



Royal Netherlands Academy of Arts and Sciences (KNAW) KONINKLIJKE NEDERLANDSE AKADEMIE VAN WETENSCHAPPEN

Zutphen: een Gelderse IJsselstad in de Hanze

Brand, A.J.

published in

Hanze, handel en heibel
2025

document version

Version created as part of publication process; publisher's layout; not normally made publicly available

document license

Unspecified

[Link to publication in KNAW Research Portal](#)

citation for published version (APA)

Brand, A. J. (2025). Zutphen: een Gelderse IJsselstad in de Hanze. In H. Brand, J. Benders, R. Kammerlar, & D. Rijs (editors), *Hanze, handel en heibel: Zutphen en Zutphenaren in een middeleeuws Noord-Europees netwerk* (blz. 10-30). (Zutphense Erfgoedpublicaties ; Vol. 3). Erfgoed Centrum Zutphen.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the KNAW public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain.
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the KNAW public portal.

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

E-mail address:

pure@knaw.nl

 **Harde stad, handel en heibel**

Zutphen en Zutphenaren in een middeleeuws Noord-Europees handelsnetwerk

Deze uitgave verschijnt in de reeks
Erfgoedpublicaties Zutphen,
een uitgave van het gemeentelijke
Erfgoedcentrum Zutphen.

Erfgoed Centrum Zutphen

Redactieadres
Erfgoedcentrum Zutphen
Spiegelstraat 13
7201 KA Zutphen

Redactie en ontwerp
Office for Design/ Loek Kemming

Fotografie en beeldbewerking
Ron Elsinga, Iemke Ruige

Productie
Grafistar, Lichtenvoorde

Mochten er, ondanks de inspanningen
van de redactie, nog afbeeldingen zijn
opgenomen waarvoor de rechten niet
werden geregeld, dan verzoeken wij
eventuele rechthebbenden contact op
te nemen met de redactie, uiterlijk 1 juni
2025.

© 2024/de auteurs:

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt
door middel van druk, fotokopie,
microfilm of op welke andere wijze dan
ook zonder voorafgaande schriftelijke
toestemming van de uitgever.

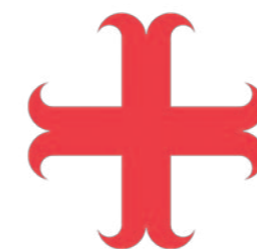
ISBN/EAN 9789090364063



Hanze, handel en heibel

Zutphen en Zutphenaren in een middeleeuws Noord-Europees handelsnetwerk

Jeroen F. Benders
Hanno Brand
Rob Kammelar
Diederik Sijs



Erfgoedpublicatie Zutphen

Eendracht



Maeckt

Macht.



Van de uitgever In 2023

besteedde Zutphen onder meer met evenementen, lezingen en een fraaie tentoonstelling in Musea Zutphen een jaar lang aandacht aan de Hanze. Samen met acht andere Hanzesteden vierde Zutphen de tijd waarin we als stad deel uitmaakten van een internationaal handelsverband dat ons veel voorspoed bracht. Maar het beeld van de Hanzetijd als periode van voorspoed en bloei krijgt in deze publicatie nuancering en extra kleur door de verhalen die onder de oppervlakte van dit succesverhaal liggen.

In zijn algemeenheid is het beeld dat het Hanzeverband een sterke gemeenschap van eendrachtigheid van samenwerkende Noord-Europese steden was. De Hanze was een verbond dat kooplieden beschermde en de handel stimuleerde waardoor een periode van bloei en welvaart kon ontstaan. Dat wekt ook de indruk dat het immer pais en vree was. Maar de werkelijkheid is genuanceerder. In de eerste plaats blijkt dat handel niet altijd 'Hanze'-handel was. Zutphen als lid van het Hanzeverband is maar een deel van het verhaal over de stad en haar inwoners binnen een complex Europees handelsnetwerk. Daar waren de Zutphenaren al eeuwen eerder bij betrokken. Uit archieven duiken de bewijzen op van heibel; van tegenstelde economische belangen en juridische touwtrekkerij tot zeeroof aan toe. Maar juist vanwege dat gedoe hebben we zo'n goed beeld van enkele van de Zutphense Hanzeaten, zoals Splinter Loeff en Albert op de Korenmarkt.

5

Met deze publicatie leggen we een breed geschakeerde samenkomst van historische verhalen neer, rijk geïllustreerd en gedocumenteerd. Ik dank de auteurs voor hun werk en betrokkenheid bij de geschiedenis van onze stad. Deze niet aflatende inzet van wetenschappers, liefhebbers en vrijwilligers is een rijkdom op zichzelf.

In 2024 werd de Hanzeaat in de Bourgonjetoren geopend. Daar wordt de geschiedenis van Zutphen als Hanzestad getoond, in beeld en geluid. Er zijn games en films en ook de stadsmaquette (zoals Zutphen er in 1485 uitzag) is er te zien. Zo houden we deze fraaie geschiedenis ook voor jongere generaties levend.

Geke Hop,
Erfgoedmanager gemeente Zutphen



Inhoud

- 9 **Woord vooraf**
- 11 **Inleiding**
Zutphen; een Gelderse IJsselstad in de Hanze
Hanno Brand
- 23 **Zutphense Oostzeevaarders in Wismar**
Jeroen F. Benders
- 45 **Hanzesteden onder elkaar**
Rob Kammelar
- 51 **Zeerover wordt brave Hanzestadburger**
Diederik Rijs
- 90 **De familie Op de Korenmarkt tussen Rijn en Oostzee**
Jeroen F. Benders
- 95 **De auteurs**



Linkerpagina:

De plattegrond van Zutphen die koninklijk geograaf Jacob van Deventer in opdracht van Filips II maakte, zal omstreeks 1570 zijn getekend. Het is daarmee de oudst bekende stadsplattegrond van de stad.

Bron: Biblioteca Nacional de España

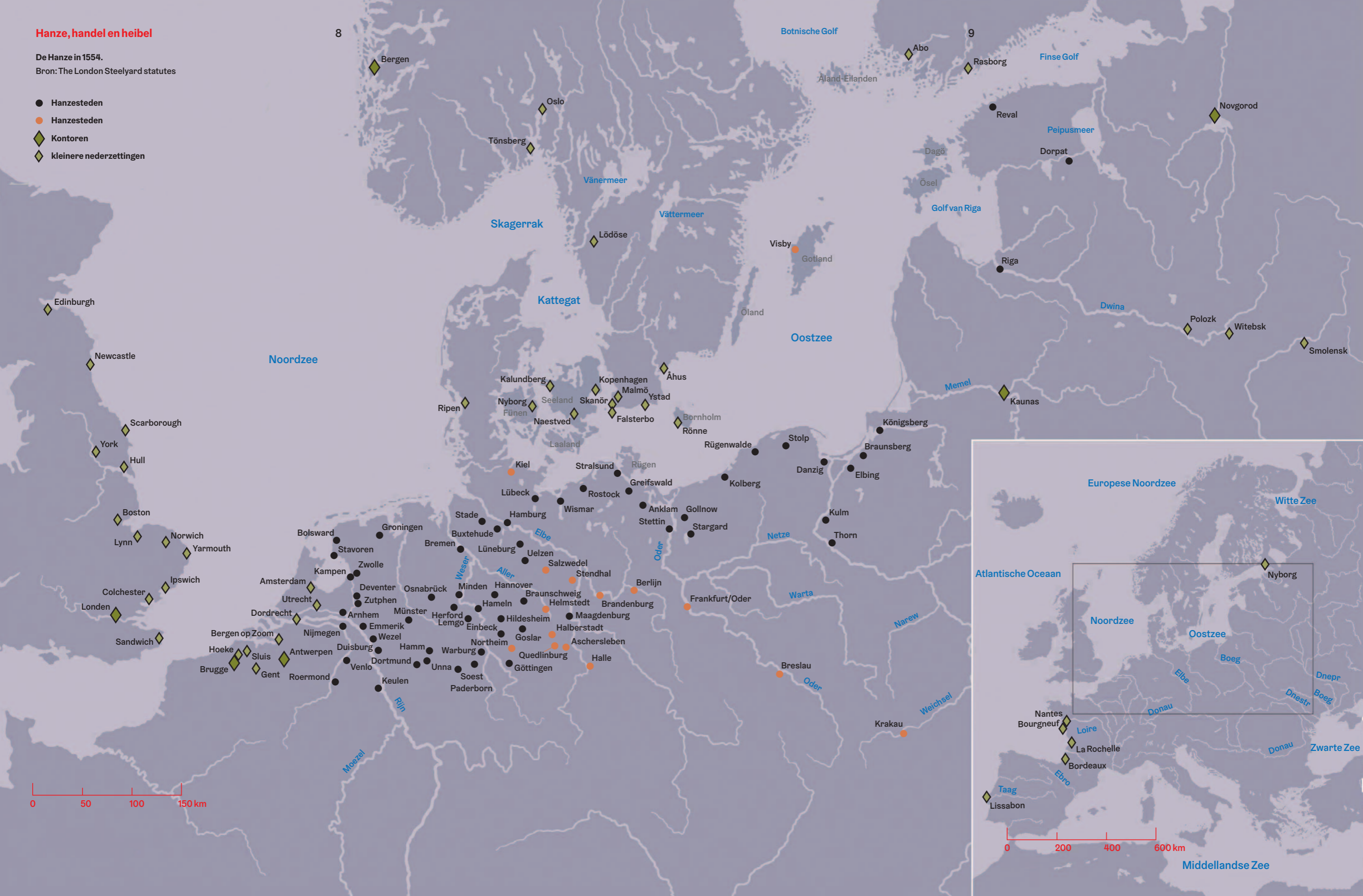
Keurlood uit Narva (tegenwoordig Estland) voor vlas en hennep, gedateerd tussen 1540 en 1585. Het lood is gevonden in Zutphen en representeert het verste archeologisch aantoonbare handelscontact in de nabijheid van de Hanze.

Bron: Team Archeologie, gemeente Zutphen.

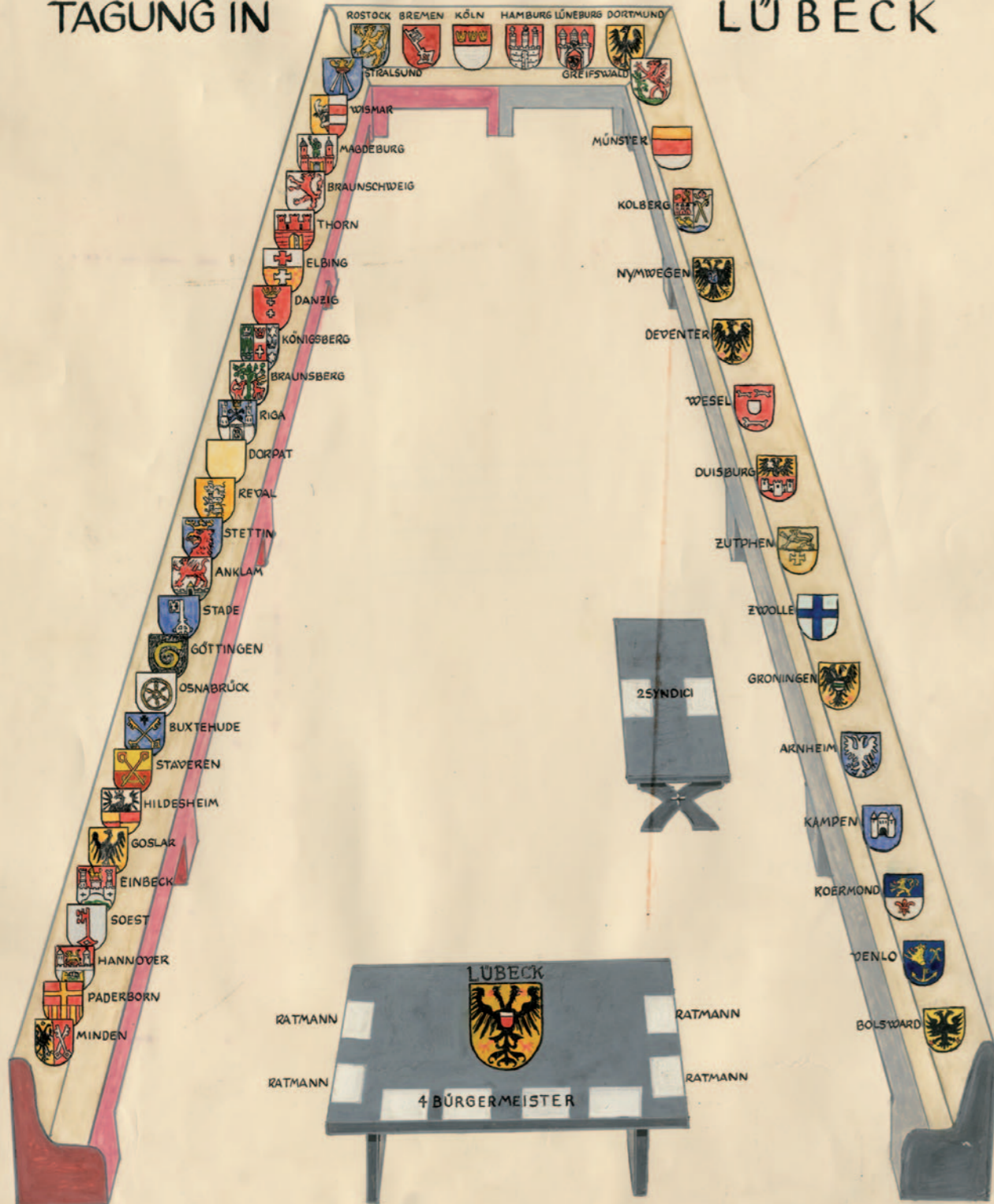
Hanze, handel en heibel

De Hanze in 1554.
Bron: The London Steelyard statutes

- Hanzesteden
- Hanzesteden
- ◆ Kontoren
- ◆ kleinere nederzettingen



PLATZORDNUNG DER GESANDTEN AUF DER TAGUNG IN LÜBECK



Inleiding

Zutphen; een Gelderse IJsselstad in de Hanze

Hanno Brand

Linkerpagina:

Een negentiende-eeuwse verbeelding van de verdeling van de zitplaatsen van de afgevaardigden uit de verschillende steden tijdens een Hanzevergadering. Het is geen weergave van een vergadering die daadwerkelijk heeft plaatsgevonden, want er is geen bijeenkomst bekend waarop zoveel steden aanwezig waren. De hoogst bekende opkomst was in 1447, toen er 39 delegaties in Lübeck bijeenkwamen. Bron: Stadsarchief Kampen, K000117



Tussen grofweg 1365 en 1600 was Zutphen een Hanzestad waarvan er in die tijd dertien in een dozijn gingen. Daarmee is niet gezegd dat Zutphen als Hanzestad er weinig toedeed. Het betekende veel- eer dat de stad aan de IJssel met enkele duizenden in- woners in de late middeleeuwen zich qua schaal en ligging nauwelijks onderscheidde van de tientallen andere Hanzesteden rond de Zuiderzee en het binnenland van het Duitse Saksen en Rijnland-West- falen. Net als steden als Soest, Emmerich, Wesel en Duisburg, om er maar een paar te noemen, lag Zutphen op een kruispunt van rivieren en landwegen die door bruggen en veerdiensten met elkaar werden verbonden.¹ Over de landwegen reden talloze koop- lieden hun karren met handelswaar naar de markten en havens langs de grote waterstromen. Door haar ligging aan zowel de IJssel als de uitvalswegen richting Lochem, Arnhem, Deventer, Utrecht en Emmerich lag Zutphen binnen het bereik van de markten van Brugge, Antwerpen, Dordrecht, Amster-

dam in het westen, Groningen in het noorden en Keulen in het oosten. Nederlandse Hanzesteden als Arnhem langs de Rijn, Nijmegen aan de Waal of Roer- mond en Venlo aan de Maas en dus ook Deventer en Zutphen aan de IJssel fungeerden in het binnen- landse handelsverkeer als overslaghavens.² De rivieren en wegen verbonden de steden in het binnenland met de Noord- en Oostzeekusten. Havensteden als Lübeck, Hamburg, Bremen, Rostock, Stettin, Wismar, Danzig, Riga en Reval (nu Tallinn) waren net als Kampen en Staveren aan de Zuiderzee maritieme gateways. Eenmaal op zee reikten de handelsverbindingen naar het Noorse Bergen, de Engelse en Schotse oostkust of de Franse en Portugese westkust in het zuiden. Oostwaarts liepen de routes naar de Noord-Duitse en Pruisische havens en via Scandinavië tot aan de Baltische kusten en Nowgorod aan de Finse Golf. Al aan het einde van de twaalfde eeuw, en daarmee ruim voor de tijd dat we officieel van de Duitse Hanze spreken, bevoeren en bereisden kooplieden uit alle windstreken delen van



Deze houtsnede van Olaus Magnus uit 1555 illustreert de enorme rijkdom aan haring in de Oostzee. Er werd van gezegd dat de vissen in een goed seizoen zo uit zee kon worden gescheept.
Bron: *Historia De Gentibus Septentrionalibus*, Rijksuniversiteit Groningen

Haring in de Hanzetijd

In vroegere eeuwen was het relatieve belang van haring – en van sommige andere zeevissoorten – in Europa groter dan tegenwoordig. Haring was populair omdat het in gezouten vorm lang houdbaar was, waardoor het ook belangrijk volksvoedsel was in het diepe binnenland. Haring en andere houdbare vissoorten waren een belangrijke bron van eiwitten, in tijden dat vlees erg duur was voor arme mensen – mede doordat de jacht op wilde dieren in de meeste landen was voorbehouden aan de adel. Katholieke burgers waren meestal goede viseters, daartoe aangemoedigd door hun priesters. Aanvoerders van huurlegers kochten vaak gezouten vis voor hun mannen.

Al in de late middeleeuwen was de haringvangst van groot internationaal belang. Een groot deel van de handel was in handen van kapitalisten in de Hanzesteden in het Oostzeegebied. Daar had men al omstreeks 1300 verstand van het 'kaken' en verzouten

van haring. De zoute haring kon wel een jaar eetbaar blijven, en werd dan ook naar andere gebieden verkocht. Het zout kwam vaak uit Lüneburg, ongeveer 50 kilometer ten zuidoosten van Hamburg.

In diezelfde tijd – rond 1300 – vingen de Hollanders, met hun kleine bootjes, haring voor de Schotse oostkust, waar ze vaak met Schotten moesten knokken om de beste plekken. Zout hadden ze niet, en dus was de haring nog verkoopbaar in de thuishaven, en misschien nog 150 kilometer landinwaarts, langs steden aan de grote rivieren, maar dan hield het ook op. Vanaf omstreeks 1500 veranderde de situatie.

De haring in de Oostzee raakte op – door overbevissing of door een migratie van de visjes zelf – en de haring uit de Noordzee werd steeds belangrijker. Hollanders, Zeeuwen en Vlamingen namen het verzouten en verhandelen steeds meer over van de Hanzesteden in het oosten.

de routes naar deze havens. Het vormde de aanzet tot een dicht netwerk van handelswegen dat sedert de veertiende eeuw Lissabon, Bergen in Noorwegen en Nowgorod verbond met de landinwaarts gelegen markten en handelssteden in het Hanzegebied en met markten ver daarbuiten.³ Zoals verderop in deze publicatie zal blijken, speelden Zutphenaren in een vroeg stadium een rol in de uitbouw van dit systeem. Voor een goed begrip van de ontplooiing van Zutphense handelscontacten in Hanzeverband, loont het om kort stil te staan bij de grondslagen van dit netwerk. Als stichting van de Saksische hertog Hendrik de Leeuw (1130-1195) ontstond Lübeck, gelegen aan de Trave, zich in de tweede helft van de twaalfde eeuw als de belangrijkste uitvalshaven aan de Oostzeekust. Lübecker kooplieden mengden zich in een systeem dat enerzijds de Duitse en Poolse noordkust met Scandinavië verbond en dat anderzijds vanuit het Deense Sleeswijk oostwaarts tot aan de Baltische kusten en Rusland reikte. Profiterend van de voorrechten die Hendrik de Leeuw verstrekke, namen Noord-Duitse kooplieden de leidende positie van Friezen en Denen in Sleeswijk over om vervolgens de Oostzeevaart naar hun hand te zetten. Kooplieden uit Lübeck namen ook het voortouw in de oostwaartse expansie over land. Ze vestigden zich als kolonisten en handelaren in de voormalig Slavische nederzettingen als Rostock, Stettin en Wismar.⁴ Onder deze kooplieden van het eerste uur bevonden zich ook pioniers uit de Nederlanden. Verderop in deze publicatie maakt Jeroen Benders aannemelijk dat kort na 1200 Zutphenaren zich in Wismar vestigden om van daaruit handel op de Oostzee te drijven. Ze waren dermate succesvol dat ze ook posities in de Raad van de opkomende havenstad bemachtigden.⁵

Vitten als springplank Vanuit het perspectief van de Trave ontwikkelde de handel op de Oostzee zich via twee belangrijke knooppunten die als springplank naar enerzijds Rusland en anderzijds de Noordzee fungeerden. De eerste vormde de handelsnederzetting in Visby op het Zweedse eiland Gotland. Van daaruit legden Noord-Duitse kooplieden contacten met de Baltische havens Riga en Reval (nu Tallinn) en via Nowgorod met het enorme Russische achterland waar waren als hout, was, bont, honing, pek en teer werden aangeboden. De vestiging in Visby werd al snel het werkerrein van vooral Lübecker kooplieden en een belangrijke schakel in het latere Hanzeatische handelssysteem.⁶ Kooplieden en schippers uit de Nederlanden kregen daar nooit vaste voet aan de grond.

Heel anders lag dit voor de tweede springplank van de Oostzee naar de Noordzee en de Noorse kusten. Met het wegvallen van Sleeswijk als Deens knooppunt in de Oostzeehandel, verlegden de Deense koningen hun markten naar Zuid-Zweden en vooral naar het schiereiland Schonen in de Sont. Dankzij de overvloedig aanwezige haringscholen onder de West-Zweedse kusten, bleken de Schonense markten van Skanör en Falsterbo de aangewezen omslagplaats voor de handel in vis en zout. Al in de twaalfde eeuw profiteerden Deense vissers en handelaren van de schier onuitputtelijke haringvangst. Zij gebruikten de haring als exportproduct in ruil voor onder meer graan, zout, hout, lakens, bier, wijn, was en bont. In de katholieke wereld van de middeleeuwen was vis een niet weg te denken ingrediënt van het dagelijkse dieet en dus een product waar veel vraag naar bestond. De kooplieden uit Lübeck en de andere Wendische steden⁷ boden graan, zout en andere waren aan in ruil voor haring dat vervolgens tot diep in het zuiden van



De Zutphense handelsvitten aan de Sont

"Al ruim voor 1300 waren Zutphense kooplieden actief in de Sont. In 1302 dienden diverse steden, waaronder Zutphen, een klacht in bij de Deense koning vanwege de schending van rechten die de steden daar al geruime tijd bezaten. Met name aan de Zweedse kant van de Sont (toen Deens grondgebied) op het schiereiland Skåne (Nederlands: Schonen) hadden veel Nederlandse en Duitse handels-steden eigen handelsposten, zogenaamde 'vitten', onder bescherming van de Deense koning. De handelaren die erheen voeren werden dan ook 'Schonenvaarders' genoemd. In 1316 bevestigde koning Erik Menved de rechten van de Zutphenaren in hun vitte.

"Koning Waldemar Atterdag opende in 1346, tijdens een periode van politieke onrust in het Deense koninkrijk, een nieuwe handelslocatie op de westoever van de Sont. Dat was in de bovengenoemde plaats Dragør. Diverse Hanzesteden, waaronder Zutphen, werden uitgenodigd om ook hier een vitte te vestigen. De originele koningsbrieven worden in

ons stadsarchief bewaard en zijn te zien in het Stedelijk Museum. Ook in Kopenhagen zelf ('Hafnis') mochten Zutphenaren zich vestigen. De Zutphense kooplieden kochten in de Sont vooral haring in. De vis werd vervolgens verkocht in Vlaanderen en het Rijnland. Maar verder werden alerhande producten uit het Oostzeegebied verhandeld. De Zutphense schippers kwamen in de Sont aan met goederen uit vooral het Rijnland maar wijn was veruit het belangrijkste handelsproduct dat in de Sont gretig aftrek vond. Immers ook in Scandinavië werd door de elite graag wijn gedronken en werd wijn gebruikt in de christelijke eredienst. Zutphen werd mede door de 'Schonenvaart' steenrijk.

"In het begin van de twintigste eeuw stelde een lokale postbode met grote interesse in de geschiedenis voor om dat handelsverleden van Dragør te uiten in de straatnaamgeving. En zo kregen drie straten de naam van onze IJsselsteden, ongeveer op de plek waar in de middeleeuwen de vitten van die steden lagen.

het Duitse Rijk werd verkocht.⁸ Ook de Pruisische kuststeden zoals Koningsberg en Danzig vonden aansluiting bij dit systeem. Vooral Danzig ontwikkelde zich door haar ligging aan de Visla tot de exporteur bij uitstek van graan afkomstig uit het immense Poolse achterland dat in grote hoeveelheden ook op de markten in Schonen afzet vond.⁹ Dankzij voorrechten van de Deense koningen beschikten de Noord-Duitse steden over eigen handelsnederzettingen op Schonen. Deze zogenaamde vitten waren duidelijk afgepaalde gebieden met een eigen infrastructuur waar tijdens het seizoen handel kon worden gedreven. De steden beschikten er over eigen jurisdicties zodat zij niet afhankelijk waren van de Deense rechtspraak bij de beslechting van conflicten.¹⁰ Nadat door opeenvolgende stormvloedenvloed rond 1200 de Zuiderzee ontstond, waardoor de IJssel zich tot een verkeersader vanaf de kust naar de Rijnsteden en vooral Keulen kon ontwikkelen, kwam vanuit Zutphen, Zwolle, Deventer en Kampen de handelsvaart richting Schonen op gang. Ook het Friese Staveren profiteerde van de nieuwe handelsroutes over de Zuiderzee en sloot al vroeg aan op het verkeer op Hamburg, Schonen en meer oostwaarts op de Oostzee.¹¹ Dit samenspel van klimatologische en geografische veranderingen stelde de Deense koning Abel een halve eeuw later in staat de handelsvaart vanuit de Nederlanden op zijn rijk aan te moedigen. In 1251 kende Abel het opkomende Kampen en andere Zuiderzeesteden het Ommelandsvaardersprivilege toe waarmee de koning bescherming van de handelsvaart toezegde om de kop van Jutland – vandaar de term Ommelandsvaart – in alle Deense wateren en kuststreken.¹² Een volgende stap was dat hij en zijn opvolgers de kooplieden uit de Zuiderzeesteden toegang tot de markten op Schonen gaf tegen dezelfde voorwaarden

die de Noord-Duitse kooplieden daar al genoten.¹³ De vroegste vermelding van een Zutphense vitte dateert uit 1316, maar al in 1302 klaagde Zutphen bij de Deense koning Erik Menved over het beknotten van allerlei handelsrechten die de Wendische, Utrechtse en Gelderse steden in Skanor en Falserbo bezaten. Het verraadt niet alleen dat Zutphenaren waarschijnlijk al voor 1300 bij de handelsvaart op Schonen waren betrokken, maar ook dat de stad over een eigen markt en rechtsgebied op Deense bodem beschikte.¹⁴ Zutphen schaarde zich daarmee in een rijtje waartoe in 1307 Kampen al enige tijd behoorde, evenals Staveren, Nijmegen, Harderwijk, Elburg, Doesburg en het Brabantse 's-Hertogenbosch. Na 1350 gunden de Deense vorsten ook Amsterdam, Den Briel en Zierikzee een eigen vitte op Schonen.¹⁵ Zutphenaren profiteerden in de tweede helft van de veertiende eeuw van de herhaaldelijk oplaaiende troonstrijd binnen het gecombineerde Deens-Zweedse rijk. Een van de kroonpretendenten, Waldemar Atterdag (1321-1375), trachtte meer inkomsten en belastingen uit de handelsstromen te putten door onder andere Zutphen en Kampen toegang te verlenen tot de markten aan de huidige Deense kust langs de Sont. In 1346 stond Waldemar Attertag de vestiging van Zutphense kooplieden in Dragør op Amager bij Kopenhagen toe. De straatnaam Zytphensgade verwijst nog steeds naar de toenmalige Zutphense vitte aldaar.¹⁶ Handel en rechtspraak in de vitten vonden plaats onder het toezien van een voogd. De voogden werden namens de stadsbesturen naar Schonen afgevaardigd en beslechtten ter plekke conflicten tussen handelaren. Ook zagen zij toe op de naleving van de door de Deense vorst verleende voorrechten en het ordelijk verloop van de handel.¹⁷ Sommigen

onder hen verrichtten diplomatieke taken in kwesties die de handel op Schonen en Scandinavië aangingen. In de jaren 1398-1399 trad de Zutphense voogd op Schonen, Lubbert van Drynen, als onderhandelaar op de voorgrond in de strijd tegen de kapers die de Oostzee en Noordzee onveilig maakten. Hij nam deel aan besprekingen met gezanten van de Deense kroon, de Wendische steden en uit Deventer en Harderwijk over de levering van geld, schepen en manschappen in de strijd tegen deze zogenaemde Likedeelers¹⁸ die ook de vaart op Schonen verstoorden. Vervolgens werd hij naar de Zuiderzeesteden gestuurd om daar steun te vergaren.¹⁹ Het was op dergelijke momenten dat de Hanze zich profileerde als een organisatie die de belangen van de koopman in den vreemde behartigde door zich in te spannen om de rust op zee te herstellen. Ofschoon het Zutphense stadsbestuur zich herhaaldelijk mengde in de strijd tegen kaperijen op zee, verleende de stad in de jaren 1450 niettemin een onderkomen aan de koopman-kaper Splinter Loeff. De loopbaan van deze uit Utrecht afkomstige koopman, die in het derde kwart van de vijftiende eeuw het als De Smacke bekend staande pand aan de Groenmarkt bewoonde, laat zien hoezeer kapen en kopen in de late middeleeuwen in elkaars verlengde konden liggen. Het feit dat hij zijn fortuin verdiende in de houthandel, liet onverlet dat Loeff tijdens een conflict met het Oversticht een aantal Kamper schepen kaapte en in Zutphen opracht.²⁰ Verderop in deze publicatie gaat Diederik Rijs in op de levensloop van deze opportunist die langdurig de bescherming van de stad Zutphen genoot.²¹

Kontoren als schakels Net zo goed als Abel van Denemarken en zijn opvolgers tot ver in de veertiende eeuw voorrechten aan individuele steden verleenden, gaven ook de graven van Vlaanderen, de heersers van Moskou en de koning van Engeland handelsprivileges aan afzonderlijke steden en kooplieden.²² Pas na 1350 werd er in de privileges en andere bronnen gewag gemaakt van één Duitse Hanze van steden. Tot die tijd betroffen de voorrechten louter afzonderlijke steden of kleine groepen zoals de Zuiderzeesteden, de Wendische steden, die uit Rijnland-Westfalen, Pruisen of Lijfland dat min of meer samenviel met de huidige Baltische Staten. Het duidt erop dat Hanze als omvangrijk netwerk van gezamenlijk optredende koopmanssteden in de ogen van de buitenlandse vorsten vrij laat relevant zou worden.²³ Ook de steden onderling gaven tot ongeveer 1350 zelden blijk van gemeenschappelijkheid dat verder ging dan de gedeelde belangen binnen de eigen regio. In de periode vóór het ontstaan van de Duitse Hanze was de koopman uit Zutphen met zijn evenknieën uit andere steden voor zijn handel op het buitenland afhankelijk van zogenaamde kontoren die aan de randen van het handelsnetwerk lagen. Op grond van privileges van de daar heersende vorsten ontstonden er kontoren in Brugge, Londen, het Noorse Bergen en in Nowgorod. Het betrof handelsnederzettingen bemand door kooplieden uit de grote handelscentra langs de Noord- en Oostzee en Midden-Duitsland die als bemiddelaar fungeerden in de contacten met kooplieden uit Noorwegen, Vlaanderen, Engeland en Rusland.²⁴ De versplintering van belangen tussen de regio's en stedengroepen trad binnen de kontoren duidelijk aan de dag. In Londen waren de Keuls-Rijnlandse en Lübis-Wendische kooplieden aanvanke-

lijk verenigd in twee verschillende Hanzen die pas in 1281 door de koning van Engeland als één geheel werden opgevat.²⁵ De kooplieden in Brugge groepeerden zich naar geografische herkomst waarbij de Noord-Duitse kooplieden werden onderscheiden van de Pruisische, de Westfaals-Rijnlandse en Lijflands-Gotische handelaren.²⁶ In het Bergse kontor in Noorwegen, dat zijn bestaan ontleende aan de handel in stokvis op de Nederlanden en Noord-Duitsland, stonden de Zuiderzeesteden en Wenden regelmatig tegenover elkaar. Kampen en Zutphen, die samen met Harderwijk in 1343 nog allerlei voorrechten in Bergen hadden ontvangen, werden zelfs enige tijd uitgesloten en pas nadat een diepgaand conflict was bijgelegd in 1369 weer toegelaten.²⁷ Met het intensiever worden van de handelsvaart overzee bleken de vier kontoren onvoldoende toegerust om de contacten in de omliggende landen naar behoren te kunnen onderhouden. Naarmate de hanzekoopman meer buitenlandse havens aandeed, ontstond de noodzaak tot de vestiging van factorijen die ter plekke de taken van het kontor vervulden. Het leidde in de loop van de vijftiende en zestiende eeuw tot sub-vestigingen langs de Scandinavische kusten en die van de Nederlanden en Oost-Engeland. Ook in de Franse havens die als knooppunten in de handel in wijn en zout uit de streken rond Bordeaux en de baai van Bourgneuf fungeerden, verrezen factorijen.²⁸

Vaart op Engeland, oriëntatie op de Oostzee

In de veertiende eeuw waren Zutphenaren behalve op Schonen en in Noorwegen ook actief in de handelsvaart op de Engelse Oostkust. De voorkeur ging uit naar de havens ten noorden van Londen die het makkelijkst via de Zuiderzee konden

worden bezeild. Niet toevallig verrezen juist daar na verloop van tijd Hanzeatische factorijen. Al ruim voor 1300 werd die vaart vanuit de Zuiderzeesteden vooral door schippers uit Kampen en Staveren bedreven. Zutphense vrachtvaarders en kooplieden bleven daar toen en ook in de veertiende eeuw qua aantallen flink bij achter.²⁹ Dankzij de Engelse Portbooks of havenregisters waarin de heffingen op binnenvallende en uitgaande schepen werden opgetekend, weten we dat Zutphenaren soms op eigen rekening maar ook wel als zetschippers voor Engelse en andere buitenlandse kooplieden voeren.³⁰ Ze deden havens aan als Great-Yarmouth, New Castle upon Tyne, Kingston upon Hull, Boston en Lynn. De ingevoerde ladingen omvatten zowel goederen uit de stad en de onmiddellijke omgeving als goederen die via de IJssel en de landwegen uit het Duitse achterland kwamen, zoals wijn, molenstenen en aardewerk. Als retourvracht werden meestal in opdracht van Engelse handelaren, wol, lakens en steenkool naar de Nederlanden gevaren. Steenkool vond, zo bleek uit diverse opgravingen, een lokale toepassing in de Zutphense smederijen. Anderen begaven zich in de driehoekshandel van Schonen, waar ze Oostzeewaren als haring, hout, graan, was, teer, pek en bont laadden, naar Engeland om vandaaruit met een nieuwe lading koers te zetten richting de Nederlanden. Een enkeling vertrok vanuit Noorwegen naar Engeland, zoals Willem Grubber wiens lading hout en haring bestemd voor Lynn of Great Yarmouth door Schotse kapers werd onderschept.³¹ Slechts één keer maken de Portbooks melding van Zutphense handelaren die via Vlaanderen en Engeland op Lissabon voeren.³² Hoe sporadisch dergelijke vermeldingen ook mogen zijn, ze laten wel zien dat in de veertiende eeuw de Zutphense vrachtvaart tot alle uithoeken van het



Het kwadrant van Zutphen

Het kwadrant was een instrument waarmee men zowel de tijd als de breedtegraad kon aflezen. Het principe van het instrument om relatieve uren te meten werd al eeuwenlang gebruikt in het Midden Oosten (*quadrans vetus*, oude kwadrant). Rond 1200 bereikte deze kennis Europa, waarna de Franse jood Prophatius eind dertiende eeuw uitvond hoe je er ook absolute uren mee kon meten (*quadrans novus*, nieuwe kwadrant). Het Zutphense instrument, gemaakt rond 1300, is toegerust voor het aflezen van absolute uren. Van absolute uren gaan er 24 in een etmaal, van relatieve uren gaan er 12 in een dag met daglicht, die echter in de zomer langer duurt dan in de winter. Om deze variatie te volgen hebben de verschillende maanden (afgekort tot de beginletters op het instrument) verschillende curves. Door de gaatjes in het vizier op de zon te richten verschilt de hoek ten opzichte van de zon per maand en dus ook de hoek van het schietloodje in de hoek ten opzichte van de verschillende curves. Het schuifloodje wordt dan op het kruispunt van de curves gelegd. Door de

betreffende curve naar beneden te volgen komt men daar op een gradenboog en kan het juiste tijdstip worden afgelezen. Dat kan slechts accuraat op de 51ste breedtegraad, ter hoogte van Brugge. Het instrument is vermoedelijk in Vlaanderen gemaakt. Hoe noordelijker, hoe meer afwijking de tijdbepaling heeft. In Zutphen op de breedtegraad van 52,15 is de afwijking ongeveer een kwartier. 's Nachts kan het vizier op de Poolster worden gericht. Deze heeft gezien vanaf de aarde een vaste plaats aan de hemel, namelijk pal in het noorden. Omdat de breedtegraad waarop men zich bevindt kan variëren, kan men deze bepalen via de hoek die het schietloodje maakt ten opzichte van het kwadrant. Het instrument was bruikbaar tussen de 51ste en 63ste breedtegraad en dat is precies het Hanzegebied tussen Vlaanderen (Brugge) en Noorwegen (iets boven Bergen) waarin de Zutphense kooplieden actief waren. Hierdoor is het aannemelijk dat het instrument gebruikt werd door een middeleeuwse vrachtaarder. Deze kwadranten zijn uitermate zeldzaam.

Hanzeatische handelsnetwerk reikte. Afgaande op de Portbooks hadden schippers uit Holland, Zeeland en Kampen rond 1400 de Zutphenaren uit de vaart op Engeland verdreven. Mogelijk leidde het tot een sterkere oriëntatie van Zutphense kooplieden op de Oostzee.³³ Terwijl in de veertiende eeuw Zutphenaren sporadisch als zodanig in de bronnen voorkomen,³⁴ nemen in de vijftiende eeuw de vermeldingen van langdurig verblijf in de Oostzeesteden toe. Mogelijk speelde behalve de teruglopende vaart op Engeland ook het verval van de Schonense markten kort na 1400 hierbij een rol. Nader onderzoek van het genre dat Jeroen Benders verderop in deze bundel uitwerkt, is noodzakelijk om deze hypothese meer grond onder de voeten te geven. Tot dusver moeten we het namelijk hebben van verspreide vermeldingen van Zutphenaren die zich voor langere tijd in Lübeck, Rostock, Wismar, Danzig of Reval (nu Tallinn) vestigden en vandaaruit handeldreven tussen de Oostzeesteden en op Brugge en haar voorhavens in het Zeeuwse Scheldebekken. Het best uitgewerkte voorbeeld betreft wel Albert van den Corenmarct die, zoals Benders breed zorgvuldig uitwerkt, in Danzig trouwde, aldaar een familie stichtte, zich in de houtvaart mengde en een wijdvertakt handelsnetwerk naar onder meer Hamburg en Zeeland uitbouwde.³⁵ Van den Corenmarct was slechts een van de uitgeweken Zutphenaren die in de Oostzee kapitaalcrachtige firma's leidden. Hun vermogen vloeide met de terugkeer naar hun geboortestad of via nalatenschappen die hun verwanten toevielen weer terug in de Zutphense samenleving. Dat gold ook voor de uit Zutphen afkomstige Jan van Goch die zich in Danzig vestigde en daar het burgerschap aannam. Hij doemt op in de Hanzeatische bronnen omdat er in 1435 van

hem vaten olie waren gestolen tijdens een transport naar Rostock. Van Goch werd in dat verband genoemd als een koopman die handeldreef tussen Vlaanderen, Rostock en Wismar. In 1436 werd in de Danziger rechtsprotocollen een erfenisdeling opgetekend naar aanleiding van het overlijden van zijn vader Hendrik in Zutphen. Hij liet een weduwe genaamd Geseke achter die de bezittingen van het echtpaar in en rond de stad moest delen met haar zoon in Danzig. Opmerkelijk was de samenwerking tussen de Hanzesteden niet, want de Algemene Hanzevergadering schreef voor dat stadsbesturen elkaar bij de afwikkeling van erfenissen van kooplieden in den vreemde moesten bijstaan. Jan van Goch maakte overigens niet alleen gebruik van de steun van het stadsbestuur van Danzig. In 1441 deed hij ook een beroep op de bemiddeling van de hertog van Gelre om een schikking te treffen met een zekere Wolter Kirsskorp uit Christburg (nu Dzierzgoń in Pommeren) die geld en lakens van Van Goch had weggenomen.³⁶ Van Goch en Van den Corenmarct waren niet de enige Zutphenaren die zich langere tijd in de Oostzeesteden ophielden. De verder onbekende Berend Streuck overleed rond 1430 in Danzig toen hij voor zaken in het huis van zijn waard verbleef.³⁷ Het Zutphense stadsbestuur regelde in 1442 de erfenisdeling van koopman Bernd Vrijlinck die in Reval was overleden. De raad machtigde zijn gelijknamige oom, die in Lübeck woonde, om in Reval de zaak af te handelen.³⁸ In 1455 bleken de Zutphenaren Arnt van Berck en Rens van Buerlo forse leningen aan de Raad van Danzig te hebben verstrekt waarvoor zij als terugbetaling een jaargeld kregen toegekend. In 1472 riep Zutphen de hulp in van het Danziger stadsbestuur om de erfenis te verdelen van stadsgenoot Arnt Backer die zich in de Pruisische havenstad had

gevestigd.³⁹ Gezien de aard van de vermeldingen zullen beduidend meer Zutphenaren hun geluk in de Oostzeehandel hebben beproefd. Het lijkt niet geheel te stroken met de opvatting dat het voorheen internationaal georiënteerde Zutphen met handelsvaart op Schonen, Bergen en Engeland na 1400 ineenschrompelde tot een regionaal centrum dat vooral dreef op de handel in het Zuiderzeegebied en met de Rijnsteden en Keulen.

Zutphen in de Duitse Hanze

Om de belangen van de eigen kooplieden op de buitenlandse markten beter te kunnen behartigen, sloot Zutphen zich in de tweede helft van de veertiende eeuw aan bij de steden die zich in de Duitse Hanze hadden verenigd. Onvrede over het naleven van de handelsprivileges die de Duitse kooplieden in Vlaanderen en vooral in Brugge genoten, leidde in 1358 tot een eerste grootschalig optreden van de belanghebbende steden in Hanzeverband. In een Algemene Vergadering te Lübeck besloten gezanten van de Wendische steden, uit Pruisen en Westfalen tot een handelsboycot tegen Vlaanderen en sluiting van het kontor in Brugge. Het was de eerste keer dat een dergelijk omvangrijke groep steden zich in Hanzeverband manifesteerde.⁴⁰

De samenwerking kwam niet geheel uit de lucht vallen. Sedert het einde van de dertiende eeuw waren kleine stedencoalities er in geslaagd al dan niet met geweld hun bevoorrechte posities in het buitenland veilig te stellen. In 1284 trad een coalitie van Wendische steden gezamenlijk om de Noorse koning door middel van een boycot tot naleving van de privileges in met name Bergen te dwingen. Tijdens de onderhandelingen 1286 en later in 1294 hadden deze *civitates maritimae* tegelijkertijd oog voor de be-

langen van Westfaalse steden en voor Leeuwarden, Groningen, Kampen, Staveren, Deventer, Zwolle, Harderwijk, Muiden en Zutphen in Noorwegen. Ondanks dat Zutphen niet actief aan de boycot deelnam, profiteerde ze wel van de nieuwe overeenkomsten met de Noorse koning.⁴¹ In 1280 en 1307 grepen de Wendische steden naar de boycot als drukmiddel tegen Brugge door het kontor te verplaatsen naar Aardenburg om zo inwilliging van hun eisen af te dwingen. Het ging toen nog om gelegenheidscoalities van een beperkte groep steden die weer uiteenviel zodra het gemeenschappelijke doel was bereikt.⁴² De grootschalige boycot tegen Vlaanderen werkte daarentegen als een katalysator die langdurige samenwerking tussen de steden in gang zette, met als doel de concurrentiepositie van hun kooplieden op de buitenlandse markten te versterken.⁴³ Sindsdien beraadslaagden de aangesloten Hanzesteden gemiddeld om de drie jaar in Lübeck in een Algemene Vergadering waar alle beleidslijnen en zaken werden besproken die verband hielden met de organisatie van de hanzeatische handel in het buitenland en tussen de aangesloten steden.⁴⁴ Deze Duitse Hanze werd als organisatie van samenwerkende stadsbesturen pas echt relevant voor de Zuiderzeesteden toen de Deense koning Waldemar Atterdag de voorrechten op Schonen terugdraaide. In 1362 zetten de Wendische steden hun protesten gewapenderhand kracht bij, maar ze verloren de slag op de Oostzee. Hernieuwde provocaties van de koning zorgden ervoor dat de Hanzesteden langs de Oostzee en Zuiderzee zich in 1367 aaneensloten in de Keulse Federatie van vijfendertig steden die de strijd aanbonden met koning Waldemar. Behalve de steden langs de Noord-Duitse en Pruisische kusten, besloten ook Kampen, Staveren, Harderwijk en Elburg aan de

oorlogsvloot bij te dragen. Amsterdam, Zierikzee en Brielle, die ook over vitten op Schonen beschikten, sloten zich eveneens aan. Opvallende afwezige onder de coalitiepartners was Zutphen dat, net als Groningen, zich pas in tweede instantie aansloot.⁴⁵ De coalitie behaalde in 1369 een klinkende overwinning, die een jaar later werd verzilverd in de Vrede van Stralsund. De vredesbepalingen van 1370 omvatten herstel van alle handelsprivileges in Scandinavië, bezetting van de kastelen door de Hanzesteden op beide oevers van de Sont en enorme schadevergoedingen. Het verdrag omvatte ook de steden die zich pas in 1368 en 1369 aansloten, omdat zij eveneens belangen ten noorden van de Oostzee hadden te verdedigen. In die hoedanigheid ratificeerde ook Zutphen het verdrag van Stralsund.⁴⁶ Vanaf dat moment nam Zutphen deel aan de Algemene Vergaderingen van de Hanzesteden, die nog jarenlang in het teken stonden van de naleving van de bepalingen in het verdrag van Stralsund.⁴⁷ In tegenstelling tot Kampen, dat tussen 1400 en 1441 een positie buiten de Hanze verkoos, ontwikkelde Zutphen zich tot een vaste waarde in het Hanzebestel. Daarmee leek het op Deventer, maar week het af van Groningen, Zwolle en Staveren die kort na 1400 enige tijd van de Hanzerechten werden uitgesloten. Zeker in de vijftiende eeuw nam Zutphen zeer regelmatig deel aan de Algemene Hanzevergaderingen. Onder andere bestuurders van naam zoals Ulrich, Iseren, Vierakker, Nyenhues, Leringh, Caelsack, Horning, Kreyneck en Keije doken op in de presentielijsten.⁴⁸ Het stadsbestuur werd meermaals aangezocht om de opname van nabijgelegen Gelderse steden in de Hanze in goede banen te leiden. In 1379 verzocht het kontor in Brugge informatie in te winnen over de Hanze-

gerechtigheid van Arnhem dat toen nog vergeefs om in de Hanze verzocht. In 1437-38 begeleidde Zutphen de toetreding van Arnhem en Roermond tot de Hanze.⁴⁹

In 1447, toen de bestaande gewoonte werd geformaliseerd om op regionaal niveau de Algemene Hanzevergadering voor te bereiden, kreeg Zutphen de rol als een van de vier Gelderse hoofdsteden toebedeeld. Zutphen werd daarmee onderdeel van het zogenaamde Keulse Drittel dat de economisch enge verbonden Zuiderzeeregio en Rijnland-Westfalen nu ook organisatorisch samenbond. Handelsmetropool Keulen werd de bestuurlijke spil van dit Drittel. Deventer en Nijmegen acteerden als hoofdsteden van respectievelijk het Oversticht en Gelre. Daaronder functioneerden in het hertogdom Gelre nog vier hoofdsteden. In 1556 werd in lijsten vastgelegd dat Zutphen, naast Nijmegen, Arnhem en Roermond een rol als Gelderse hoofdstad had te vervullen. Zutphen functioneerde in dat bestel toen al ruim een eeuw als knooppunt voor Doesburg, Doetinchem, Groenlo en Lochem.⁵⁰ Langs dit getrapte systeem werden de uitnodigingen en agenda's voor de vergaderingen en achteraf de notulen of zogenaamde recessen van alle vergaderingen verdeeld.⁵¹ Zutphen trad ook wel op als gastheer voor de regionale bijeenkomsten en nam bij gelegenheid de honneurs waar voor de kleine steden die de lange en dure reis naar Lübeck of Keulen niet konden of wilden maken. Sinds 1438 bestond er zelfs een vaste afspraak met Emmerik dat zich permanent door Zutphen in Lübeck liet vertegenwoordigen.⁵²



De schepen van de Hanze

De kogge, een doorontwikkeling van het Viking-schip, meer specifiek de knarr, was het werkpaard van de Hanze.

Rivaliteit en conflicten De gevestigde positie van Zutphen in de Hanze kon niet verhelen dat onderlinge rivaliteit en langsepende conflicten de goede verhoudingen regelmatig verstoorden. Ondanks alle pogingen tot samenwerking liepen de lokale en regionale belangen binnen het Hanzegebied ver uiteen. Belangentegenstellingen speelden zich binnen de Hanze op allerlei niveaus af. Zo sloot Zutphen zich in de Hollands-Wendische oorlog van 1438-1441 aan bij de Zuiderzeesteden die en bloc neutraliteit nastreefden omdat het conflict de handelsbetrekkingen met Holland schaadde.⁵³ De spanningen binnen het Bergse kontor waarvan hierboven al sprake was, speelden de gehele vijftiende eeuw en leidden tot allerlei vormen van uitsluiting van de Zuiderzeesteden door Lübeck en de Wendische steden.⁵⁴ Conflicten tussen wijnhandelaren uit Zutphen en Keulen noopten de stadsbesturen meer dan eens tot ingrijpen. Andere in de bronnen breed uitgemeten tegenstellingen betroffen de zogenaamde schotbetalingen. Het schot was een bijzondere heffing om de dienstverlening van het kontor in Brugge te kunnen betalen. De Zuiderzeesteden verzetten zich decennialang met hand en tand tegen deze heffingen. Hetzelfde gold voor de stapelplicht van vooral lakens waarvan Lübeck en de Wendische sedert 1442 eisten dat deze vanwege de noodzakelijke kwaliteitskeuring alleen via Brugge mochten worden uitgevoerd.⁵⁵ Lübeck voerde in 1487 het argument van het algemeen belang aan. De Zuiderzeesteden bleven echter op het standpunt staan dat de maatregel hun lokale markten ondermijnde.⁵⁶ Het droeg ertoe bij dat de secretaris van Lübeck tijdens een roerige Hanzevergadering in 1518 de steden en dus ook Zutphen als notoire dwarsliggers omschreef.⁵⁷ Maar ook tussen de Zuiderzeesteden kon de rivaliteit

hoog oplopen. Een aansprekend voorbeeld vormt de boterstrijd tussen Deventer en Holland die in 1463 ontbrandde omdat de laatsten met de inhoudsmaten van de botertonnen knoeiden. Het conflict noopte hertog Philips de Goede tot de afkondiging van een blokkade van de IJssel naar Deventer. Het afsluiten van de Deventer markten bracht steden als Kampen en Zutphen ertoe om de Hollandse koopman naar hun markten te lokken.⁵⁸ Met steun van de hertog van Gelre trachtte ook Zutphen een slaatje uit de situatie te slaan toen deze in 1465 uitbreiding van de jaarmarkten in de stad toestond. Het stadsbestuur deed er nog een schepje bovenop door de Hollanders die de lokale markten wilden bezoeken kortingen op de waaggelden en bemiddelingskosten toe te zeggen.⁵⁹ De strijd met Deventer had een Hanzeatich tintje omdat de steden in de Hanzevergaderingen zich bij voortdurend inzetten voor behoud van kwaliteit en de betrouwbaarheid van maat en gewicht. Dat de hertog zich voor het karretje van Zutphen liet spannen, had louter te maken met lokaal commercieel pragmatisme. De boterstrijd laat zien dat handelsconflicten wijde kringen trokken die veel verder konden reiken dan de betrokkenheid van de Hanze. Het al aangestipte geweldadige optreden van Loeff tegen Kampen was daar een uiting van. De bijdrage van Rob Kammelar over de bezetting van Elburg door Zutphense troepen in 1481 wijst eveneens in die richting. De Zutphense aanval op de naburige Hanzestad kreeg een Hanzeatische dimensie toen bleek dat Zutphenaren schade hadden toegebracht aan kooplieden uit Lübeck en Hamburg en aan Danziger schepen.⁶⁰ Het voorval toont aan hoezeer Hanzeatische en andere politieke belangen door elkaar konden lopen. Voor Zutphen en de andere Hanzesteden was de Duitse Hanze slechts

een van de steunpilaren waarop men terug kon vallen. Als het zo uit kwam, werd ook de landsheer ingeschakeld en soms beide tegelijk.⁶¹ Het nam niet weg dat Zutphen in de late middeleeuwen stevig in het Hanzeatische stedennetwerk ingebed wilde blijven omdat Zutphense kooplieden gebruik maakten van de infrastructures die de Hanze in de omringende landen aan de Noord- en Oostzee had te bieden.

Noten

1. M. Groothedde, 'Zutphen, vrachtvaarders over rivieren en zeeën', in: Paul Brood (ed.) *Atlas van de negen Hanzesteden* (Zwolle 2023), pp. 27-28;
2. M. Groothedde, 'Zutphen - Anmerkungen zur Geschichte der Stadt im Verhältnis zum Rheinland und Duisburg im Mittelalter', in: *Von Jägern, Händlern und Hüttenleuten* (Büdenbach 2013), pp. 199-201.
3. J. Weststrate, *In het kielzog van moderne markten. Handel en scheepvaart op de Rijn, Waal en IJssel ca. 1360-1560* (Hilversum 2008), pp. 69-122; *Ibidem*, 'Handel en transport over land en rivieren', in: H. Brand, E. Knol (eds.) *Koggen, kooplieden en kantoren. De Hanze, een praktisch netwerk* (Hilversum 2009), pp. 145-159; B. Looper, 'De Nederlandse Hanzesteden: scharnieren in de Europese economie', in: Brand, *Koggen*, pp. 117-122; B. Holterman, Maartje A.B., K. H. Andersen, M. C. Dengg, N. Petersen, 'Viabundus: Map of Premodern European Transport and Mobility', in: *Research Data Journal for the Humanities and Social Sciences* https://brill.com/view/journals/rdj/7/1/article-p1_005.xml (versie 10 okt. 2022).
4. C. Jahnke, 'De Hanze en de Europese economie in de middeleeuwen', in: Brand, *Koggen*, pp. 45-52.
5. C. Jahnke, *Die Hanse* (Stuttgart 2014), pp. 25-49.
6. Zie de bijdrage van J. Benders in deze bundel.
7. Henn, 'Het ontstaan van de Hanze', in: Brand, *Koggen*, pp. 13-16. Jahnke, *Die Hanse*, pp. 43-45.
8. Dit waren Hamburg, Lüneburg, Lübeck, Greifswald, Rostock, Stettin, Stralsund en Wismar. Zie de bijdrage van Benders, p. 35 voor een verklaring van de naam Wenden.
9. T. Hill und L. Ersgard, 'Der Schonenmarkt – die grosse Messe im Norden', in: J. Bracker, V. Henn und R. Postel (eds.) *Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos* (Lübeck 1999), pp. 721-732. C. Jahnke, *Das Silber des Meeres. Fang und Vertrieb von Ostseehering zwischen Norwegen und Italien (12.-16. Jahrhundert)* (Keulen, Weimar, Wenen 2000).
10. C. Jahnke, 'The Baltic trade', in: D.J. Harreld (ed.) *A companion to the Hanseatic League* (Leiden, Boston 2015), pp. 214-216.
11. L. Sicking, 'Zuiderzeestädte an der Ostsee: "Vitten" und "Vögte" – Raum und städtische Vertreter im spätmittelalterlichen Schonen', *Hansische Geschichtsblätter* (verder HgBll.) p. 134 (2016), pp. 41-42, 49-57.
12. Berkenvelder, 'Friesland's handel in de middeleeuwen', *Economisch Historisch Jaarboek* 29 (1963), pp. 139-157.
13. F.D. Zeiler, 'Soe die stad Campen meest op zeevarende neringe gefundeert is', in: J. Kummer e.a. (eds.) *Geschiedenis van Kampen. Deel 2* (Kampen 2001), pp. 16-21. H. Slechte, *Geschiedenis van Deventer. Deel 1: Oorsprong en Middeleeuwen* (Zutphen 2010), pp. 66-70.

13. H.A. Poelman, *Bronnen tot de geschiedenis van den Oostzeehandel 1122-1499 [Rijks geschiedkundige Publicatiën, 35]* 2 delen, I nr. 65 (12.02.1302). Zie: <https://resources.huylgens.knaw.nl/handeloostzee1122-1499>
14. Poelman, *Bronnen* I nr. 78 (26.09.1316).
15. Slegte, *Geschiedenis Deventer*, p. 70. Sicking, 'Zuiderzeestädte', pp. 45-49.
16. Poelman, *Bronnen* I nr. 178 (10.10.1346); Groothedde, 'Zutphen, vrachtvaarders', p. 31.
17. Sicking, 'Zuiderzeestädte', pp. 49-57.
18. De benaming Likedeelers verwijst naar de gewoonte van de kapers om de buit gelijkelijk onder elkaar te verdelen. De Likedeelers, ook wel vitaliebroeders genoemd, schuimden in de decennia rond 1400 de Deense en Noorse wateren af en vormden een ernstige bedreiging voor de Hanzeatische handelsvaart op de Noord- en Oostzee. Ook verhuurden zij zich in die jaren tijdens de Friese oorlogen van hertog Albrecht van Beieren, graaf van Holland, aan alle partijen die bij de oorlog waren betrokken. De legendarische kaperkapitein Hans Stortebeker was een van hun leiders.
19. Poelman, *Bronnen* I nr. 663 (25 juli 1399); nr. 667 (26.09.1399).
20. <https://erfgoedcentrumzutphen.courant.nu/issue/ZP/2016-11-10/edition/null/page/33?query>.
21. Zie de bijdrage van Diederik Rijs in deze bundel.
22. Henn, 'Ontstaan', pp. 22-26.
23. C. Jahnke, 'Die Hanse. Überlegungen zur Entwicklung des Hansebegriffes und der Hanse als Institution resp. Organisation', *HgBll.* 131 (2013), pp. 1-32.
24. J. Wubs-Mroczewicz, 'De kantoren van de Hanze: Bergen, Brugge, Londen en Nowgorod', in: Brand, *Koggen*, pp. 90-107; M. Burkhardt, 'Kontors and outposts', in: Harreld, *A companion* pp. 128-141, pp. 153-156; E. Schubert, 'Novgorod, Brugge, Bergen und London: Die Kontore der Hanse', *Concilium medii aevi* 5 (2002) pp. 1-50.
25. T.H. Lloyd, *England and the German Hanse 1157-1611. A study of their trade and commercial diplomacy* (Cambridge 1992), pp. 15-23.
26. Henn, 'Ontstaan', pp. 16-24; Wubs-Mroczewicz, 'Kantoren van de Hanze', pp. 101-102.
27. G.A. Erslund, 'Bergen 1300-1600: a trading hub between the North and the Baltic sea', in: W. Blockmans, M. Krom, J. Wubs-Mroczewicz (eds.), *The Routledge handbook of maritime trade around Europe 1300-1600* (Oxford, New York 2017), pp. 435-441;
28. J. Wubs-Mroczewicz, 'Rules of Inclusion, Rules of Exclusion: The Hanseatic Kontor in Bergen in the Late Middle Ages and its Normative Boundaries', *German History* 29/1 (2011), pp. 1-22.
29. M.b.t. de toelating van Zutphen: *Hansisches Urkundenbuch*, 11 dln. (1876-1939) (verder HUB) hier: HUB IV nr. 319 (21.10.1369); zie: <https://www.hansischergeschichtsverein.de/hansisches-urkundenbuch>).
30. Burkhardt, 'Kontors and outposts', pp. 158-160. Jahnke, 'De Hanze en de Europese economie', pp. 50-52.
31. Zie voor laat dertiende-eeuwse voorbeelden betreffend Hendrik Cuper en Willem van Zutphen in Boston: H.J. Smit, *Bronnen tot de geschiedenis van den handel met Engeland, Schotland en Ierland 1150-1585*, deel 1 & 2: 1150-1485 [*Rijks Geschiedkundige Publicatiën*] ('s-Gravenhage 1928), I nr. 124 (26.10.1296); nr. 143 noot 5 (22.11.1294); zie: https://resources.huylgens.knaw.nl/retroboeken/handel_engeland.
32. Zie voor navolgende voorbeelden Smit, *Bronnen Engeland*, o.m. nrs. 124-127, p. 143, p. 304, p. 577, p. 589, p. 732.
33. Smit, *Bronnen Engeland* I nr. 304 (13.05.1322).
34. Zie ook: Groothedde, 'Zutphen, vrachtvaarders', pp. 32-33.
35. Toch hield men het oog ook op Engeland gericht, getuige de vrijgeleide die Otto Keije in 1464 van het Zutphense stadsbestuur ontving om bij de Engelse koopmansnederzetting in Utrecht de mogelijkheden te verkennen. Smit, *Bronnen Engeland* II nr. 1545 (8.12.1464).
36. Zie bijvoorbeeld de schulden die vader en zoon Simon Vierakker, Johannes Kok en Johannes Tobias, allen uit Zutphen, uit hadden staan bij Pieter Kremer, raadsheer te Rostock en die via diens waard in Brugge voldaan moesten worden. Of het handelsgeschied van Pieter de Koninck waardoor hij in Stralsund in 1362 in de gevangenis belandde. Poelman, *Bronnen* I nr. 202 (16.10.1350); nr. 206 (17.08.1352); nr. 207 (28.10.1352); nrs. 255-256 (ca. 26.02.1363).
37. Zie diens bijdrage deze bundel en voorts: J. Benders, 'Van Danzig naar Zutphen. Albert op de Korenmarkt, koopman (†1458)', Zutphen. *Tijdschrift voor de historie van Zutphen en omgeving* 16-3 (1997), pp. 49-60; *Ibidem*, 'Albert op de Korenmarkt', *Biografisch Woordenboek Gelderland, deel 5, Bekende en onbekende mannen en vrouwen uit de Gelderse geschiedenis* (2006), pp. 79-81.
38. Poelman, *Bronnen* I, nr. 1269 (15.09.1436); HUB VI nr. 88 (1.03.1435) en noot 2.
39. HUB VI nr. 978 noot 2 (1429-1430).
40. Poelman, *Bronnen* I nr. 1596 (21.06.1442).
41. Poelman, *Bronnen* II, nr. 2120 (26.06.1455); 2461 (15.05.1472).
42. Jahnke, pp. 50-52; Henn, 'Ontstaan', pp. 20-21; J.H.A. Beuken, *De Hanze en Vlaanderen* (Maastricht 1950), pp. 66-73. D.W. Poeck, 'Kontorverleging als Mittel hansischer Diplomatie' in: N. Jorn, W. Paravicini, H. Wernicke (eds.) *Hansekaufleute in Brügge. Teil 4* (Frankfurt am Main 2000), pp. 33-54.
43. Jahnke, 'Die Hanse. Überlegungen', p. 14.
44. Beuken, *De Hanze*, pp. 60-64; Jahnke, 'Die Hanse. Überlegungen', pp. 12-13.
45. Jahnke, *Die Hanse*, pp. 50-52.
46. V. Henn, 'Die Hanse – Einheit in der Vielheit?', in: V. Henn,

Die Hanse - Einheit in der Vielheit (Trier 2022), pp. 22-25.

H. Brand, 'De slagkracht van de Stedenhanze', in: Brand, *Koggen*, pp. 17-27.

45. D. Seifert, *Kompagnons und Konkurrenten. Holland und die Hanse im späten Mittelalter* (Keulen, Weimar, Wenen 1997), pp. 46-81.

46. Seifert, *Kompagnons und Konkurrenten*, pp. 88-113.

47. V. Henn, 'Hansische Tagfahren in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts', in: V. Henn (ed.) *Die hansischen Tagfahrten zwischen Anspruch und Wirklichkeit* [Hansische Studien XI] (Trier 2001), pp. 1-21.

48. Bijvoorbeeld: HR I/4 nr. 308 (1395); HR II/2, nr. 439 (1441); HR II/3, nr. 288 (1447); nr. 546 (1449); nr. 649 (1450); HR III/2 nr. 160 (1487); HUB VIII nr. 766 (1441); XI nr. 104 (1487 – regionale dag te Zutphen), nr. 237 (1488).

49. Op 09.08.1438 stuurde Zutphen een door de stad bezegelde bevestiging van opname naar Arnhem. HUB VII nr. 308 (24.07.1437). V. Henn, "...de alle tyd wedderwartigen Suederseeischen stedere". Zur Intergration des niederrheinischen-ostniederländischen Raumes in die Hanse', in: Henn, *Die Hanse*, pp. 74-76; Seifert, *Kompagnons und Konkurrenten*, pp. 195-197. J. Benders, 'Arnhem als Hanzestad', in: F. Keverling Buisman red., *Arnhem tot 1700* (Utrecht 2008) p. 178.

50. Regionaal Archief Nijmegen, 1. Stadsbestuur van Nijmegen, nr. 2599.

51. Henn, *Zur Intergration*, pp. 80-82; Looper, 'De Nederlandse Hanzesteden', pp. 114-115; Maartje A.B. bereidt een proefschrift voor over het getrapte communicatiesysteem tussen 1447 en 1640.

52. HUB VII nr. 464 (26.05.1439).

53. A. Van der Zee, *De Wendische oorlog. Holland, Amsterdam en de Hanze in de vijftiende eeuw* (Hilversum 2018).

54. Wubs-Mrozewicz, 'Rules of Inclusion'; Ibidem, *Traders, Ties and Tensions. The Interaction of Lübeckers, Overijsslers & Hollanders in Late Medieval Bergen* (Hilversum 2008).

55. S. Jenks, 'Concurrentie', in: Brand, *Koggen*, pp. 83-84; Looper, 'De Nederlandse Hanzesteden', p. 122.

56. HUB 10 nr. 133 par. 43 (23.05.1487).

57. Henn, 'wedderwartigen Suederseeischen stedere', pp. 69-70.

58. Weststrate, *In het kielzog*, pp. 156-170.

59. Weststrate, *In het kielzog*, pp. 167-168. HUB IX nr. 189 en noot 1 (09.09.1465).

60. HUB 10 nrs. 880 (11.02.1481); 908 (22.06.1481); 1000 (29.08.1482); 1006 (16.09.1482); 1166 (07.10.1484).

61. Zo sprong de hertog van Gelre in 1461 in de bres voor koopman Hendrik Caelsack die het schip van de Goudse schipper Nicholaas Coeper met molenstenen, rijnwijn en aardewerk had bevracht en dat door Engelse kapers naar New Castle was opgebracht. Smit, *Bronnen Engeland*, nr. 513 – 07.08.1461 –; Het terugvallen op zowel de Hanze als op de Habsburgse macht-

hebbers in de zestiende eeuw is uitgewerkt in: H. Brand, "'Dat zy in huer privilegien van der Hanzen onverkurt syn ende blyven". 'Hanze, Habsburg en de Zuiderzeesteden in de eerste helft van de zestiende eeuw', *Overijsselse historische bijdragen* 132 (2017), pp 33-53.

Zutphense Oostzeevaarders in Wismar in de vroege dertiende eeuw

Het volgende artikel van Jeroen Benders verhaalt van de internationale oriëntatie van de Zutphense handelaren in de vroege dertiende eeuw.

Die handelscontacten bestonden niet alleen met het 'Duitse' achterland, maar strekten zich veel verder uit.

Archeologische vondsten en archiefstukken tonen aan dat de Zutphense handelsvloot plaatsnemen aan de Engelse oostkust en Deense kusten aandeed.

Maar nog verder waagden de kleine koggeschepen zich.

Opmerkelijk is dat sommige van de uit Zutphen afkomstige handelaren zich in deze verre plaatsen vestigden en daar ook belangrijke maatschappelijke posities wisten te verwerven.