

## **Mysterie - Hanze**

*De Kampense schipper Didric Brandt stierf op 7 september 1368. Zijn lichaam is met veel pracht en praal in de St-Olafskerk te Skanör bijgezet. Jullie gaan uitzoeken hoe een burger van Kampen in Zweden terecht kwam en wat de Hanze daarmee te maken had. Gebruik de 26 bronfragmenten om antwoord te geven op de volgende vragen:*

**1a.** Waar was Didric Brandt toen hij stierf?

**1b.** Waarom waarom was hij daar?

**2a.** Wat was de Hanze?

**2b.** Hoe ontstond de Hanze?

**2c.** Welke rol had Didric Brandt in het ontstaan van de Hanze?

**3a.** Welke economische factoren verklaren het ontstaan van de Hanze?

**3b.** Welke militaire factoren verklaren het ontstaan van de Hanze?

**3c.** Welke geografische factoren verklaren het ontstaan van de Hanze?

**3d.** Welke culturele factoren verklaren het ontstaan van de Hanze?

## **4. Bonusopdracht**

In deze opdracht heb je onder andere Didric Brandts praalgraf bestudeerd. Stel je voor dat *jij* een praalgraf krijgt: hoe wil je dat jouw praalgraf vormgegeven wordt?

## Bronnenfragmenten

De onderstaande bronfragmenten staan in willekeurige volgorde.

1. De Hanze kende haar bloeitijd tussen de 12e en de 16e eeuw. Het machtige handelsverbond zorgde in die periode voor rijkdom. De sporen hiervan zijn nog steeds te zien in de Hanzesteden Kampen, Hasselt, Zwolle, Hattem, Deventer, Zutphen en Doesburg.

2. Kooplieden moesten ergens een huis en een opslagplaats hebben. Ze gingen vaak wonen op een plek waar ze met andere kooplieden handel konden drijven. Kruisingen van wegen, zowel van landwegen als waterwegen waren daarvoor zeer geschikt. Bij waterwegen stond vaak al een kasteel, een kerk of klooster. Die waren daar in het verleden neergezet door leenheren om te overnachten.

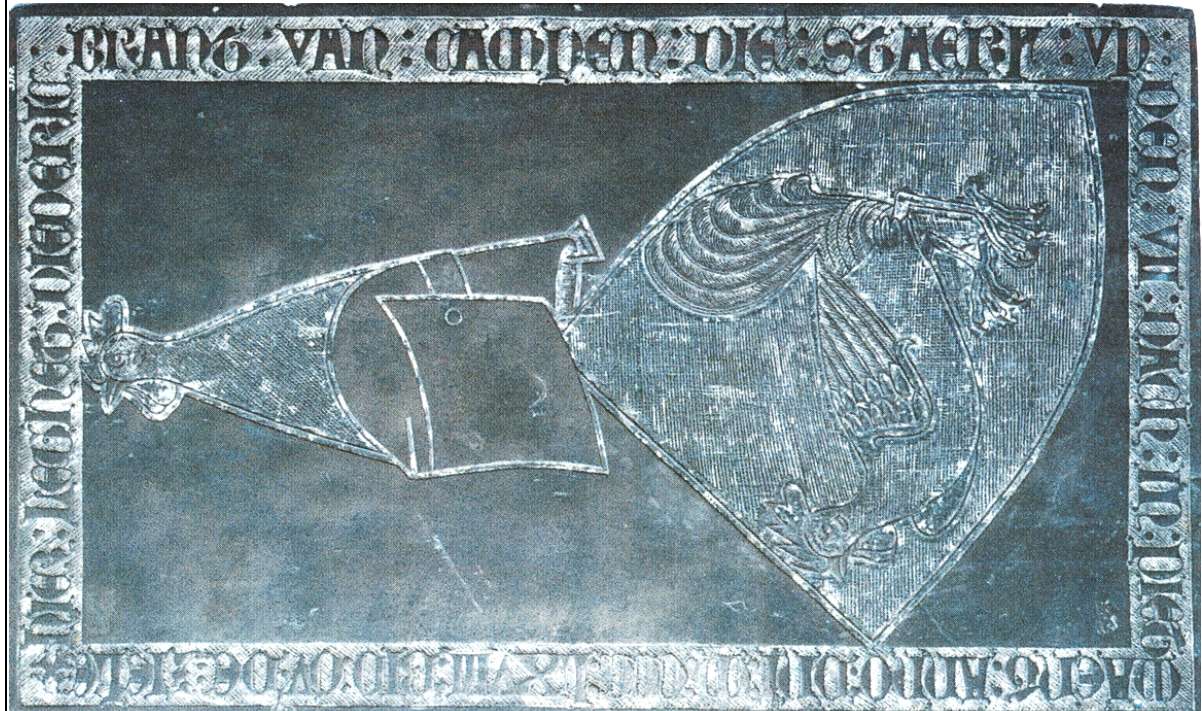
3. De Kogge vormde de belangrijkste schakel in de opbloeiende handel in Noord Europa. Het schip had een lengte van 15 tot 30 meter en kon over lange afstand betrekkelijk grote ladingen over zee vervoeren.

4. De meeste Hollandse steden kwamen eerst in de 14de eeuw op, dankzij de uitgroei van de aldaar gevestigde nijverheid tot exportindustrie. Leids laken werd afgezet in Duitsland en de Oostzeelanden. Ook haring, zout en bier vonden hun weg naar het buitenland.

5. De Hanzesteden vervoerden veel verschillende artikelen. Enkele hiervan waren: zout, vis, granen, hout, bier, wijn, lakens, bijenwas, pelzen. De belangrijkste producten die naar het oosten werden vervoerd waren de Vlaamse lakens en in de westelijke landen was er erg veel vraag naar pelzen en bijenwas uit Rusland. Ook graan werd veelal uit Rusland gehaald.

6. Het culturele verwantschap van Hanzesteden blijkt ook uit de stedenbouw en de architectuur. Nog vandaag heeft het stadsbeeld van bijvoorbeeld Gdansk in Polen veel overeenkomsten met dat van Nederlandse steden.

7. 'HIER LECHET DIEDERIC BRANT VAN CAMPEN DIE STAERF UP DEN VII DACH IN PIETMAENT ANNO D[OM]I[N]I MCCCLXVIII BID OV[ER]DE ZIELE'



8. De Hanze eiste geen vaste financiële bijdrage van de leden, had geen eigen vloot en geen eigen leger. Gedurende de 14e tot de 16e eeuw waren er zo'n 200 steden lid van de Hanze. Uit de zeldzame documenten uit die tijd blijken er slechts zo'n 75 actief betrokken Hanzesteden te zijn geweest. De andere, meestal kleinere steden, waren passief en werden ook niet ontboden op de Hanzedag.

9. Op Skanör vond in de late Middeleeuwen de grootste jaarmarkt van het Noorden plaats, die duurde van eind september tot begin november. Met name de Oostzeeharing vond hier een goede aftrek. De markt vond plaats in twee dorpen: Skanör aan de noordflank van het schiereiland, en Falsterbo aan de zuidwestkust. In Falsterbo kwamen van oudsher vooral schippers en kooplieden van de zuidelijke Deense eilanden en de Wendische steden. In Falsterbo gingen ze aan land.

10. De belangrijkste taak die de Hanze op zich nam was het organiseren en controleren van de handel door Noord Europa door zichzelf bepaalde privileges te verschaffen en door het plaatsen van handelsbases overzee. In de praktijk hield dit in dat in sommige steden een bepaald product alleen door de Hanzesteden mocht worden verhandeld.

11. De Hanze was niet alleen een economische gemeenschap, het was ook een bond van steden die cultureel zeer verwant waren. Dat bleek uit de onder meer uit de taal van de kooplieden, die overal varianten van hetzelfde Nederduits gebruikten. Tolken waren niet nodig want de Zwollenaar werd in Bremen, Rostock en Riga net zo goed verstaan als de mensen uit deze steden in onze contreien.

12. De Kampense schipper Didric Brandt stierf op 7 september 1368. Zijn lichaam is met veel pracht en praal in de St-Olafskerk te Skanör bijgezet.

13. De Keulse Confederatie was een gelegenheidsverbond. Pas een halve eeuw later werd de Hanze formeel opgericht. In Nederland namen o.a. Deventer, Kampen, Utrecht en Zwolle deel aan de Keulse confederatie.

14. Nadat Valdemar verslagen was, werden de vrijheden van alle deelnemende steden in de handel op Skanör onvoorwaardelijk en 'tot in de eeuwigen dage' bevestigd in de Vrede van Stralsund.

15. Didric Brandt was woordvoerder van de Keulse Confederatie: de tegenstanders van de Deense koning Valdemar. Valdemar was sinds het voorjaar van 1368 op oorlogspad. De steden waarvan hun economie dreef op de Oostlandvaart vormden op 11 november 1367 in Keulen een coalitie: de Keulse Confederatie. Alle grote steden van Zeeland tot Estland namen deel.

16. Langs de Zuiderzee en de IJssel kwamen, dankzij de Oostzeehandel, verschillende steden tot bloei. Een aantal daarvan was lid van de Hanzeorganisatie die de gemeenschappelijke belangen behartigde.

17. Een groot aantal steden was automatisch vanaf het begin lid geworden omdat hun handelaren in het buitenland toegelaten waren tot de handelsposten en daar gebruik maakten van de privileges. Andere steden moesten het lidmaatschap eerst aanvragen, waarna op de Hanzedag werd besloten of ze ook daadwerkelijk mee mochten doen. Ook binnen de Hanze was niet altijd duidelijk welke steden precies lid waren, omdat er nooit lijsten met leden werden opgesteld.

18. De Hanze wordt voor een eerste keer in een oorkonde vernoemd en bestond uit kooplieden uit Noord-Europese steden.

19. De handel in het gebied van de Noordzee en de Oostzee ging niet over rozen. Er waren problemen tussen steden onderling en op zee dreigde het gevaar van piraten. De Hanze probeerde de schepen en het vervoer over land te verdedigen. Ze zorgden voor veilige havens en bouwden vuurtorens.

20. Verschillende Nederlandse steden behoorden tot het Hanzeverbond. Zij handelden volgens de regels van de Hanze. Voorbeelden zijn Zutphen, Kampen, Deventer en Zwolle. Deze steden kennen koopmanswoningen, toegangspoorten en andere architecturale overblijfselen van ruim vier eeuwen handel met andere Hanzesteden.

21. Op haar hoogtepunt had de Hanze nagenoeg een monopoliepositie verworven in de handel in deze artikelen. De meeste van de handelswaren werden over zee vervoerd, maar ook in het vervoer over de rivieren en over land had de Hanze een belangrijk aandeel. Dit kwam natuurlijk ook door de uiterst gunstige ligging van de Hanzesteden bij veel rivieren.

22. De Hollandse nijverheid had de internationaal georiënteerde koopman iets te bieden. Hollanders werden transporteur en namen steeds vaker ook als koopman actief deel aan de handel. Vooral plaatsen waar goederen moesten worden overgeslagen, zoals Amsterdam en Rotterdam, ontwikkelden zich razendsnel. De Hollandse steden wisten daarmee een groeiend aandeel op te eisen van doorgaande handel en in de loop der tijd streefden ze de Hanzesteden voorbij.

23. Honderden Koggen bevoeren in de late Middeleeuwen de Noord- en Oostzee. Ommelandvaarders heetten de schippers, die vanuit de lage landen de gevaarlijke tocht onder primitieve omstandigheden om Jutland naar de Oostzeelanden maakten.

24. Tussen de steden ontstonden nieuwe handelscontacten. Bovendien kwam er geld in circulatie. Om de kwetsbare handel te beschermen gingen steden soms een onderling verbond aan. Een voorbeeld was de Hanze.

25. De Hanzestad Kampen levert het meest tastbare bewijs van deze periode. Sinds kort ligt hier een reconstructie van een Kogge aan de kade, het eerste zeewaardige schip uit de late middeleeuwen dat handelsbetrekkingen tussen de Hanzesteden mogelijk maakte.

26. Ahlen; Alfeld; Anklam; Attendorn; Bad Iburg; Balve; Beckum; Belozersk; Bergen; Bialograd; Bockenem; Bolsward; Brakel; Brandenburg; Braniewo; Braunschweig; Breckerfeld; Bremen; Brilon; Brügge; Buxtehude; Cesis; Chelmno; Darlow; Demmin; Deventer; Doesburg; Dolshagen; Dortmund; Duderstadt; Duisburg; Einbeck; Elblag; Elburg; Emmerich; Falsterbo; Frankfurt; Frombork; Fürstenau; Gardelegen; Gdansk; Goleniow; Goslar; Göttingen; Greifswald; Gronau; Hafnarfjörður; Halle; Haltern am See; Hamburg; Hameln; Hamm; Haselünne; Hasselt; Hattem; Havelberg; Helmstedt; Herford; Hildesheim; Höxter; Ivangorod; Kaliningrad; Kalkar; Kalmar; Kampen; Kaunas; Kiel; Kingisepp; Koknese; Korbach; Koszalin; Krakow; Kuldiga; Kyritz; La Rochelle; Leborg; Lemgo; Limbazi; Lippstadt; London; Lübeck; Lüneburg; Lünen; Magdeburg; Marienmünster; Medebach; Melle; Meppen; Merseburg; Minden; Mühlhausen; Münster; Narva; Naumburg; Neuenrade; Neuss; Nieheim; Nowgorod; Nyköping; Oldenzaal; Ommen; Opolskie; Osnabrück; Osterburg; Osterode; Paderborn; Pärnu; Perleberg; Pritzwalk; Pskow; Quakenbrück; Quedlinburg; Ratingen; Rheine; Riga; Roermond; Rostock; Rügen; Salzwedel; Seehausen; Skanör; Slawno; Slubice; Slupsk; Smolensk; Soest; Solingen; Stade; Stargard; Stavoren; Stendal; Stralsund; Straupe; Strzelce; Sundern; Szczecin; Szczinski; Tallinn; Tangermünde; Tartu; Telgte; Tikhvan; Torun; Turku; Twer; Unna; Uslar; Ustjug; Valmiera; Velikij; Ventpils; Viljandi; Visby; Vitebsk; Vreden; Warburg; Warendorf; Werben; Werl; Werne; Wesel; Wipperfürth; Wismar; Wroclaw; Zutphen; Zwolle.