 1633

[Help](#) [Geo interface](#)

Search a registration
Registration id:
[Find](#)
Search a date:
Date (wildcard *):
[Find](#)
[Advanced Search](#)

[List of commodities](#)
[Information on currencies](#)
[Overview films and years](#)

Some statistics
[Statistics](#)

Shipmaster names
[List of names / search a name / download result](#)

Geographical names
[List of ports / search a port \(unstandardized\) / download result](#)
[List of ports \(standardized\) / download result](#)

Passages reconstructed from registrations
[Procedure description](#)
[Reconstruction](#)

Commodity names
[List of commodities / search a commodity / download result](#)

Download service (register or login to use)
[Download year / film](#)

200 years ago
15-1-1821
1 passages, a.o.: Shipmaster J. M. Matzen, Kjøbenhavn from Amsterdam to Kjøbenhavn with cargo Caffè / Tobak / Jern / Papir / Ost / Sild / Erter / Kjøbmandskaber

300 years ago
15-1-1721
1 passages, a.o.: Shipmaster Henrich Pietersen Potkast, Harlingen from Amsterd. to Kjøbenhavn with cargo Castanier / Seildug / Linolie / Pappier / Syrup / Ost / Humble / Huedemeel / Vinsteen / Toback / Svedscher / Heigledhar / Ømberode / Crap / Mandier / Sucker / Riis / Ingefer / Turschgarn / Slicke / Klæde / Caltum / Ulden stof / Slickestof og lærrel / Cammerdug / Lærred / Bay / Kjøbmandschab / Rhinskvin a 24 rd / Frandsch vin a 52 rd

400 years ago
15-1-1621
6 passages, a.o.: Shipmaster Hanns Hoffmester, Rostock from Helsingør to Rostock with cargo Ballast

We selecteren 'List of ports (standardized)'. Daarbij komt u op onderstaand beeld

STR online - standardized geographical names
Database 1: 668.654 registrations; years 1497 - 1634.

sanderklaassen@kpnmail.nl
[Log off](#)
Years after 1633

[Help](#) [Geo interface](#)

Ports starting with:

A	N
Æ	O
B	Ø
C	P
D	Q
E	R
F	S
G	T
H	U
I	V
J	W
K	Y
L	Z
M	
Unidentified places	

[List of commodities](#)
[Information on currencies](#)
[Overview films and years](#)

Shipmaster home ports (39)
Between brackets the number of passages.

- Aalborg (922)
- Aalsmeer (7)
- Aars (39)
- Aartswoud (1211)
- Abbekerk (509)
- Abbeville (266)
- Abenrå (5)
- Aberdeen (883)
- Åhus (3)
- Airth (248)
- Akersloot (6578)
- Åland (3)
- Aldeburgh (294)
- Alkmaar (1646)
- Alloa (7)
- Ålvsborg (17)
- Amager (34)
- Ameland (1491)
- Amersfoort (19)
- Amstelveen (5)
- Amsterdam (30444)
- Ångelholm (1)
- Anklam (840)
- Anstruther (1282)
- Antwerpen (461)
- Appingedam (4)
- Arbroath (15)
- Arendal (3)
- Århus (115)
- Armenuiden (250)
- Arnhem (23)
- Askerøfjorden (2)
- Assendelft (215)
- Assens (26)
- Audierne (2)
- Auenfjorden (3)
- Aveiro (2)
- Avenhorn (27)
- Axwijk (125)

Ports of departure (45)

- Aalborg (844)
- Aalsmeer (1)
- Aars (13)
- Aartswoud (239)
- Abbekerk (94)
- Abbeville (63)
- Aberdeen (213)
- Åhus (110)
- Airth (60)
- Akersloot (1189)
- Åland (1)
- Aldeburgh (57)
- Ålholm (17)
- Alicante (3)
- Alkmaar (292)
- Alloa (6)
- Almada (1)
- Ålvsborg (50)
- Amager (80)
- Ambon (Fr) (1)
- Ameland (279)
- Amersfoort (1)
- Amstelveen (2)
- Amsterdam (12402)
- Ångelholm (1)
- Anholt (10)
- Anklam (477)
- Anstruther (327)
- Antwerpen (240)
- Appingedam (1)
- Aral'skoye (9)
- Arbroath (2)
- Arendal (1)
- Århus (68)
- Arkhangel'sk (1)
- Armenuiden (40)
- Arnis (2)
- Askerøfjorden (11)
- Assendelft (30)
- Assens (1)
- Audierne (1)
- Auray (32)
- Aveiro (332)
- Avenhorn (6)
- Axwijk (16)

Ports of destination (15)

- Aalborg (123)
- Aars (11)
- Aberdeen (1)
- Åhus (20)
- Aldeburgh (3)
- Ålvsborg (27)
- Amager (2)
- Amsterdam (31)
- Anholt (1)
- Anstruther (4)
- Antwerpen (1)
- Århus (27)
- Arkhangel'sk (12)
- Aveiro (2)
- Axwijk (1)

Op bovenstaande afbeelding ziet u het menu met alle gestandaardiseerde thuishavens, vertrekhavens en bestemmingshavens. In dit geval klikt u op Amsterdam, waar veruit de meeste resultaten voor bekend zijn. Dan komt u op onderstaand beeld.

STR online - advanced search
 Database 1: 668.654 registrations; years 1497 - 1634.
 sanderklaassen@kpnmail.nl
 Log off
 Years after 1633
 Geo interface

Search on a combination of values:
 Shipmaster
 Full name
 Home port
 Small region
 Big region
 Departure
 Port: Amsterdam
 Small region
 Big region
 Destination
 Port
 Small region
 Big region
 Stand. geogr. names: (when searching for standard names don't use a wildcard in the geoname!)
 Commodity
 Date
 Years: 1590 - 1620
 Clear Find

Advanced search results with standard geonames, values Amsterdam 1497 1635

Date	Shipmaster	Place	Departure - Destination
0-0-1545	Thynys Janssn	Amsterdam	Amsterdam --
0-0-1545	Jochim Powelssn	Amsterdam	Amsterdam --
0-0-1545	Jan Luck	Amsterdam	Amsterdam --
0-0-1545	Symen Felman	Amsterdam	Amsterdam --
0-0-1545	Yffwe Cornelissn	Amsterdam	Amsterdam --
0-0-1545	Wynolt Bernd	Dewenter	Amsterdam --
0-0-1545	Jacop Adamsn	Amsterdam	Amsterdam --
29-3-1557	Peter Herinck	Amsterdam	Amsterdam --
6-4-1557	Christoffer Wildtz	Köningsberg	Amsterdam --
6-4-1557	Jelle van Amelandtt	Amsterdam	Amsterdam --
6-4-1557	Cornelius Hillebrantssn	Amsterdam	Amsterdam --
6-4-1557	Claus Douwessen	Amsterdam	Amsterdam --
6-4-1557	Berent Jellissen	Amsterdam	Amsterdam --
6-4-1557	Jochim Hinrickssen	Amsterdam	Amsterdam --
6-4-1557	Willium Thomessen	Amsterdam	Amsterdam --
10-4-1557	Jacop Luck	Amsterdam	Amsterdam --
10-4-1557	Jacop Ronnerssen	Amsterdam	Amsterdam --
10-4-1557	Jan Peterssen	Amsterdam	Amsterdam --
12-4-1557	Simon Bastrom	Amsterdam	Amsterdam --
12-4-1557	Simon Janssen	Amsterdam	Amsterdam --
12-4-1557	Marten Greintssen	Amsterdam	Amsterdam --
13-4-1557	Christoffer Luck	Amsterdam	Amsterdam --
13-4-1557	IJsbrant Peterssen	Amsterdam	Amsterdam --
13-4-1557	Jan Jacopssen	Amsterdam	Amsterdam --
16-4-1557	Jan Gouertssen	Amsterdam	Amsterdam --

Back (1...25 / 12.402) Download query result Some statistics

List of commodities
 Information on currencies
 Overview films and years

Hier zou u kunnen kiezen over welke periode u meer te weten wilt komen. Daarnaast kunt u ook nog een exacte bestemmingshaven kiezen, maar daar is in de meeste gevallen weinig over bekend. In de meeste gevallen is het een Oostzeehaven. In dit voorbeeld kiezen we simpelweg de jaren 1590-1620. Door vervolgens op 'Some statistics' te klikken komt u op het volgende scherm waar u kunt kiezen wat u precies wilt weten. Wij kiezen 'Passages/Commodity'.

STR online - extra statistics
 Database 1: 668.654 registrations; years 1497 - 1634.
 sanderklaassen@kpnmail.nl
 Log off
 Years after 1633
 Geo interface

Statistics
 Advanced search results with standard geonames, values Amsterdam 1497 1635 ; number of passages: 12.402
 There can be a difference in the number of results you get here and the number you got earlier, due to the fact that regions are part of the standardization process and not all placenames are standardized yet.

Passages / Year
 Passages / Home Port
 Passages / Port of Departure
 Passages / Port of Destination
 Diagram Passages / Port
 Passages / Commodity
 Cargoes / Passage
 Cargoes / Port of Departure
 Cargoes / Port of Destination
 Cargoes / Commodity

Op onderstaande afbeeldingen is te zien welke producten vervoerd werden. De aantallen staan voor het aantal passages waarbij er ballast of een ander soort lading aan boord was. U kunt zien dat er al talloze benamingen zijn voor de term 'Ballast'. Vandaar dat er ook in het geval van bijvoorbeeld suiker voor gekozen is om enkel grote aantallen van boven de 10 op te nemen in het onderzoek.

Ballast	202	Styecke goedtz	3
Ballast met win	1	Styecke goedtz	9
Ballast mz. wyn	3	Styecker Goedtz	1
Ballast och wiin	1	Styeke godtz	1
Ballast och win	3	Styg godtz	1
Ballast och winn	3	Stygch godtz	1
Ballast och wynn	1	Styke godtz	1
Ballast och... godz	1	Sucker	4
Ballast Win	1	Sucher	24
Ball.	1	Sucher och win	1
Ballaast	1	Suchercandi	1
Ballaast	116	Suckatt	1
Ballaast mett Wynn	1	Sucker	269
Ballaist	2	Sucker candi	4
Ballaist	2	Sucker huert pund 1 ort	1
Ballasat	1	Sucker kandi	1
Ballasch	1	Sucker medt Adskillig crameri	1
Ballast	4802	Sucker och peber	1
Ballast ach winn	1	Sucker och rosyner	1
Ballast en ickc cert. self partt	1	Sucker thueback	1
Ballast en self partt	1	Sucker wyn	1
Ballast med rug	1	Suckercandi	2
Ballast med Steene kuell	1	Sucket	1
Ballast med wyn	1	Suckier	1
Ballast med wynn	1	Suckr	1
Ballast met fremet godtz	1	Suecker	1
Ballast met saeltt	6	Suedcher	1
Ballast met Söck godtz	1	Suedscher	36
Ballast met St-k Godtz	1	Suedscker huert hundred 2 1/2 d.	1
Ballast met stkr. godz	1	Suedsher	2
Ballast met stöck godtz under c lester	1	Suedtscher	4
Ballast met stöck godtz vnd, c lest.	1	Sueedscher	1
Ballast met stöck godtz vnder c lester	1	Sueker	1
Ballast met wyn	1	Suensch Godz	1
Ballast met Wynn	1	Suensch goeds	1
Ballast met Wynn och Str. goedtz	1	Suensch guodz	2
Ballast mett Rynsch wyn	1	Suensk borger godz	1
Ballast mett Saelt	1	Suensk guodz	3
Ballast mett saeltt	1	Suescher	2
Ballast mett Saiilltt	1	Suicker	1
Ballast mett Sieldd	1	Suidscher	1
Ballast mett steen kuell	1	Suidtcher	1
Ballast mett stöck godtz	1	Suidtscher	3
Ballast mett stöck godtz oc Rijns wijn vnder c lester	1	Suker	16
Ballast mett str. goedtz	1	Sukerkandi	1
Ballast mett str. goedtz	4	Sult	1
Ballast mett Styecke goedtz	1	Sumaeck	2
Ballast mett wijn oc stöck godtz vnder c lester	1	Suoffuell	1
Ballast mett wyn	6	Suucker	3
Ballast mett wyn och str. godtz	1	Svedsher	3
Ballast mett wyn och str. goedtz	2	Svedtscher	1
Ballast mett wynn	11	Svedtsher	1
Ballast mett Wynn och Str. goedtz	1	Swadtsher	1
Ballast mett xi seecker humble	1	Swansch borger guods	1
Ballast mez wyn	1	Swedscher	12
Ballast mez wynn	2	Swedscher	3
Ballast mz herlugen aff Prutzens wynn	1	Swedsker	1
Ballast mz heste	1	Swedtscher	8