

MARTIJN MANDERS

MARITIEM ARCHEOLOOG, RCE

Rijkdom *in* graan

De specialisatie van Polen als productieland voor granen, zorgde ervoor dat andere landen in Europa hun gebieden andere bestemmingen konden geven: Engeland voor de schapen en de wolproductie, Frankrijk voor de wijngaarden en de wijn, Portugal voor de olijfbomen en de olie. Andere landen werden dus sterk afhankelijk van deze graanproductie en de Nederlanders domineerde de internationale handel hierin. Deze positie was dusdanig sterk en er werd zoveel geld mee verdiend dat de Baltische handel ook wel de Moedernegotie genoemd werd.² Het succes van de Nederlandse graanhandel met Polen – en in feite de gehele Nederlandse handel – is onlosmakelijk verbonden met de ontwikkelingen in de scheepvaart.

De geschiedenis van de Pools-Nederlandse graanhandel hoeven we niet slechts te lezen uit de vele historische bronnen die eeuwen bewaard zijn gebleven, ook andere fysieke overblijfselen – groot en klein – verhalen over dit verleden. Kijk eens naar het na de Tweede Wereldoorlog gereconstrueerde historische centrum van Gdansk (Dantzig). Dit ademt de bedrijvigheid van de 16de en 17de eeuw uit en de Nederlandse invloed hierop: De statige Renaissance panden in Hollandse architectuur, de lange kade (Dłgie Pobrzeże), een fragment van de oude haven met de houten hijskraan, de verdedigingswerken in Nederlandse stijl. Langs de Wijssel (Wisla) ligt bijvoorbeeld het plaatsje Kazimierz Dolny, waar sinds de bloeitijd van de graanhandel weinig veranderd is en de graanpakhuizen nog altijd dominant aanwezig zijn. Er is ook een minder zichtbare bron beschikbaar voor onderzoek: de scheepswrakken die op de gehele handelsroute van Polen tot Nederland en verder op de routes naar de afzetmarkten bodem van de zee

Al eeuwenlang hebben Nederland en Polen een intensieve relatie met elkaar. De handel is hierbij van groot belang geweest en in het kielzog hiervan waren er ook de culturele en religieuze uitwisselingen. Geld werd er verdiend met de handel in bulkgoederen: hout en graan, van het Poolse achterland naar Nederland en verder. Dit waren de eerste levensbehoeften, waar men niet alleen in Nederland wat aan had, maar die ook in andere gebieden in Europa stevig aftrek vonden. Eerst was het vooral hout, een belangrijk product voor de scheepsbouw en bijvoorbeeld de kuiperij, maar al einde 15de, begin 16de eeuw nam graan de positie van hout over als meest belangrijke export product voor Polen.¹ Dit bleef zo voor meer dan 300 jaar.



1 – DE HISTORISCHE HAVEN VAN DANTZIG MET DE BEROEMDE OUDE HIJSKRAAN.

liggen. Deze tijds capsules illustreren niet slechts de verhalen die wij kennen, zij geven een geheel eigen kijk in de dagelijkse beslommeringen van de handel en het leven van de vele gewone personen die bij deze handel betrokken waren. De combinatie van historisch en archeologisch onderzoek biedt enorme kansen om een completer beeld te krijgen van de handel die het fundament heeft gelegd voor de Nederlandse Gouden Eeuw.

Graanvelden langs de Wijssel

Polen werd dus de graanschuur voor Europa. Er werden verschillende soorten granen geproduceerd: tarwe, rogge, haver en gerst. Rogge werd het meest verhandeld, maar regelmatig steeg ook het aandeel tarwe sterk.³

Het meeste Poolse graan werd verbouwd langs de oevers van de Wijssel (Weichsel) en haar zijrivieren. Hier was nog 200.000 km² aan weids (potentieel) landbouwgrond beschikbaar en de rivier kon hierbij functioneren als een snelweg

om het graan van de productiegronden naar de markt in het (vooral) Dantzig te brengen.

Ideale grond, maar ook een ideale sociale structuur voor de handel! De sociale verhoudingen waren nog middeleeuws. In het uitgestrekte gebied had een aantal leenheren (de Poolse adel) zeer grote landbouwgronden waar horigen voor een zeer laag loon of zelfs gratis het werk deden. De leenheren waren over het algemeen kapitaalkrchtig, zodat aanpassingen in het productieproces eenvoudig te realiseren waren en het surplus aan graan – voor de handel – gegarandeerd kon worden. De sociale verhoudingen bleven nagenoeg onveranderd gedurende de bloeitijd van de Baltische graanhandel.⁴

Een uitzondering op deze regel gold voor de zogenaamde 'Hollanderijen' die halverwege de 16e eeuw al in de Wijsseldelta werden gesticht. De religieuze gemeenschappen die hier een nieuw en welvarend bestaan opbouwden,

boden de leenheer extra inkomsten. In ruil daarvoor werd hun gemeenschapsleven ongemoeid gelaten.⁵

De Wijssel af met graan

Nadat het graan geoogst was diende het nog een lange weg te gaan alvorens het op de internationale markten kon worden aangeboden. Een producent kon zijn graan op de plaatselijke markt verkopen. Dit bracht weinig kosten met zich mee, maar ook weinig winst. Lucratiever was het om het graan zelf naar een van de havens aan de Baltische zee te brengen. Dit bracht grote risico's met zich mee, maar bood tegelijkertijd kans op grote winsten. De goedkoopste, meest efficiënte en comfortabele voor vervoer was over het water. Het Poolse rijk had een zeer goed ontwikkeld rivierenstelsel, water dat stroomde van de binnenlanden naar de Baltische zee. Over de Dzwina kon men naar Riga, over de Niemen naar Kolewiec en over de Warta en de Odra naar Stettin. Het meeste graanvervoer ging echter over de Wijssel naar Dantzig. De Wijssel is eigenlijk een complexiteit aan verschillende grotere en kleinere rivieren die als aderen door het landschap lopen. Al deze rivieren waren goed bevaarbaar en langs de oevers lagen havens als Tarnow, Jaroslaw, Lubartow, Uscilug, Beskidy en Volhynia met werven en pakhuizen. De laatste twee liggen meer dan 1000 km van de Baltische zee af! Sommige graanvelden lagen weer 300 km van de dichtstbijzijnde Wijssel haven. Die afstand werd in etappes per kar of slee overbrugd.⁶

In de eerste helft van de 16de eeuw voeren ongeveer 1000 schepen per jaar over de Wijssel naar Dantzig. Iets meer dan twee eeuwen later, in 1751, waren dit 2222 schepen.⁷

De hoogte van de winst hing af van de timing, omdat de graanprijzen in Dantzig sterk fluctueerden. In de eerste maanden van het jaar was de winst op graan het grootst, hoe later men kwam, des te kleiner deze werd. Om al vroeg in de lente te kunnen concurreren met de anderen, verscheepten de producenten in het verre zuiden het graan al in september of oktober tot halverwege Dantzig, alwaar het werd opgeslagen in pakhuizen. In de winter was de rivier dichtgevroren en kon er niet gevaren worden. Er werden specifieke schepen gebruikt voor de graanhandel op de Wijssel. De meest eenvoudige vaartuigen waren vlotten. Deze werden vooral in de beginperiode veel gebruikt omdat het hout toen nog het voornaamste product was en het graan slechts als bijlading diende. De basisvorm was de 'plenica'. Deze bestond uit samengebonden stammen en balken die voor de verkoop bestemd waren. Er zat geen zeil of roer op deze vlotten. Men maakte wel gebruik van een 'Laski' – een stok – om te pun-



2 – DE WIJSSEL.



3 – EEN KOMIEGA LOHRMANN 1770



4 – DE APOTHEOSE VAN DANTZIG VAN IZAAK VAN DEN BLOCQUE UIT 1608. OP HET SCHILDERIJ STAAN OOK TYPISCHE WIJSSELSCHEEPJES, ZOALS EEN PLENICA MET EEN KOKOSZKA (DETAIL).

teren, maar de stroming van de rivier was de voornaamste stuwkracht. Voor een lange reis werd een klein hutje op het vlot geconstrueerd. De hut werd gebruikt om in te slapen en voor de etensvoorraden. Koken deed men vaak in een stenen (bak)oventje dat ook op het vlot was aangebracht.⁸

Toen in de 16de eeuw op steeds grotere schaal graan vervoerd werd, paste men de vlotten aan. Hieruit ontstond de 'kokoszka', een beplanking op de vlotten in de vorm van een kist. Op de bodem van de bekisting kwamen matten te liggen zodat het graan hierop gestort kon worden.⁹ Hoe een kokoszka eruit zag weten we onder andere van een allegorisch schilderij 'De apotheose van Dantzig' dat de Nederlandse kunstenaar Isaak van den Blocke in 1608 maakte en dat hangt in het oude raadhuus,

thans historisch museum van Gdansk.¹⁰

Een andere vorm die ontstond in de 16de eeuw was de 'komiega'. Dit was een grote drijvende container voor graan. Aan de 'bak', waarvan het totale oppervlak gebruikt werd om graan op te storten, zaten zijboorden. Afmetingen van deze schepen die we kennen uit de 18de eeuw zijn 16 tot 19,5 meter lang, achter 7 tot 9 meter breed en voor 5 tot 7 meter breed. Hiermee kon tussen de 15 en 35 last graan vervoerd worden. De vaartuigen werden bestuurd doormiddel van 'drygawka's': lange roeren aan de voor- en achterkant. De Komiega is vermoedelijk het vaartuig, 'een Poolse Kamay', dat bekend is van een gevelsteen dat tot 1862 de gevel van Spuistraat 40/42 in Amsterdam sierde en dat uit 1620 stamt.¹¹

Toen de 'Komiega' in de 18de eeuw langzaam verdween, nam een ander hierop lijkend voertuig, de 'Galar' het vervoer van graan over. Naast vlotachtige vaartuigen zoals hierboven beschreven, waren er ook complexere schepen gebruikt. Deze hadden namen als (afnemend in grootte) 'Szkuta', 'dubas' en 'koza'. Deze scheepjes hadden een platte bodem, waren afgekapt aan de achtersteven (platte spiegel) en liepen puntig uit naar de voorsteven. De romp was speciaal verbreed om meer graan te kunnen vervoeren.

Het grootste en meest belangrijke scheepstype voor de graanhandel, de Szkuta, werd stroomafwaarts voornamelijk voortbewogen door de stroming en met roeien. Het verschil met andere – vlotachtige – vaartuigen, was dat het zich ook stroomopwaarts kon verplaatsen. Als de lading gelost was in Dantzig ging men weer met andere goederen terug naar het zuiden. Dit keer had men de stroom tegen en werd het zeil gebruikt of werd er gejaagd. Het graantransport ging vaak met meerdere vaartuigen tegelijk. Gebeurde dit met vloten – de 'plenica's' – dan werden deze naast of achter elkaar vastgebonden. Het kleinste vlot kwam voorop te liggen en het grootste achteraan. Bij de 'Szkuta's' ging dit iets anders: de schepen werden achter elkaar met kettingen aan elkaar gelegd. Bij deze konvoien voer altijd een 'retman' (piloot/loods) mee, voorop in een klein bootje. Samen met zijn hulp bepaalde hij de koers. Waren er obstakels dan werd dan gaf hij dat met peddel- en hoedsignalen aan.¹²

De handel in Dantzig

In Dantzig aangekomen openbaarde zich een geheel andere wereld voor de Poolse reiziger uit het Zuiden. In 1600 had Dantzig 50.000 inwoners. Dit waren er 5 keer zoveel als in Warsaw en 3 keer zoveel als in Cracow en Posnan. De stad was een republiek binnen een republiek. Het had het recht op zelfbestuur,

regelde haar eigen financiën en had haar eigen geldeenheden. Dantzig had een eigen leger en tot 1640 zelfs eigen oorlogsschepen.¹⁴ Er stonden vele honderden pakhuizen – met name voor graan – en werkplaatsen, hijskranen, kades, sluizen, wagen en de haven lag dikwijls volgepakt met grote zeeschepen.

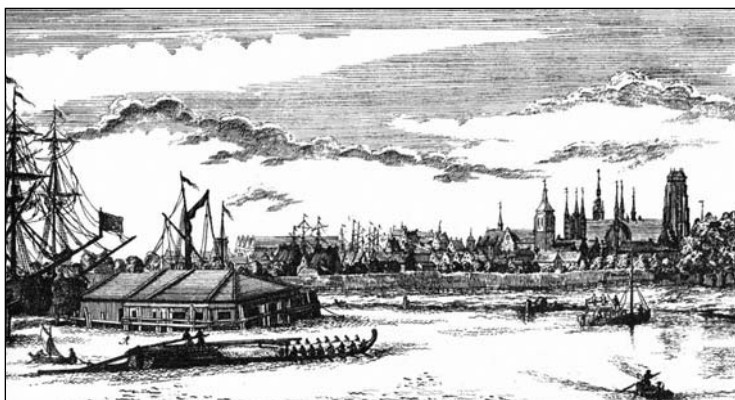
De handel was gewiekst en de kans berooid terug te komen was groot.¹⁵ Tegelijkertijd had de stad in de 17de eeuw ongeveer driekwart van de totale buitenlandse handel van de Poolse Republiek in handen.¹⁶

Aanvankelijk diende een schipper of een handelsbediende uit de Nederlanden bij aankomst er zelf moest zorgen dat zijn schip vol kwam met goederen. Rond 1600 vindt er echter een verandering in de wijze van handel voeren plaats en komt de coördinatie voor de graanhandel veel meer in Dantzig zelf te liggen. Hiervoor werden handelshuizen met uitgebreide netwerken opgericht. Er kwamen permanente vertegenwoordigers te zitten in belangrijke handelssteden, waaronder Dantzig. Deze professionele factors – vaak familieleden van de handelaren in Amsterdam – hadden als opdracht om de lokale concurrentie uit te schakelen door scherpe concurrentie net zo lang tot er een monopolie bereikt was. Zodoende werd ook steeds vaker geprobeerd om het graan bij de bron, waar het graan verbouwd werd, te kopen.¹⁷

De graan- en houthandel brachten niet alleen handelaren naar Dantzig, maar in het voetspoor ook scheepsbouwers en andere Nederlandse handwerkers en kunstenaars. In de 17de eeuw werden bijvoorbeeld op de Dantziger scheepswerf Brabantia schepen gebouwd naar Nederlands model en zelfs voor Nederlandse afnemers.¹⁸

Het transport over zee

Iedere lente, rond maart en april, arriveerden grote aantallen met Nederlandse schepen in de haven van Dantzig. Zij kwamen in ballast of waren geladen met zout, haring en wijn, later ook met textiel en specerijen. Terug was het vooral graan. Het verscheppen van dat graan naar Amsterdam was vooral een Hollandse aangelegenheid. Het meeste Baltische graan dat in Amsterdam aankwam was in Dantzig ingescheept. In de eerste helft van de 17de eeuw kwam 50 % van de bij de Baltische graanhandel betrokken schepen uit deze stad, 60 tot 90 % van alle graanschepen was Hollands.¹⁹ Dit laatste had onder andere te maken met het feit dat de Hollandse schepen vele malen goedkoop waren in het vervoer dan andere schepen. Vernuftige gespecialiseerde scheepsontwerpen als de Baltische fluit, met haar karakteristieke peervorm, en de organisatie – het varen in konvooi – zorgden ervoor dat schepen niet bewapend hoefde te zijn,



5 - VERSCHILLENDE WIJSSSEL SCHEEPJES MET LINKS IN HET MIDDEN EEN SZKUTA. (VERMOEDELIIK) LOHRMANN 1770.

6 - EEN FLUITACHTIG SCHIP. ZO HEEFT HET SCHEURRAK SO1 WRAK ER VERMOEDELIIK UITGEZIEN. GRAVURE F. HUYS (1522-1562)





7 – TEKENING VAN VLAK EN STUURBOORDDEEL VAN HET SCHEURRAK S01 WRAK DAT ZONK OP DE REDE VAN TEXEL VERMOEDELIJK IN KERSTNACHT 1593. RCE/VAN DEN BRENK



8 – DEEL VAN HET VOORSCHIP VAN HET WRAK SCHEURRAK S01.



9 – BROODTARWE (TRITICUM AESTIVUM) UIT HET 16DE EEUWSE SCHEEPSWRAK SCHEER 1. OOK HET SCHEURRAK S01 WRAK HAD BROODTARWE AAN BOORD. J. PAUPTIT



11 – DIT IS HET INTACTE UITERSTE PUNTJE VAN DE BOEGSPRIET VAN HET IN ZWEDSE WATEREN OP 130 METER DIEPTE LIGGENDE 'GHOST SHIP'. DEEP SEA PRODUCTIONS, ZWEDEN.



10 – DE MATTEN DIE WERDEN AANGETROFFEN AAN BOORD VAN HET SCHEURRAK S01 WRAK WAREN VERMOEDELIJK OM DE VERSCHILLENDE LADINGEN GRAAN TE SCHEIDEN.. J. PAUPTIT

12 – EEN FLUITSCHIP. SCHILDERIJ VAN J. TH. BLANCKERHOFF. GEHEUGEN VAN NEDERLAND.



goedkoper gebouwd en bevaren konden worden.²⁰ Door haar overdreven peervorm had de fluit een smal dek. Doordat de tol die aan de Sont betaald moest worden mede gebaseerd was op die dekbreedte, hoefde men met dit type schip veel minder belasting te betalen dan andere scheepstypen met een zelfde ladingcapaciteit.²¹

Kleine hoeveelheden graan werden niet apart vervoerd maar met enkele ladingen samen. Het graan werd los in het ruim gestort, hoogstens gescheiden door een primitieve afscheiding. De eigenaren van het graan kregen bij aankomst in Amsterdam een deel van die lading, een part. Er ontstond hierdoor wedijver om het laagst liggende graan. Dit graan bleef tijdens de reis vaak het droogst, wat weer het minste kans op gisten gaf. De partenrederij – waarbij een handelaar het eigendom bezat van een deel van de lading van verschillende

schepen – was een andere reden voor het kunnen concurreren met de graanprijzen. Door de risicospreiding (immers, het kapitaal was verspreid over verschillende schepen) was een aparte (dure) verzekering van de lading niet nodig.²² Was de graanhandel tussen de productiegebieden en de havenstad Dantzig lucratief, ook die tussen Dantzig en Amsterdam was volop winstgevend. De winsten ten opzichte van het geïnvesteerde kapitaal konden oplopen tot 30 a 40%. Het is dus niet zo verwonderlijk dat in de jaren '40 en '80 van de 17de eeuw de Hollandse handel in Baltisch graan – grotendeels afkomstig uit Gdansk – kon oplopen tot gemiddeld 70.000 last graan per jaar.²³ Het meeste graan werd verhandeld via de internationale stapelmarkt in Amsterdam. Soms kwam het fysiek terecht in de pakhuizen van de stad. Soms voeren de schepen direct door vanuit het Baltische gebied, soms ook kwamen de schepen eerst voor anker te liggen op de rede van Texel, in de Waddenzee. Daar werd de kwaliteit van het graan geïnspecteerd. Het schip kon daarna haar weg weer vervolgen naar de kopers in andere delen van Europa, werd er gewacht tot een juiste prijs betaald werd, of het graan werd uitgeladen en in kleine lichters vervoerd naar de markt in Amsterdam.²⁴

Niet alle schepen hebben hun uiteindelijke bestemming bereikt, maar zijn door wat voor reden dan ook vergaan. Een paar van die schepen zijn reeds ontdekt. Het graan van twee 16de eeuwse wrakken, het Scheer 1 en Scheurak SO1 was nog van dusdanige kwaliteit dat het goed onderzocht kon worden. De hoofdloading van beide schepen was broodtarwe. De onkruiden tussen het graan verraden de herkomst: de landbouw gebieden rond de Wijsel.²⁵ De ladingen graan, sterk vervuild met graanklanders (kevers) en bolderik (giftig onkruid), waren gescheiden met behulp van matten.

Het Scheurak SO1 schip had al uiterlijke kenmerken van een fluitschip, maar dat zou gezien haar bouwdatum rond 1580 wat vroeg zijn.²⁶ Het schip is vermoedelijk gezonken in kerstnacht 1593. Een trompet (Genua), wat aardewerk en muntgewichtjes (Iberisch) verraden contacten met het Middellandse zeegebied (Doorgaande vaart). Niet vreemd omdat aan het einde van de 16de eeuw grote hoeveelheden graan onder andere naar Italië getransporteerd werden omdat daar hongersnoden heersten en grif de hoge prijs voor de graanlading betaald werd.²⁷ De constructie van dit laat 16de eeuwse schip, met een lengte van meer dan 30 meter, een bolle vorm en zelfs een dubbele huid (mogelijk gedaan om het de toen heersende huid-eerst methode een schip van deze

13 – EEN MANSHOGE 'HOEKMAN' DAT IN MEI 2010 GEBORGEN WERD VAN HET 'GHOST SHIP'. DEEP SEA PRODUCTIONS, ZWEDEN



lengte te kunnen bouwen), past in het beeld van de 16de eeuwse schaalvergroting in de handel mede geïnitieerd door de graanhandel met Polen.

Wrakken van typische Baltische fluitschepen zijn ook gevonden, maar dan wel buiten Nederland, om precies te zijn in Zweden. Daar liggen een paar prachtige 17de eeuwse voorbeelden: De Anna Maria, het 'Leeuwenwrak' en het 'Ghostwreck'.²⁸ De laatste twee zijn nog maar kort ontdekt en bevinden zich in een uitmuntende staat. Het 'ghostwreck', liggende op 130 meter diepte, is onderwerp van een internationaal onderzoek. Het schip is bijna in haar geheel bewaard gebleven, met twee van de drie masten nog altijd overeind staand. Voor het eerst kunnen we de originele vorm van het schip van buiten en van binnen nauwkeurig onderzoeken.²⁹ De meest recente ontdekking van een 17de eeuws Nederlands graanschip ligt in Rusland.³⁰ Over het type schip en waar de lading graan aan boord is genomen weten we nog niets. Dat is onderwerp van toekomstig onderzoek. In andere delen van de Baltische zee, in Denemarken, Duitsland en natuurlijk Polen is ook onderzoek gedaan op scheepswrakken die mogelijk deel hebben genomen aan de graanhandel, waaronder de 18de eeuwse Nederlandse koopvaarder, de W27.³¹

We kunnen er vanuit gaan dat deze wrakken slechts het topje van de ijsberg vormen van wat nog altijd onderwater ligt en gelieerd is aan de graanhandel met Polen.

Conclusie

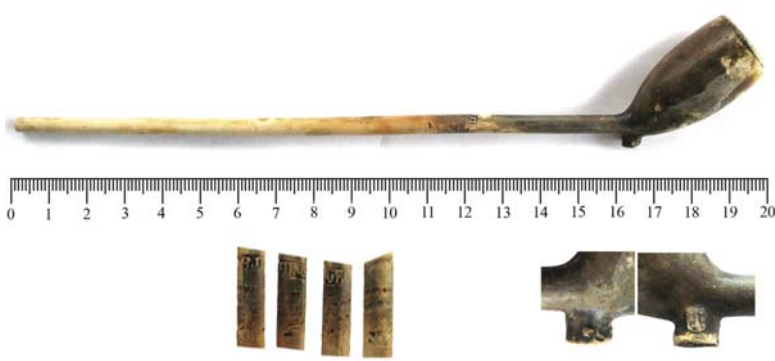
De Baltische handel is van groot belang geweest voor de Nederlandse economische bloei. Het was de basis voor de Gouden Eeuw en werd ook wel de moedernegotie genoemd. De graanhandel was hierin de belangrijkste. Door zowel naar de Nederlandse als de Poolse organisatie rondom de graanproductie en handel te kijken, krijgen we een goed beeld van de complexiteit, de gevaren en de kansen. Historische bronnen geven ons een breder perspectief, leveren ons kwantitatieve gegevens over

de handel, beschrijven de processen en wanneer we geluk hebben ook persoonlijke (subjectieve) ervaringen van betrokken personen. De materiële bronnen, en met name de scheepswrakken, illustreren dit niet alleen, zij geven ons ook informatie over de praktische uitvoering van de handel en kunnen ons iets vertellen over de dagelijkse beslommingen aan boord en het leven in het algemeen. De materiële bronnen bestaan uit objectieve data die ons beeld over het verleden kunnen inkleuren en waar nodig bijstellen. Het onderzoek hiernaar staat echter nog in de kinderschoenen. Verschillende invalshoeken geven ons verschillende inzichten.

Er is al veel geschreven over de Pools-Nederlandse graanhandel, vooral vanuit historisch perspectief. Een multidisciplinair onderzoek naar deze graanhandel met historische, archeologische, paleobotanische, planologische, en bijvoorbeeld architectonische invalshoeken zou een nog completer en levendiger beeld kunnen opleveren over een van de hoogtepunten van de Nederlandse en Europese handelsgeschiedenis. Het onderwater cultureel erfgoed, waarvan tot nu toe slechts een fragment is ontdekt en onderzocht, kan daaraan een mooie bijdrage leveren.

Noten

- 1 Smolarek 1981, 85-86, Manders 2001, 25-30.
- 2 Uitspraak van Johan de Wit uit 1671.
- 3 Lindblad 1998, 18.
- 4 Davies 1981, 280-284.
- 5 Zie in dit nummer 'Wederdopers in de Wijseldelta', Vitruvius, nr.12 - jrg. 3 (2010).
- 6 Smolarek 1974, 10-11.
- 7 Smolarek 1981, 91.
- 8 Smolarek 1981, 95.
- 9 Smolarek 1981, 100.
- 10 Smolarek 1981, 100, Litwin 1998, 112-113.
- 11 Van Tielhof 1998, 35.
- 12 Smolarek 1981, 109-112.
- 13 Polen was tussen 1572 en 1795 een Koninklijke Republiek.
- 14 Davies 1981, 271-272.
- 15 In 1596 schreef Sebastian Fabian Klonowic het



14 – GOUDSE PIJPEN WERDEN AANGETROFFEN IN EEN 17DE EEUWS SCHEEPSWRAK IN HET RUSSISCHE DEEL VAN DE FINSE GOLF. HET IS VERMOEDELIJK VAN NEDERLANDSE KOMAF. NEPTUNE EXPEDITION, RUSLAND



15 – DE LADING GRAAN (VERMOEDELIJK TARWE) UIT HET NEDERLANDSE SCHIP IN RUSSISCHE WATEREN BLIJKT NOG IN UITSTEKENDE CONDITIE TE ZIJN.

NEPTUNE EXPEDITION, RUSLAND.



16 – EEN TONDEKSEL UIT HET 18DE EEUWSE NEDERLANDSE SCHEEPSWRAK W27 DAT IN POOLSE WATEREN LIGT.

POOLS MARITIEME MUSEUM GDANSK

17 – EEN TYPISCHE HOLLANDSE SNUIFDOOS AANGETROFFEN IN HET W27 WRAK.

POOLS MARITIEME MUSEUM GDANSK



gedicht 'Flis, to jest spuszczenie statkow Wisla i inszymi rzekami do niej przypadajacymi', vrij vertaald 'Vlotten, of het stroomafwaarts varen van de schepen op de Wijssel en andere rivieren die daar in uitkomen'.

In deze reisbeschrijving wordt een beeld geschetst van de handel in Dantzig. Het moest dienen als een handleiding en waarschuwing voor toekomstige graanverkopers uit de provincies. Klonowic (1596) 1951, Davies 1981, 269-270.

¹⁶ Smolarek 1974, 13.

¹⁷ Lindblad 1998, 18.

¹⁸ Litwin 1998, 104.

¹⁹ Bogucka 1990, 19-33.

²⁰ Andre Wegener Sleeswijk 2003, 23-29

²¹ Andre Wegener Sleeswijk 2003, 18

²² Van Tielhof 1998 116-117.

²³ Lindblad 1998, 10.

²⁴ Christensen 1941, 210.

²⁵ Manders 1993, 19-31.

²⁶ Volgens veel bronnen is de fluit in 1595 in Hoorn ontworpen. Zie voor een discussie hierover o.a. Wegener Sleeswijk 2003, 29.

²⁷ Christensen 1941, 420

²⁸ De Anna Maria zonk in 1709, was gebouwd in Nederland, maar eigendom van Zweedse handelaars. Zie bijvoorbeeld www.machuproject.eu

²⁹ Brouwers & Manders 2009

³⁰ Dit wrak is aangetroffen tijdens de aanleg van de North Stream gaspijplijn die van Rusland naar Duitsland loopt.

³¹ Wegener Sleeswijk 2003, 14. Pomian & Bednarz 2008, 27

Literatuur

– Bogucka, Maria: *Dutch Merchants activities in Gdansk in the First half of the 17th century*, in: J. Ph.S. Lemmink en J.S.A.M. van Koningsbrugge (eds), *Baltic Affairs. Relations between the Netherlands and North-Eastern Europe 1500-1800*, Nijmegen, 1990, 19-33.

– Brouwers, Will & Martijn Manders: *Het 'Ghostwreck'. Een fluitschip in de Oostzee*, Archeobrief 3, jaargang 13, september 2009, 2-8.

– Christensen, A.E.: *Dutch trade to the Baltic about 1600. Studies in the sound Toll Register and Dutch shipping records*, Kopenhagen/ Den Haag, 1941.

– Davies, N.: *God's playground, a history of Poland* (Volume 1), Oxford, 1981.

– Klonowic, S.F., *Fils: to jest spuszczenie statkow Wisla i inzymi rzekami do niej przypadajacymi*, Ossolineum Bibliotheka Narodowa Seria 1, nr. 137, Wroclaw, 1951.

– Lindblad, J. Thomas: *Nederlanders en de Oostzee 1600-1850*, in: R. Daalder, E. van Eyck van Heslinga, J. T. Lindblad, P. Rogaar en P. Schonewille (eds.), *Goud uit Graan. Nederland en het Oostzeegebied 1600-1850*, Waanders Uitgevers Zwolle, 1998, 8-28.

– Litwin, Jerzy: *Dantzig, havenstad aan de Oostzee*, in: R. Daalder, E. van Eyck van Heslinga, J. T. Lindblad, P. Rogaar en P. Schonewille (eds.), *Goud uit Graan.*

Nederland en het Oostzeegebied 1600-1850, Waanders Uitgevers Zwolle, 1998, 98-114.

– Manders, Martijn: *Twee graanschepen. Een botanische studie van de lading*, in: R. Reinders en A. van Holk (eds), *Scheepsadingen.*

Inleidingen gehouden tijdens het zesde Glavimans symposium Rotterdam, april 1992, Groningen 1993, 19-31.

– Manders Martijn: *Wood, Casks and Baltic Trade. Analytical Prospects of a Sixteenth-Century Shipwreck*, Avista Forum Journal, Volume 12, Number 2, Fall 2001, 25-30.

– Pomian Iwona & Tomasz Bednarz, Poland, MACHU Report 1, 26-30.

– Smolarek, Przemyslaw: *History of Polish Shipping*, Gdansk Maritime Museum Publications, Series II: Guidebooks and Catalogues Booklet 4, Gdansk, 1974.

– Smolarek, Przemyslaw: *Types of Wijssel ships in the 17th and 18th centuries*, Yearbook of the international association of transport museums, Volume 8, Gdansk 1981, 85-117.

– Tielhof, Milja van: *Behouden vaart!*, in: R. Daalder, E. van Eyck van Heslinga, J. T. Lindblad, P. Rogaar en P. Schonewille (eds.), *Goud uit Graan. Nederland en het Oostzeegebied 1600-1850*, Waanders

Uitgevers Zwolle, 1998, 28-42.

– Wegener Sleeswijk, Andre: *De Gouden eeuw van het Fluitschip*, Uitgeverij Van Wijnen Franeker, 2003. ■