



# NEDERLANDSE HOUTHANDEL OP DE ELBE IN DE ZEVEN- TIENDE EN ACHTTIENDE EEUW

BERND ADAM

De vroegste vermelding van houtvlotterij op de Elbe heeft betrekking op de bovenloop van deze rivier. In een tolregister uit de stad Pirna, ten zuidoosten van Dresden, wordt de vlotterij al in het jaar 1325 vermeld,<sup>1</sup> maar dit sluit niet uit dat het transport van houtvloten

op de Elbe nog verder teruggaat in de tijd.<sup>2</sup> In ieder geval sinds het midden van de zestiende eeuw is het vlottransport van bouwhout uit Saksen en Bohemen ook op de benedenloop van de Elbe bekend, bijvoorbeeld uit 1563 naar het plaatsje Otterndorf in het Land Hadeln (afb. 2). Nadat in 1561 al grotere hoeveelheden planken, daksporen en bouwhout uit het ver achter Dresden gelegen Tetschen naar Harburg bij Hamburg getransporteerd waren, is een grote leverantie van 800 stammen bouwhout uit Pirna voor de bouw van het

▲ 1. Een balk uit de 'Huldigungszaal' van het Lüneburger raadhuis uit 1705. Duidelijk zichtbaar zijn de sporen van houtvlotverbindingen zoals die bij het transport op de Elbe gebruikelijk waren (foto auteur, 2010)



2. Overzichtskaart van de belangrijkste in de tekst genoemde plaatsen en rivieren (tekening Gabri van Tussenbroek)



3. Kaart van de Elbearmen tussen Harburg, Hamburg en Altona uit 1722. Aan de bovenzijde in het midden is Hamburg weergegeven, links daarvan Altona en aan de onderzijde de vesting Harburg. Daartussen bevindt zich de Reiherstieg (Niedersächsisches Landesarchiv-Hannover)

Harburger slot in 1577 bekend.<sup>3</sup> Ook bij de wederopbouw van de afgebrande stad Winsen an der Luhe werd in 1585 – behalve daksporen en balken uit Saksen – ook een partij vlothout van 700 stammen eikenhout uit Mecklenburg genoemd.<sup>4</sup> Uit het omvangrijke gebruik van kwalitatief hoogwaardig naalddhout, dat in de lokale bossen niet voorhanden was, maar wel in vakwerkhuisen in de laaggelegen waarden van de Onderelbe is toegepast, kan bovendien worden geconcludeerd dat ook hiervoor hout van de bovenloop van de Elbe werd geïmporteerd, ten minste sinds de tijd rond 1600.<sup>5</sup> In ieder geval sinds de achttiende eeuw is het hout dat op de Elbe in vlotten werd getransporteerd te herkennen aan typische houtvlotverbindingen, die in dit gebied gekenmerkt worden doordat er telkens drie gaten bij elkaar aan te treffen zijn (afb. 1).

In de Duitse historiografie is tot nog toe weinig aandacht besteed aan het feit dat in de zeventiende en achttiende eeuw intensief handelsverkeer bestond tussen houthandelaren uit de benedenloop van de Elbe en Holland.<sup>6</sup> Belangrijke overslagplaatsen voor het vlothout waren in dit verband de stad Harburg en de nabijgelegen Reiherstieg, een tak van de Elbe. In het Niedersächsisches Landesarchiv in Hannover zijn omvangrijke archiefbestanden met betrekking tot de Harburger houtoverslag tussen 1660 en 1730 overgeleverd, die meer duidelijk maken over de invloed van Hollandse houthandelaren in het stroomgebied van de Elbe. Onderzoek en analyse van deze archieven vormen de basis van dit artikel.<sup>7</sup>

#### HET BEGIN VAN DE HOUTVLOTHANDEL IN HARBURG

Bij het begin van de onderloop verdeelt de Elbe zich in meerdere rivierarmen, waartussen oorspronkelijk een groot aantal eilanden lag (afb. 3). De vrije rijksstad Hamburg en het sinds de Dertigjarige Oorlog tot het koninkrijk Denemarken behorende Altona liggen aan de noordzijde. Aan de zuidzijde lagen de stad en vesting Harburg, die aanvankelijk tot het hertogdom Braunschweig-Lüneburg en later tot het keurvorstendom Hannover behoorden. Hiermee bevonden zich drie elkaar beconcurrerende handelssteden uit drie territoria dicht bij elkaar. Omdat de getijdenwerking van de Noordzee tot in dit gedeelte van de Elbe van invloed was, werd het transport met vlotten verder stroomafwaarts steeds moeilijker, zodat het in deze regio voor de hand lag het hout dat de Elbe afgevoerd werd vanaf hier op schepen over te laden. Dit gebeurde in de zeventiende eeuw doorgaans in de houthaven van Hamburg.

Omdat Hamburgse kooplieden op deze overslagplaats op hun handelsmonopolie stonden (afb. 4), zochten Brandenburgse handelsagenten in 1661 een nieuwe houtopslagplaats, waarvoor Harburg geschikt leek te zijn. Twee houtvlotten uit Berlijn waren hier op dit moment al aangekomen.<sup>8</sup> Toen in de late zomer van dat jaar tien Hollandse handelsschepen in Harburg aanmeerden, werden de meeste hiervan echter nog met graan en slechts een paar met hout geladen.<sup>9</sup> In november 1661 werd daarop het besluit genomen in Harburg een houtstapelplaats voor vlothout uit Brandenburg te vestigen.<sup>10</sup>

Voor de jaren 1662 tot 1667 is een register bewaard

gebleven van Hollandse schepen die de haven van Harburg aandeden. In dit register zijn ook de geleverde en verscheepte waren genoteerd.<sup>11</sup> Naar de Nederlanden werd in deze tijd bijna uitsluitend hout en graan geëxporteerd. Opvallend is dat het aantal schepen van jaar tot jaar sterk verschilden en ook het schommelende aandeel van de waren waarin werd gehandeld wisselde: van de 99 Hollandse schepen die in 1662 (het eerste jaar van optekening) werden bevracht, werden 65 en dus de meerderheid met hout geladen. In het daaropvolgende jaar daalde het aantal Hollandse schepen drastisch tot 31, waarvan slechts negen met hout geladen werden. In 1663 was graan veel gewilder dan hout. Dat bleef ook in 1664 zo, hoewel het totaal van Nederlandse schepen met 205 duidelijk toenam. 57 hiervan werden met hout geladen.<sup>12</sup>

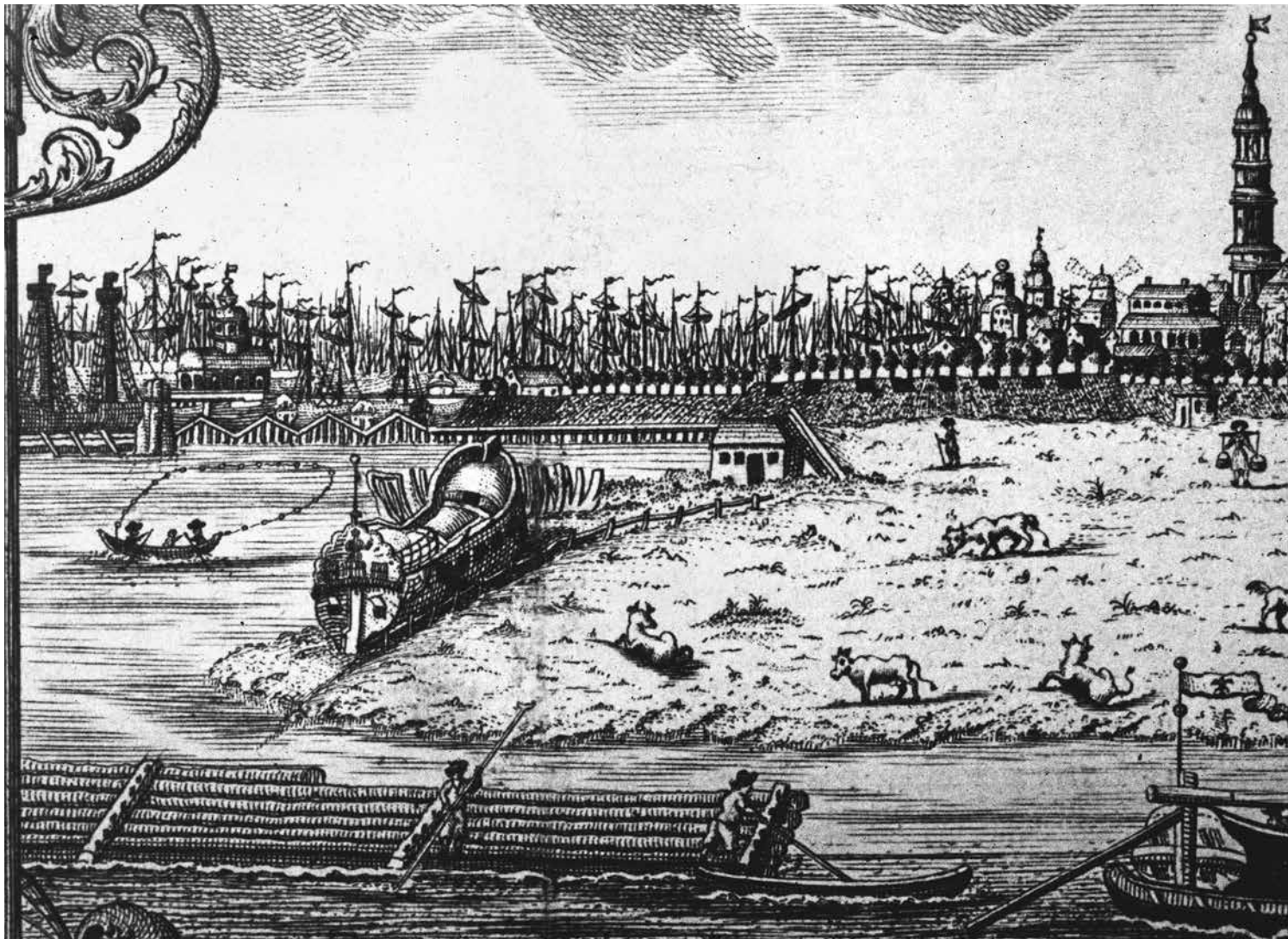
De meeste van de inkomende Nederlandse schepen brachten dakpannen, schelpkalk, bakstenen en tras naar Harburg, dat daar vooral voor de bouw van de vesting nodig was. Kalk en dakpannen zullen direct uit Nederlandse productie afkomstig zijn geweest, maar de bakstenen kwamen van steenovens in Otterndorf

in het Land Hadeln, aan de monding van de Oste.<sup>13</sup> De Hollandse schippers waren in het gebied van de benedenloop van de Elbe dus als transporteurs en tussenhandelaren actief. Hetzelfde patroon is zichtbaar bij de af en toe door hen meegebrachte levensmiddelen, waarbij behalve haring en gedroogde vis ook boter uit Dithmarschen wordt genoemd.

De houtoverslag in Harburg bevond zich in deze periode grotendeels in handen van een Berlijnse koopman,<sup>14</sup> bij wie de Hollanders overwegend reeds bewerkt hout inkochten. Het zwaartepunt van de houtexport lag aanvankelijk op materiaal voor de scheepsbouw en de kuiperij. De Hollandse schepen laadden in het begin van de jaren zestig van de zeventiende eeuw vooral kromhout, eiken planken en 'Wein-Pipen-Stäbe', 'Stabholz', 'Klufftholz' en 'Klapholz' (allemaal halfproducten om vaten te mee te maken).<sup>15</sup> Het transport van bouwhout en brandhout<sup>16</sup> vormde een uitzondering.

Toen zich in 1664 een helaas niet met name bekende Hollandse houthandelaar in Harburg vestigde,<sup>17</sup> steeg niet alleen het houtvolume aanzienlijk tot 153 van de

4. Houtvlot op de Elbe. Detail uit een stadsprofiel van Hamburg van rond 1770 (Universiteitsbibliotheek Hannover)

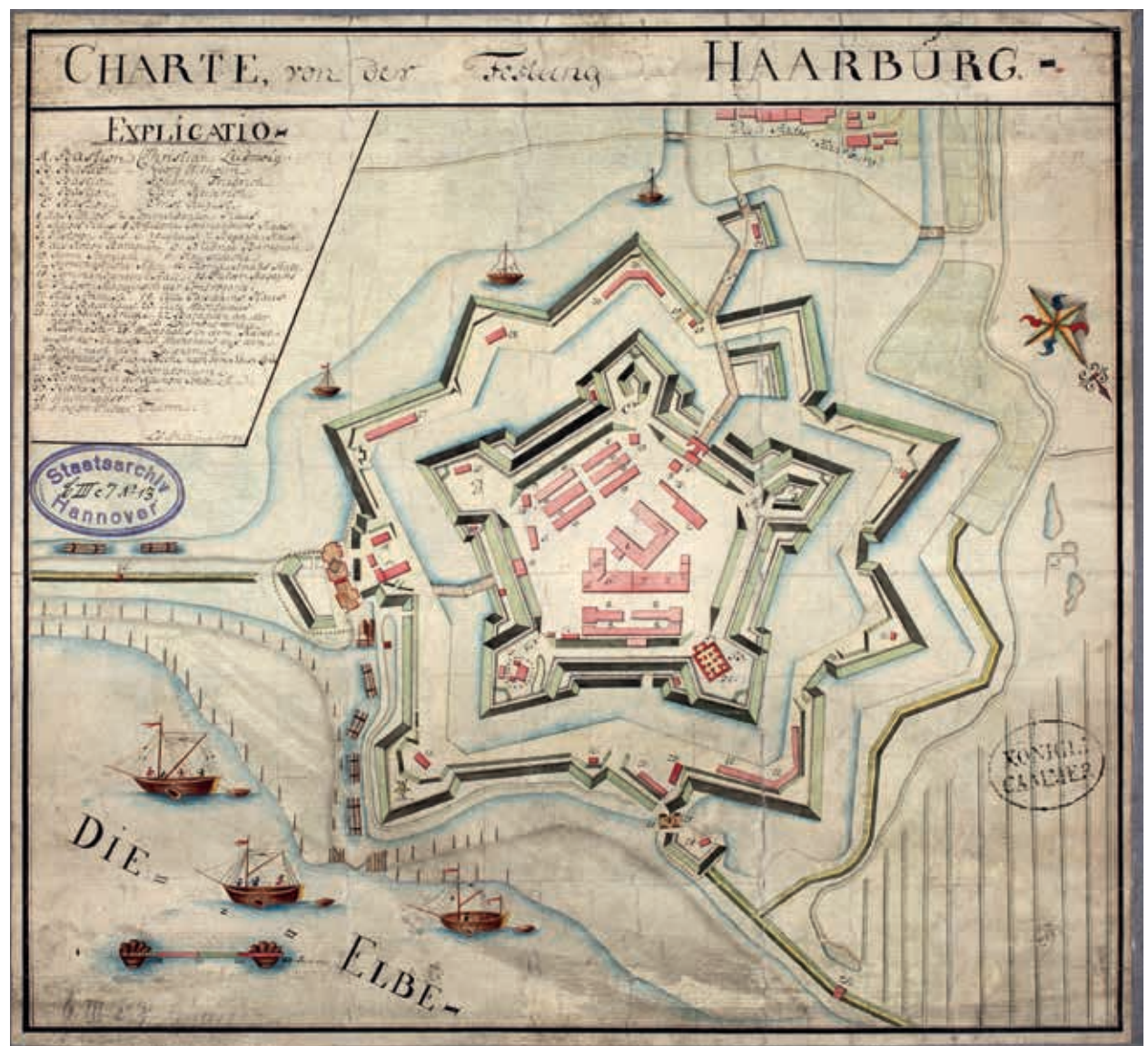


in totaal 335 Nederlandse schepen die in dit jaar de Harburger haven binnenliepen. Ook werden nu voor het eerst grotere hoeveelheden bouwhout geëxporteerd in de vorm van grenen en eiken balken. Dit bouwhout zou in het vervolg het grootste aandeel van de Harburger houtoverslag gaan vormen en werd vooral door schippers uit Harlingen, Makkum en Enkhuizen vervoerd, hoewel hieruit niet direct conclusies kunnen worden getrokken met betrekking tot de afzetgebieden van het hout. De Nederlandse scheepvaart werd sinds circa 1600 zodanig door Amsterdamse reders gedomineerd, dat Noord-Hollandse en Friese schippers dikwijls in hun dienst opereerden.<sup>18</sup> Schepen uit Makkum transporteerden nog steeds vooral kromhout voor de scheepsbouw, dat zoals eerder door inheemse Harburgse handelaren werd verkocht.<sup>19</sup> De schippers uit Makkum leverden op hun beurt dakpannen, schelpkalk en 'groene kaas'. De vraag naar kromhout was zo groot, dat in het gebied rondom Harburg veel

hout werd gekapt dat geschikt was om te bouwen en als krom- of scheepsbouwhout werd verkocht. Om aan de daardoor dreigende houtkrapte tegemoet te komen, werd de uitvoer van kromhout in 1665 tijdelijk zelfs verboden.<sup>20</sup> Vanaf 1665 worden tevens steeds meer complete scheepsladingen wagenschot vermeld.<sup>21</sup> Hierbij gaat het om hoogwaardig, langzaam gegroeid eikenhout, dat in de regel via Lübeck of uit het Baltisch gebied werd betrokken.<sup>22</sup>

Het laden van eiken en grenen balken en dikke brede eikenhouten planken op schepen uit Harlingen bleef in de daaropvolgende jaren het zwaartepunt vormen, hoewel hier in 1665 bouwhouttransporteurs bij kwamen die afkomstig waren uit havenstadjes aan de Zuiderzee, zoals Workum,<sup>23</sup> Blokzijl<sup>24</sup> en Hoorn.<sup>25</sup> Ook uit Zaandam waren schippers afkomstig.<sup>26</sup> Het handelsvolume stabiliseerde in 1666 met 252 Hollandse schepen en 258 schepen in 1667 op een hoog niveau, waarvan telkens ongeveer de helft met hout werd bevracht.

5. Kaart van de vesting Harburg door L.F. Schilling uit 1774. Direct links van de vesting en onder het stempel zijn houtvloten afgebeeld (Niedersächsisches Landesarchiv-Hannover)



Opvallend is dat de schippers die van Ameland afkomstig waren niet aan de expanderende houthandel in Harburg deelnamen, maar gewoonlijk nog steeds graan innamen.

Rond 1680 had de export van Harburg naar Holland zo'n omvang bereikt, dat deze alleen aan tolopbrengsten goed was voor zo'n 500 tot 600 rijksdaalders.<sup>27</sup> De Hollandse handelaren die zich rond deze tijd al 'seit etlichen Jahren' in Harburg ophielden, kochten het hout stroomopwaarts en lieten het met eigen vlotten de Elbe afzakken.<sup>28</sup> In Harburg wachtten deze vlotten in het havenkanaal – voor en achter de daar aanwezige sluis – op Hollandse schepen, die voor het verdere transport zorgden (afb. 5). Omdat de ruimte voor de vlotten en het overslaan van het hout hier beperkt was, drongen de Hollandse houthandelaren er al in 1674 op aan dat hun een betere plaats voor het aanleggen van hun vlotten ter beschikking zou worden gesteld.<sup>29</sup> Voorlopig werd in 1680 echter alleen het dichtgeslibde havenkanaal uitgebaggerd en werden nieuwe palen voor het aanmeren van de vlotten in het kanaal geslagen.<sup>30</sup> De houthandelaar Heinrich Schacht, die zijn houthandel van Hamburg naar Harburg wilde verplaatsen, bood in 1693 aan op eigen kosten de haven van Harburg uit te baggeren en extra palen in de Elbe te slaan om houtvlotten aan vast te leggen.<sup>31</sup>

Schacht wees op de betekenis die de handel met Holland intussen voor de Harburger arbeidsmarkt had gekregen, toen hij een verzoek indiende om belastingonthefving. Hierbij voerde hij het argument aan dat zijn zwager en schoonvader al eerder op grote schaal handel hadden gedreven met hout uit Brandenburg en andere gebieden stroomopwaarts van de Elbe, waardoor veel dagloners werk hadden gevonden bij het overslaan van het gevlotte hout 'in die holländischen Schiffe'.<sup>32</sup>

#### VERPLAATSING VAN DE VLOTHOUTOMSLAG VAN HARBURG NAAR DE REIHERSTIEG

Vanwege de beperkte capaciteit van de Harburger haven vond de bevrachting van houtschepen steeds vaker in de Reiherstiegt plaats, een gekanaliseerde rivierarm ten noordwesten van de stad, die de zuidelijke Elbe met de stad Hamburg verbindt (afb. 6). In het rekeningjaar 1694/95 werden hier al 147 schepen bevracht. Nadat het aantal schepen in de jaren 1695 tot 1697 tot ongeveer vijftig was teruggefallen, was dit aantal in de daaropvolgende jaren weer steeds boven de honderd schepen en bereikte het in 1703 met 260 houtschepen een eerste hoogtepunt.<sup>33</sup> Van 1694 tot 1704 deden in totaal 1.200 schepen de Reiherstieghaven aan,<sup>34</sup> hoewel er ook hierna conjuncturele schommelingen waren: zo waren er in 1709 problemen met de afzet van het hout, omdat de Hollandse schippers vanwege de betere winstverwachtingen in dat jaar liever graan aan boord namen,<sup>35</sup> waardoor niet alle 44 houtvlotten die in dit seizoen naar de haven werden gevlot, verscheept werden.<sup>36</sup>



6. Kaart van de Elbe met daarop de Reiherstiegt tussen Harburg en Hamburg. Op de afbeelding zijn de Hamburgse haven direct rechts van de stad en de Keurhannoverse haven in het kanaal te zien (Niedersächsisches Landesarchiv-Hannover)

De schepen die aan de Reiherstiegt hout uit vooral uit Brandenburg en Anhalt afkomstige 'oberländischen Holtz-Flößen' aan boord namen, voeren vrijwel allemaal naar de Noordelijke Nederlanden.<sup>37</sup> De voor de houtoverslag te betalen tolgelden vormden daarbij een belangrijke inkomstenbron voor het Amt Harburg.<sup>38</sup> De handel met Holland werd daarbij zelfs op zekere wijze gestimuleerd, omdat de weinige schepen die hout naar Frankrijk of Engeland uitvoerden een dubbel zo hoge tol moesten betalen als de Hollanders.<sup>39</sup>



door verlening van privileges tot verplaatsing van zijn houtomslag naar Hamburg over te halen. De haven van de Reiherstieg was in de zomer van 1721 zo afgeladen vol, dat daar in totaal acht vlotten zonder aanlegmogelijkheid lagen, waardoor gevreesd werd dat deze bij slecht weer zouden afdrijven. De haveninspecteur stelde daarom voor extra dukdalven te slaan en een voor de stroming beschutte winterhaven aan te leggen (afb. 8). Hier zouden houtvlotten kunnen worden ondergebracht die in de herfst niet meer op tijd voor het einde van het vaarseizoen verscheept konden worden.<sup>50</sup> De aanleg van een winterhaven was voor het eerst in 1708 besproken, toen een nieuwe houthandelaar uit Brandenburg met vier 'Havelböden' in Harburg aanlegde, in het gezelschap van de koninklijke 'Zollverwalter' Johann Albrecht Kahlen uit Berlijn. Deze handelaar bood aan om nog eens 55 in Havelberg gelegen vlotten naar Harburg te laten brengen, als hij er zeker van kon zijn dat ze hier gedurende winter veilig zouden kunnen liggen.<sup>51</sup> Dat de houtvlotten aan de Reiherstieg daadwerkelijk gevaar konden lopen, laat het voorbeeld van de koopman Walingius zien, die in 1717 vlothout ter waarde van 10.000 rijksdaalders in de richting van het Amt Wilhelmsburg zag afdrijven. Door diefstal en transportloos om het hout weer terug

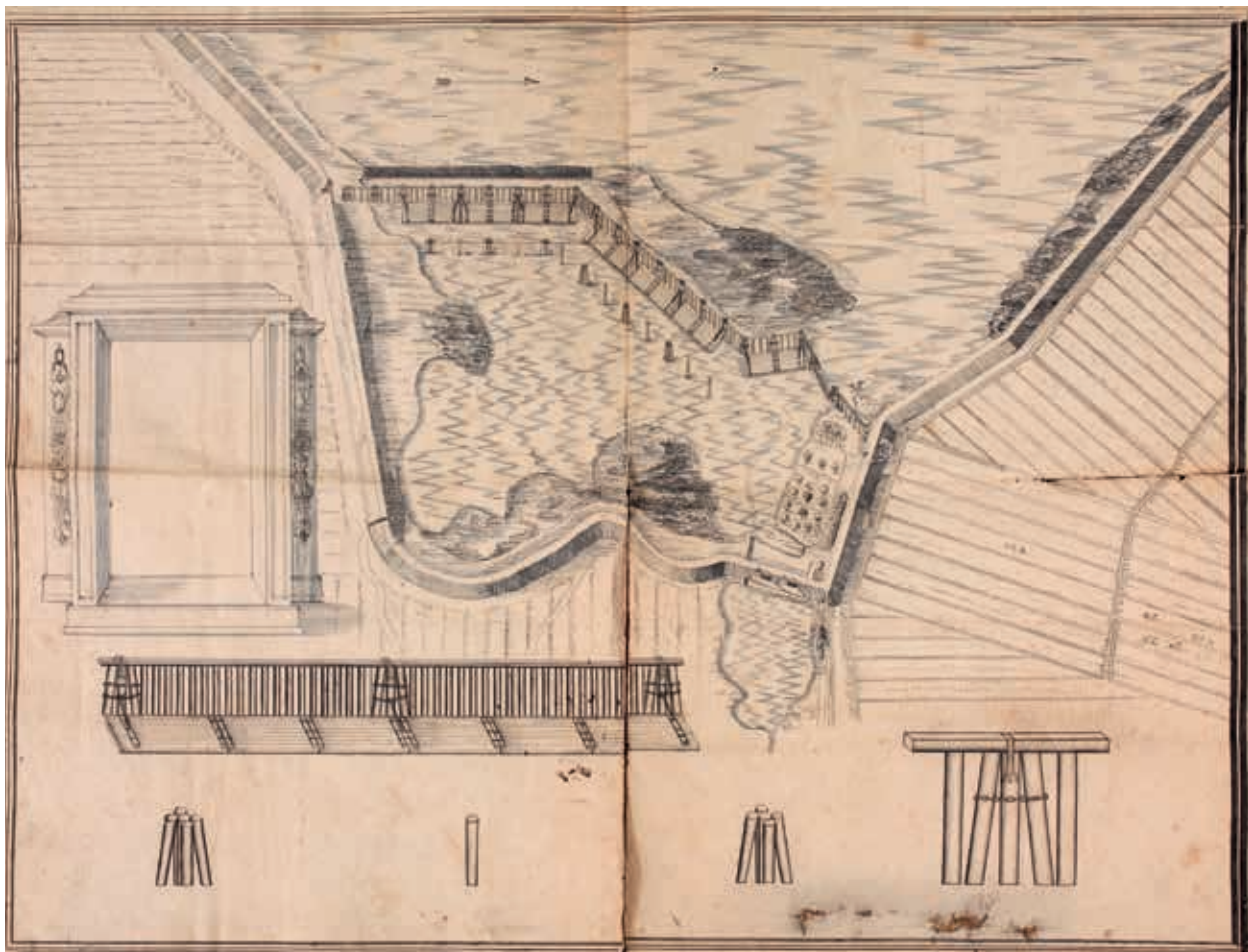
te halen leed hij een verlies van meer dan 3.000 rijksdaalders.<sup>52</sup> Haveninspecteur Norden bleef zich verder beijveren voor een vergroting van de warenoverslag en was in dit verband al meerdere malen op eigen kosten naar Holland, Brandenburg en Saksen gereisd, 'umb noch mehr Kaufleute hierher zu locken'.<sup>53</sup> Het hout dat in Harburg werd overgeslagen, kwam in deze tijd vooral van houtvlotters uit de Mark Brandenburg, uit het vorstendom Anhalt en uit Keursaksen.<sup>54</sup>

Weliswaar was de hoeveelheid hout die van de Onder-Elbe naar Nederland werd verscheept relatief klein in vergelijking met de enorme houttransporten die in de zeventiende eeuw overwegend uit Noorwegen en het Oostzeegebied en in de achttiende eeuw over de Rijn naar Holland werden gebracht,<sup>55</sup> toch zal ook de import van hout uit het stroomgebied van de Elbe in Holland een zekere economische betekenis hebben gehad.<sup>56</sup>

#### VLOTTTRANSPORT

Voor een deel werden de zogenoemde 'Havelböden' (kleinere, uit het stroomgebied van de Spree en Havel afkomstige vlotten) in Havelberg bij de monding in de Elbe uit elkaar genomen en daar tot grotere, zogenoemde 'Elbböden' omgebouwd.<sup>57</sup> De uit Vlissingen

8. Winterhaven voor houtvlotten in de Reiherstieg. Vogelvluchttekening met details door Franz Norden uit 1724 (Niedersächsisches Landesarchiv-Hannover)





9. Kaart betreffende de houtvlotterij uit Polen, Silezië en Brandenburg, met de waterwegen naar Hamburg en Stettin. Geheel links zijn Hamburg en Harburg afgebeeld, in het midden is Berlijn te vinden, de meest oostelijke stad op de kaart is Driesen (Drezdenko). Tekening van Brauns en Schilling uit 1721 (Niedersächsisches Landesarchiv-Hannover)

afkomstige Benjamin Raule, die sinds 1681 'Generaldirecteur' van de Brandenburgse marine was en oprichter van de Havelberger scheepswerf voor zeeschepen, was in Havelberg al voor 1687 met zijn omvangrijke privéhouthandel begonnen.<sup>58</sup> Omdat een opsomming van aan de Reiherstieg liggende houtvlotten uit de zomer van 1721 behalve elf 'Elbböden' ook uitdrukkelijk vijf 'Havelböden' en acht andere, niet gespecificeerde houtvlotten vermeldt, kan ervan worden uitgegaan dat op de Elbe naast de grote, speciaal voor deze rivier geassembleerde 'Elbböden' ook kleinere vlotten getransporteerd werden.<sup>59</sup> De Elbevlotten waren zo groot, dat met de in één vlot getransporteerde stammen tot vier houtschepen konden worden bevracht.<sup>60</sup> Toen in 1708 het transport van 55 Havelvlotten van Havelberg naar Harburg werd gepland, zouden met dit hout 120 tot 130 vrachtschepen bevracht worden.<sup>61</sup> Een houtschip kon ongeveer veertig tot vijftig wagenladingen aan kromhout bevatten.<sup>62</sup>

De houtvlotten kwamen in de regel tussen Pinksteren en Sint Johannes (24 juni) in Harburg aan, waarbij het aanbod in droge jaren vanwege de lage waterstand

in de Elbe lager kon uitvallen.<sup>63</sup> Bij voorkeur gebruikten de houtvlotters het 'ijswater', dat wil zeggen de hoge waterstand vanwege het dooiwater aan het begin van het voorjaar voor hun transporten.<sup>64</sup> Vanaf de vlothouthaven aan de Reiherstieg werd het naar Holland te transporteren hout meestal met zogenoemde 'Schmachten', lichte Hollandse kustschepen met drie tot vier man bezetting, afgehaald. De lading van dit soort schepen was in Holland ongeveer tachtig gulden waard.<sup>65</sup> In de jaren twintig kwamen incidenteel ook grotere Hollandse handelsschepen naar Harburg, die vanwege hun diepgang niet in de Reiherstieg haven konden aanleggen. Vier van deze schepen gingen in de zomer van 1723 in de stroomafwaarts gelegen rivierarm 'Köhlbrand' voor anker en werden daar met hout uit de in de Reiherstieg liggende vlotten geladen.<sup>66</sup>

#### CONCURRENTIE TUSSEN HOUTHANDELAREN

De in het Deense Altona gevestigde kooplieden Cramer & Schmissen en Siemsen & Seylmaker hadden in 1706 in Mecklenburg grotere partijen hout 'auf den Stämmen', dus ongekapt in het bos, gekocht en dit met



een vrijgeleide van de hertog van Mecklenburg-Strelitz tolvrij over de Elbe naar de Reiherstieghafen gevlot. Hier werden tot aan het einde van oktober 1707 in totaal 127 Hollandse handelsschepen met dit hout geladen.<sup>67</sup> Met 50 van de in totaal 76 houtschepen in het rekeningjaar 1707/08 was koopman Jan Cörver voor het grootste deel van het handelsverkeer in de Reiherstieg verantwoordelijk. In 1709/10 zorgden zeven van de hier werkzame houthandelaren (Plumejon, Kahle, Schagt, Muer, Köhler, Cörver, Walingius) voor het bevrachten van in totaal 166 houtschepen.

In de jaren die daarop volgden, domineerden de uit Zaandam afkomstige broers Cornelis en Willem Groot – aanvankelijk samen met Lorentz Law – de houthandel op de zuidelijke Elbe. Hiervoor hadden zij hun eigen mensen ‘in den Oberlanden’ in dienst, die stroomopwaarts voor de inkoop van hout zorgden. Tussen 1723 en 1732 werden in hun opdracht in Harburg en in de haven van de Reiherstieg in totaal 226 schepen met ‘Spieren’ (rondhout voor scheepsbouw), 130 schepen met planken, 40 schepen met ‘Stabholz’, 13 schepen met eikenhout en zeven schepen met kromhout gela-

den.<sup>68</sup> Tegelijkertijd was in Harburg Johann Lau (of Jan Law) gevestigd, die als concurrent van de gebroeders Groot grote hoeveelheden hout aan zijn gelijknamige zoon in Zaandam leverde,<sup>69</sup> dat in deze tijd met afstand de belangrijkste bestemming van de Harburgse export vormde. Hierbij kan het een rol hebben gespeeld dat de relatief kleine handelsschepen die in Harburg aanlegden ook voor het scheepvaartverkeer in de Zaanstreek geschikt waren.<sup>70</sup> De handel met het voor de scheepsbouw benodigde kromhout maakte echter nog slechts een gering deel uit van de totale houtoverslag. Al in het rekeningjaar 1719/20 werden in de Reiherstieghaven slechts acht buitenlandse schepen met kromhout geladen.<sup>71</sup> Een nieuw handelsproduct is daarentegen in 1724 elzenhout, dat voor de productie van waterleidingen en pompen werd gebruikt.<sup>72</sup>

Omdat tot 1725 nog altijd geen veilige winterhaven in de Reiherstieg was aangelegd, engageerden zich nu ook steeds meer buitenlandse houthandelaren voor de realisatie van dit project. De koopman Walingius, die in de voorafgaande jaren honderden scheepsladingen hout uit Harburg had laten komen, en zijn neef Jan

Cörver de Jonge verzochten vanuit Zaandam per brief om de aanleg van een winterhaven, waarbij zij steun kregen van een houthandelaar uit Tangermünde.<sup>73</sup> Omdat rond dezelfde tijd van Deense kant in Altona een nieuwe houthaven werd aangelegd – goed voor ongeveer vijftig houtvloten – bestond bovendien het gevaar dat in de toekomst minder houthandelaren hun zaken aan de Reiherstieg zouden afhandelen.<sup>74</sup> Inderdaad verplaatsten de met handelsfilialen in Berlijn en Tangermünde vertegenwoordigde houthandelaar Peter Hacke, de uit Engeland afkomstige en in Hamburg gevestigde Capitain Torner en de Zwitser Jacob Doumonth hun houtoverslag van de Reiherstieg naar de nieuwe haven van Altona. Toen ook Jan Cörver de Jonge, die in dit jaar al 279 houtschepen naar Harburg had laten komen,<sup>75</sup> naar Altona dreigde uit te wijken, werd eindelijk de langgeplande winterhaven aan de Reiherstieg aangelegd.<sup>76</sup>

#### **HARBURG ALS OVERSLAGPLAATS VOOR HOUT UIT SILEZIË EN POLEN**

Het gebied van waaruit hout in en rond Hamburg werd betrokken, was enorm. Omdat er vanuit deze herkomstgebieden ook andere transportmogelijkheden bestonden om het hout naar havenplaatsen te transporteren, ontstond concurrentie met verafgelegen overslagplaatsen.<sup>77</sup> In 1721 verzochten meerdere kooplieden om kortingen bij de Harburger tol op de Elbe, omdat ze hun uit Polen, Silezië en uit de Brandenburgse Neumark gehaalde vlothout anders liever via de benedenloop van de Oder naar Stettin brachten. De met vele tollens belaste transportweg van de Oder via de ‘Neuen Graben’ – een door keurvorst Friedrich Wilhelm van Brandenburg aangelegd kanaal met zeven sluizen tussen Oder en Spree – over de Havel en de Elbe naar Harburg zou te duur zijn (afb. 9). Vanwege het bestaan van dit kanaal kon zelfs hout naar Harburg worden gevlot dat afkomstig was uit de bossen rond het riviersysteem van de Warthe, dat tot diep in Polen reikte. Ook werd hout over de rivier de Netze – die ten oosten van Landsberg (Gorzów Wielkopolski) in de Warthe uitmondt – via Küstrin en de Oder, het Friedrich-Wilhelmkanaal en van daaruit in de richting van de Havel getransporteerd.<sup>78</sup> Hierbij moet worden bedacht dat door het enorme herkomstgebied van waaruit hout in vloten over de Elbe werd getransporteerd (Brandenburg, Saksen, Polen, Silezië, afb. 9), dit hout ook in het Nederlandse afzetgebied te vinden kan zijn, wat in een aantal gevallen bij dendrochronologisch onderzoek ook is vastgesteld.<sup>79</sup>

Naar aanleiding van het verzoek uit 1721 was de regering van Hannover echter niet bereid om korting op de geheven tollens te verlenen. Ze was van mening dat de afzetmogelijkheden voor de houtexport in Harburg duidelijk gunstiger waren dan die in Stettin (Szczecin), omdat vanaf de Onderelbe bijna het hele jaar door houttransport naar Holland, Engeland en Frankrijk

mogelijk was. De houthandel vanuit Stettin was daarentegen onderworpen aan seizoensgebonden beperkingen. Het transport naar de afzetgebieden bracht een langere weg met zich mee en bovendien moest er bij het passeren van de Deense Sont tol worden betaald, zodat de ‘Kammerräte’ van Hannover in de rouwte via Stettin geen serieuze concurrentie zagen.<sup>80</sup> Bovendien hadden de havens aan de Elbe het voordeel dat ze vanuit Holland met kleine kustvaarders konden worden bereikt, terwijl voor het transport van hout over de Oostzee echte zeeschepen met dertig tot veertig man bemanning nodig waren.<sup>81</sup> Voor de zekerheid werd echter toch informatie in Stettin ingewonnen, waaruit bleek dat zich daar al een Hollandse houthandelaar gevestigd had, die voor hout uit Silezië, de Neumark en Polen betere prijzen bood dan in Hamburg.<sup>82</sup> De houthandelaar die hier de handel in hout met Holland beheerste, was de uit Zaandam stammende Lorentz Lau, die wat betreft de afzet in Holland door familieleden aldaar werd ondersteund. Het is opvallend dat andere handelaren in Stettin hun waren nog veel verder weg exporteerden: ‘Waß aber die andern Kaufleute anbelangt, die thun wenige Abschißung selbsten auff Hollandt, sondern verkauffen ihr Stabholtz und Plancken an allerley Nationen zur Abschißung als Engellandt, Franckreich, Lissabon und Spanien.’<sup>83</sup>

#### **BESLUIT**

Na de verplaatsing van de Brandenburgse houtoverslag van Hamburg naar Harburg in 1661, kwam daar al snel een levendige handel met het afzetgebied Holland op gang, die zich vanaf 1664 met de vestiging van de eerste Hollandse houthandelaar duidelijk sterk ontwikkelde. Terwijl in Harburg aanvankelijk vooral hout voor de scheepsbouw en de kuiperij geladen werd, nam vanaf nu ook de handel in bouw hout duidelijk toe. Rond 1680 waren hier al meerdere Nederlandse kooplieden in de houthandel actief, die meestal ook de houtinkoop stroomopwaarts voor hun rekening namen en de stammen met eigen vloten naar Harburg transporteerden. Deze praktijk bleef tot in de achttiende eeuw bestaan, hoewel er ook houtvloten van handelaren uit de Mark Brandenburg, Saksen, Anhalt en Mecklenburg naar Harburg kwamen. Rond 1720 zijn zelfs houtleveranties uit het tot diep in Polen vertakte netwerk van de rivier de Warthe en uit Silezië bekend, waarbij Harburg als houtoverslagplaats concurrentie ging ondervinden van Stettin.

De beperkte ruimte in de haven van Harburg leidde rond 1694 tot een verplaatsing van de houtoverslag naar de nabijgelegen rivierarm ‘Reiherstieg’. Daar kwam de houtoverslag verder tot ontwikkeling, zodat hier rond 1720 jaarlijks meer dan 300, vooral Hollandse houtschepen bevracht konden worden. Scheepsbouw hout vormde intussen weer het zwaartepunt van de verhandelde waren, hoewel er nauwelijks nog kromhout bij was, dat in de regio dermate schaars was ge-

worden, dat de export ervan vanaf 1665 zelfs enige tijd verboden werd.

Het is opvallend dat enkele houthandelaren ook zelf investeerden in de uitbouw van de Harburger haven en in de haven van de Reiherstieg. Aan de andere kant dreigden zij met het verplaatsen van hun houthandel, in enkele gevallen zelfs ondersteund door handelspartners in de afzetgebieden en probeerden zij op die manier invloed uit te oefenen op investeringen in de havens. Op grond van deze druk en vanwege de concurrentie van een in 1725 in het nabijgelegen Deense Altona nieuw aangelegde vlothaven kwam het rond deze tijd tot de aanleg van een door houthandelaren

sinds de late zeventiende eeuw gewenste winterhaven aan de Reiherstieg, waar voortaan in de herfst vloten konden worden gelegd die niet meer op tijd verscheept hadden kunnen worden, om daar het komende voorjaar af te wachten.

In de eerste decennia van de achttiende eeuw domineerden meerdere uit Zaandam stammende kooplieden de florerende houtoverslag in Harburg, die met zijn behoefte aan medewerkers een belangrijke factor in de arbeidsmarkt aldaar vormde en door de te innen tolgelden een belangrijke bron van inkomsten was voor de regionale 'Amtsverwaltung'.

(VERTALING GABRI VAN TUSSEN BROEK)

#### NOTEN

- 1 B. Weißenborn, *Die Elbzölle und Elbstapelplätze im Mittelalter*, Halle 1901, 12 e.v.; D. Ellmers, *Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa*, Neumünster 1972, 112-116; K. Schumacher, 'Die Anfänge der Elbfloßerei', in: W. Hinsch en K. Schumacher, *Flösserei auf der Elbe. Teil 1, Wege und Ziele ihrer Erforschung*, Lauenburg 1992, 11-14, hier 11.
- 2 F. Solinger, 'Holzhandel und Waldwirtschaft des Herzogs Adolf Friedrich II. von Mecklenburg-Strelitz', in: H. Witte (Hrsg.), *Mecklenburg-Strelitzer Geschichtsblätter* 4 (1928), 119-179, hier 152; G.H. John, *Die Elbfloßerei in Sachsen*, Diss. Leipzig 1934, 12f; J. Delfs, *Die Flößerei im Stromgebiet der Weser*, Bremen-Horn 1952, 10.
- 3 L. Delfs, 'Flößerei im Dienste souveräner Fürsten, dargestellt an der für den Harburger Herzog Otto II. im 16. Jahrhundert betriebenen Flößerei auf der Elbe', in: Hinsch en Schumacher 1992 (noot 1), 29-50, hier 34, 38 en 45.
- 4 U. Klages, 'Floßhölzer in Marschenhäusern an der unteren Elbe', in: G.U. Großmann (Hrsg.), *Historisches Bauwesen, Material und Technik* (Jahrbuch für Hausforschung 42), Marburg 1992, 181-214, hier 181.
- 5 U. Klages, 'Alte Marschenhäuser als Zeugen der historischen Elb-Flößerei', in: Hinsch en Schumacher 1992 (noot 1), 23-27, hier 26 e.v.; Klages 1992 (noot 4), 202.
- 6 In het standaardwerk over de houtvlotterij op de Elbe (Hinsch en Schumacher 1992 [noot 1]) wordt de export van vlothout naar Nederland niet genoemd. Het onderwerp wordt kort behandeld in: B. Adam, 'Baumaterialtransporte im 18. Jahrhundert. Beispiele aus Niedersachsen', in: H. Stiewe (red.), *Auf den Spuren der Bauleute* (Berichte zur Haus- und Bauforschung 8), Marburg 2005, 59-74. In het afzetgebied van de houttransporten van de benedenloop van de Elbe is deze daarentegen wel bekend. Vgl. C.A. Schillemans, 'De houtveilingen van Zaandam in de jaren 1655-1811', in: *Economisch-historisch jaarboek* 23, 's-Gravenhage 1947; A.M. van der Woude, *Het Noorderkwartier. Een regionaal historisch onderzoek in de demografische en economische geschiedenis van westelijk Nederland van de late middeleeuwen tot het begin van de negentiende eeuw* deel 2, Wageningen 1972, 479 e.v.; L.A. van Prooije, 'De Invoer van Rijns hout per vlot 1650-1795', in: *Economisch- en sociaal-historisch jaarboek* 53, Amsterdam 1990, 30-79, hier 33; D. Ebeling, *Der Holländer-Holzhandel in den Rheinlanden. Zu den Handelsbeziehungen zwischen den Niederlanden und dem westlichen Deutschland im 17. und 18. Jahrhundert* (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beiheft 101), Stuttgart 1992, 61 en 70 en G. van Tussenbroek, 'Geheimschrift in oude constructies. Amsterdam en de internationale houthandel in de 17de en 18de eeuw', *Nieuwsbrief Stichting Bouwhistorie Nederland* 45 (2008), 37-51.
- 7 Alle in de volgende noten genoemde archiefverwijzingen hebben betrekking op stukken uit het Niedersächsisches Landesarchiv-Standort Hannover, afgekort als NL-H. Hann 74 betreft het archief van de 'Ämter des Königreichs Hannover bzw. der preussischen Provinz Hannover' en maakt deel uit van de verwijzing.
- 8 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1325, Kammerräte in Celle, 15 juni 1661.
- 9 NL-H. Hann 74 (noot 7), nr. 1325, Amt Harburg, 7 oktober 1661.
- 10 Verdrag tussen Markgraf Friedrich Wilhelm von Brandenburg en Herzog Christian Ludwig von Braunschweig-Lüneburg, 26 november 1661.
- 11 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1464. Uit dit archiefstuk stamt de informatie die in de volgende alinea's is verwerkt, tot het jaar 1667.
- 12 De sterke afname van de handel in het jaar 1663 en het toenemende belang van graan in dit en het volgende jaar hangen waarschijnlijk samen met de schermutselingen die het begin van de Tweede Engels-Nederlandse Oorlog inluidden, die weliswaar pas in maart 1665 officieel werd verklaard, maar die al in 1663 op zee werd uitgevochten.
- 13 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1464, fol. 10: 'Anno 1662 in der Wochen Laetare sind zwey Schiff[e] mit Mauerstein[en] eingefahren, eines von der Osten, daß ander[e] von Oterndorp.'
- 14 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1464, fol. 8: 'Anno 1662 in der Heiligen Drey Königs Wochen sind zwey holländische Schiff ledig eingefahren, haben von dem berlinischen Holz-Händler Eichen-Di[e]hlen eingeladen.'
- 15 Vgl. Schillemans 1947 (noot 6), 236.
- 16 In het stuk NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1464, fol. 124 en 164 genoemde 'Büchen-Vadem-Holz' ging het waarschijnlijk om brandhout.
- 17 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1464, fol. 108: 'Anno 1664, in der sechsten Wochen nach Ostern, [ein holländisches Schiff] ladet auswendig der Schleusen von dem neuen holländischen Holzhandeler Klufftholz [= Spaltholz] ein.'
- 18 Vgl. P.H. Winkelman, *Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de zeventiende eeuw. Deel II. Amsterdamse bevrachtingscontracten van notaris Jan Franssen Bruyningh 1593-1600* (Rijks Geschiedkundige Publicatie, Grote Serie 161), 's-Gravenhage 1971, XVII.
- 19 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1464, fol. 166: 'Anno 1665 in der neunten Wochen nach Trinitatis sind drey holländische Schiff[e] von Makken [= Makkum] ledig [= leer] ein-gefahren, laden von Cord Benken Krum-Holtz ein.'
- 20 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1326, Amt Harburg, 30 januari 1665.
- 21 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1464, fol. 152: 'Anno 1665 in der sechsten Wochen nach Ostern haben drey holländische Schiff von Harling[en] von dem holländischen Holzhandeler Wagen-Schott eingeladen.'
- 22 Vgl. Schillemans 1947 (noot 6), 236 e.v. en

- de bijdrage van Gabri van Tussenbroek in dit *Bulletin*.
- 23 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1464, fol. 171: 'Anno 1665 in der dreizehn[ten] Wochen nach Trinitatis haben sieben hollendische Schiff[e] von Workum, Enkhüsen und Harling[en] von dem hollendischen Holtz-Händler Kiefern-Balken und Eichen-Di[e]hlen in-geladen.'
  - 24 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1464, fol. 153: 'Anno 1665 in der Pfingst-Wochen haben zehn hollendische Schiff[e] von Blocksill von dem hollendischen Hendeler Wagen-Schott und Ki[e]-fern-Balken und Di[e]hlen eingeladen.'
  - 25 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1464, fol. 165: 'Anno 1665 in der sechsten Wochen nach Trinitatis haben fuffzehn holländische Schiff[e] von Harling[en], Enkhüsen [= Enkhuijzen] und Horn von dem hollendischen Holtz-Hendeler Eichen-Diehlen und Kiefern-Balken einge-laden.'
  - 26 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1464, fol. 160: 'Anno 1665 in der fünfften Wochen nach Trinitatis haben acht hol-lendische Schiff[e] von Harling[en], Sar-dam [= Zaandam] und Makken [= Mak-kum] von dem hollendischen Holz-Händler Eichen-Diehlen, Balken und Wagen-Schott eingeladen.' Volgens Schillemans 1947 (noot 6), 185 probeer-den de Zaandammers zich sinds onge-veer 1655 door eigen houtimport onaf-hankelijk te maken van de Amsterdamse houtmarkt. Volgens Van der Woude 1972 (noot 6), 477 nam het aantal houtveilin-gen in Zaandam echter pas vanaf 1685 duidelijk toe, waarna Zaandamse koop-lieden vanaf het laatste decennium van de zeventiende eeuw steeds meer in de internationale houthandel actief wer-den.
  - 27 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1379, Amt Harburg, 7 augustus 1680.
  - 28 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1379, Amt Harburg, 3 juni 1674. Zie ook Van der Woude 1972 (noot 6), 478, die de aan-koop van nog ongekapte hout 'auf dem Stamm' beschrijft als de in de zeventien-de eeuw gebruikelijke werkwijze van internationaal opererende Nederlandse houthandelaren.
  - 29 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1379, Amt Harburg, 3 juni 1674.
  - 30 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1379, Amt Harburg, 7 augustus 1680.
  - 31 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1328, Heinrich Schacht, 19 april 1693.
  - 32 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1328, Heinrich Schacht, 19 april 1693.
  - 33 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1379, 'Specification was denen Flößern im Reyerstiege an Holtz abgeschiffet wor-den' [ongedateerd]. Het kleine aantal Nederlandse schepen dat in de jaren 1695 tot 1697 de Reiherstieghaven aan-deed, kan met de conjuncturele proble-men en met de invloed van de Franse kaperoorlog op de Noordzee aan het ein-de van de Negenjarige Oorlog te maken hebben. Vooral omdat de handel zich na de Vrede van Rijswijk snel weer op een hoog niveau stabiliseerde.
  - 34 E. Baasch, *Der Kampf des Hauses Braun-schweig-Lüneburg mit Hamburg um die Elbe vom 16.-18. Jahrhundert*, Hannover/ Leipzig 1905, 113.
  - 35 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 2804, fol. 32 e.v.
  - 36 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 2810, Franz Norden, november 1709.
  - 37 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1331, Amt Harburg, 27 september 1703; nr. 3419, Amt Harburg, 6 mei 1704.
  - 38 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 3419: 'Cameraalia von Zoll-Sachen, den von denen im Reiherstieg anlegeden Holzflößen und damit nach Holland befrachteten Schiffen betreffend 1704-1728'.
  - 39 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1331, 'Register der Zoll-Ordnung der Holtz-wahren auf Hollandt' [circa 1705].
  - 40 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1331, Amt Harburg, 27 september 1703, vgl. Baasch 1905 (noot 34), 113.
  - 41 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1379, Amt Harburg, 7 mei 1705.
  - 42 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 2811, Amt Harburg, 9 maart 1710.
  - 43 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 3419, Kammerpräsident von Görtz, 16 februari 1720. Het is bovendien waar-schijnlijk dat de beperkingen die de houthandel uit de Oostzee door de Noor-se Oorlog (1700-1721) ondervond, een positief effect op de vraag in Harburg hadden, zoals Van der Woude 1972 (noot 6), 479 en Ebeling 1992 (noot 6), 86 ook voor de vlothouthandel op de Rijn heb-ben vastgesteld.
  - 44 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 3419, Franz Norden, 24 april 1722.
  - 45 Vermoedelijk beleefde de houtexport uit het gebied van de benedenloop van de Elbe naar Holland rond deze tijd ook een opbloei, omdat de Nederlanders op de voordien voor hen belangrijke Noorse markt sinds de tweede helft van de ze-ventiende eeuw steeds meer door En-gelse kopers werden verdrongen; vgl. Ebeling 1992 (noot 6), 65 e.v. en 71.
  - 46 Vgl. Schillemans 1947 (noot 6), 309.
  - 47 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 3419, 'Extract Zoll- oder Haven-Geldes von abgeschiffen Holtze im Reigerstie-ge.'
  - 48 Van der Woude 1972 (noot 6), 472; L.A. van Prooije, 'Entwicklung der Holzverar-beitung und Flößerei in den Niederlan-den im 17. und 18. Jahrhundert', in: G.U. Großmann (red.), *Hausbau in den Nieder-landen* (Jahrbuch für Hausforschung Band 39), Marburg 1990, 39-48, 40 e.v.; Ebeling 1992 (noot 6), 49 en 79 e.v.
  - 49 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1331, Franz Norden, 5 februari 1705. Vgl. Baasch 1905 (noot 34), 103.
  - 50 NL-H. Hann 74 (noot 7), nr. 3419, Franz Norden, 12 juli 1721.
  - 51 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 2809, Franz Norden, 20 juli 1708 en Hann 74 Harburg nr. 2810, Kammer-präsident Grote, 14 februari 1710.
  - 52 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 3419, Franz Norden, 24 april 1722.
  - 53 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 3419, Franz Norden, 19 juni 1721.
  - 54 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 3419, Amt Harburg, 18 mei 1711.
  - 55 Over de tot het midden van de zeven-tiende eeuw dominerende houtimport uit Noorwegen zie: Van der Woude 1972 (noot 6), 479 e.v.; Ebeling 1992 (noot 6), 64-67 en 168. Over de zich in de ach-tiende eeuw sterk ontwikkelende vlothouthandel op de Rijn zie Schille-mans 1947 (noot 6), 241; Van der Woude 1972 (noot 6), 482; Van Prooije 1990 (noot 48), 30-79 en Ebeling 1992 (noot 6), 87.
  - 56 Van der Woude 1972 (noot 6), 479 e.v.
  - 57 NL-H. (noot 7), 70 OD 5 pm; vgl. H. Stertz, *Havelschiffahrt unterm Segel. Vom Fell-boot zum Plauermaßkahn*, Pritzwalk 2005, 81.
  - 58 Stertz 2005 (noot 57), 80 e.v.
  - 59 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1334, Franz Norden, 2 augustus 1721; vgl. Van Tussenbroek 2008 (noot 6), 46.
  - 60 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1336, bericht van 13 juli 1775.
  - 61 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 2809, Franz Norden, 20 juli 1708 en Hann 74 Harburg nr. 2809, fol. 70-75.
  - 62 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 3419, Friedrich Kröchel, 16 juli 1717.
  - 63 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 2809, Amt Wilhelmsburg 1709.
  - 64 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 2809, fol. 43f.; vgl. Stertz 2005 (noot 57), 83.
  - 65 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1334, Amt Harburg, oktober 1721.
  - 66 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 3419, Amt Harburg, 2 juni 1723.
  - 67 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 3419, Amt Harburg, 10 maart 1708.
  - 68 NL-H. Hann 74 (noot 7), nr. 1328, Amt Harburg, 27 september 1732.
  - 69 NL-H. Hann 74 (noot 7), nr. 1328, Franz Norden, 16 september 1732. Opvallend is dat vooral bewerkt hout naar Zaan-dam werd geëxporteerd, hoewel zich daar volgens Van der Woude 1972 (noot 6), 472 zonder twijfel het centrum van de Hollandse houtzagerij bevond.
  - 70 Vgl. Van der Woude 1972 (noot 6), 479.
  - 71 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1332, 'Zoll von abgesandtem Krumm-holz vom 1. Mai 1719 bis 1. Mai 1720'.
  - 72 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 3419, Amt Harburg, 21 februari 1724.
  - 73 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 2810, fol. 34 e.v.
  - 74 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 2810, fol. 54 e.v.; Guts- und Familien-archiv von Hardenberg, Lietzen: Nachlass Friedrich Karl von Hardenberg nr. 1487, Kammersekretär Gerhard Samuel Patje, 13 oktober 1725.
  - 75 Adam 2005 (noot 6), 66; Van Tussenbroek

- 2008 (noot 6), 44.
- 76 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 3419, Franz Norden, 29 november 1725.
- 77 Over het herkomstgebied van hout in de Elbevlottierij in latere tijd zie K. Ebner, *Flößerei und Schifffahrt auf Binnengewässern mit besonderer Berücksichtigung der Holztransporte in Österreich, Deutschland und Westrußland*, Leipzig 1912, 151 e.v.
- 78 NL-H. (noot 7), 70 OD/5 pm.
- 79 Opvallend is dat de groter wordende houtoverslag aan de benedenloop van de Elbe die uit de archieven bekend is door dendrochronologisch onderzoek in Amsterdamse gebouwen wordt bevestigd (vriendelijke mededeling Gabri van Tussenbroek). Zo werd bij de bouw van het Paleis op de Dam (Nieuwezijds Voorburgwal 147) en Herengracht 12 bouwhout gebruikt dat in de jaren zeventig en tachtig van de zeventiende eeuw in het Havelgebied werd gekapt. In het huis Oude Schans 11 werd rond 1725 hout uit Brandenburg toegepast en in het achterhuis van Prinsengracht 263 is na 1734 zelfs hout uit het Odergebied gebruikt. Zie ook G. van Tussenbroek, *Historisch hout in Amsterdamse monumenten. Dendrochronologie – houthandel – toe-*
- passing* (Publicatiereeks Amsterdamse Monumenten 3), Amsterdam 2012, 93, 140, 162 en 182. Zie ook de bijdrage van Karl-Uwe Heußner in dit *Bulletin*.
- 80 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1334, hannoversche Kammerräte, 22 februari 1721; vgl. Van Tussenbroek 2008 (noot 6), 45.
- 81 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1334, Amt Harburg, oktober 1721.
- 82 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1334, hannoversche Kammerräte, 14 juni 1721.
- 83 NL-H. Hann 74 (noot 7), Harburg nr. 1334, Amt Harburg, 21 juli 1721.

**DR.-ING. B. ADAM** werkt sinds 1990 als zelfstandig bouwhistoricus. Sinds 2008 is hij naast zijn zelfstandige activiteiten als wetenschappelijk medewerker in het door de Deutsche Forschungsgemeinschaft gefi-

nancierde project 'Lüneburger Rathaus' werkzaam, aan het Institut für Geschichte und Theorie der Architektur van de Leibniz Universität Hannover.

## THE DUTCH TIMBER TRADE ON THE RIVER ELBE IN THE SEVENTEENTH AND EIGHTEENTH CENTURIES

BERND ADAM

Not long after the Brandenburg timber port relocated from Hamburg to Harburg in 1661, there developed a brisk trade with the Dutch market, which really took off after 1664, when the first Dutch timber merchant set up business there. Whereas Harburg had initially supplied timber for shipbuilding and coopering, there now was a significant increase in the trade in construction timber. By around 1680 there were several Dutch merchants active in the timber trade here, who mostly did their own timber buying upriver and transported the logs to Harburg with their own rafts. This practice continued into the eighteenth century, although rafts owned by timber traders from the March of Brandenburg, Saxony, Anhalt and Mecklenburg also came to Harburg. Around 1720 there were even timber consignments from the many-branched network of the River Warta deep in Poland and from Silesia, although Harburg was starting to experience competition as a timber port from Stettin.

Around 1694, the limited space in the Harburg harbour led to the relocation of the timber port to a nearby anabranch of the River Elbe, the 'Reiherstieg', where it continued to develop. By 1720 it was loading over 300, mainly Dutch timber carriers a year. Shipbuilding timber had once again become the core business, although

it no longer included much knee timber, which had become so scarce in the region that its export was even banned for a while from 1665 onwards.

Interestingly, some timber merchants actually invested in the expansion of the Harburg harbour and in the new harbour at Reiherstieg. On the other hand, they also threatened to take their trade elsewhere, in some cases even supported by trading partners in the trading areas, in an attempt to influence investment in the harbours. Owing to this pressure and to competition from a new raft harbour constructed in 1725 in the nearby Danish city of Altona, the winter harbour the timber merchants had been calling for since the late seventeenth century was built on the Reiherstieg. Henceforth the rafts that arrived too late for transshipment could be moored here in autumn to await the coming spring.

In the early decades of the eighteenth century the flourishing timber port in Harburg was dominated by several Dutch merchants from Zaandam. With their need for employees, they played a key role in the local labour market and the tolls paid were an important source of income for the regional administration ('Amtsverwaltung').