

UJLAKY ISTVÁN

A bolygó hollandi avagy a holland tengeri hatalom a XVII. században¹

Egy holland kapitány, Hendrik van der Decken valamikor a XVII. században útnak indult Indiába, hogy vagyont szerezzen. A Jóreménység fokánál viharba került. A vihar megszagatta a vitorlákat és összetörte az árbocokat. A mindenre elszánt kapitány azonban a legénység zúgolódása ellenére tovább haladt. Maga a sátán jelent meg neki, arra bízta, hogy szegüljön szembe Isten akaratával, és kormányozza tovább a hajót a vihar közepébe. A holland megfogadta az ördög tanácsát. Ezzel magára haragította az Urat, aki azzal büntette, hogy mindörökké hajózzon a tengereken. No persze, az is lehet, a kapitány csupán káromkodott egyet, mondván, akkor is tovább megy, ha ítélelnapig kell hajóznia. Nos, a Teremtő szaván fogta. Egyesek úgy gondolják, nem is van der Decken, hanem Straaten kapitány a kísértethajó feje, aki hajójával nagypénteken futott ki az amszterdami kikötőből, és indulása előtt elmulasztott templomba menni. Egy biztos, a bolygó hollandi mindörökké járja a tengereket, és bajt hozhat arra is, aki megpillantja. A kapitánynak, legalábbis egyesek úgy gondolják, az ördöggel kell kockáznia. Nem csoda hát, ha a Jóreménység foka tájékán, akit a hajó haladásakor nélkülözni lehetett, lement a hajófenékbe, s aludt egyet, elkerülő a nem kívánt látványt. A bolygó hollandival amúgy személyesen V. György király is találkozott, igaz, még trónra kerülése előtt, kadétként, és a Horn-foknál. Akik elhaladtak a rettenetes hajó mellett, hol ősz hajú, szenvedő legénységet és eszelős tekintetű, vörös szemű kapitányt vélték látni rajta, hol csupán hátborzongató kacajt hallottak. Talán a legérdekesebb eset egy óceánjáróé, melynek utasai állítják, kis híján összeütköztek egy régi roncshajóval, melyen

száz évvel azelőtt divatos ruhákba öltözött emberek hadonásztak késekkel, szekercékkel. Mi tagadás, a hajósok babonás népség volt a XVII. században, a hollandok pedig többet hajóztak ekkor, mint bármelyik nép azelőtt a történelemben.²

Németalföld, mint közismert, nem Németország alföldje, (azt Germán-alföldnek hívják) hanem nagyjából a mai Hollandia, Belgium és Észak-Franciaország területe. A Német-római Császársághoz tartozott, ehhez a háromszáz önálló kis- és nagyobb államból álló konglomerátumhoz. De maga Németalföld sem egységes, városok és kis tartományok halmaza. 1581-ben Németalföld kettészakad, északi része (a Spanyolország elleni hosszú és szívós függetlenségi háború közepette) kinyilvánítja függetlenségét, míg a déli spanyol uralom alatt marad. Az így megszületett Egyesült Tartományok nem nyelvi és nem is vallási határvonal mentén vált le, és valamivel kisebb volt a mai Hollandiánál. A spanyol világbirodalom elleni függetlenségi háború 1609-ben holland győzelemmel zárult, a nemzetközi jogi elismerést az 1648-as vesztfáliai béke hozta el.

John Evelyn angol utazó a XVII. század közepén ezt írta Amszterdamról: megcsodáltam „a megszámlálhatatlan hajókat és csónakokat, amik megállás nélkül nyüzsgnek a város előtt, amely bizonyosan a legforgalmasabb város, amit halandó emberek laknak a Földön, és egyben az a város, amely teljes mértékben a kereskedelemnek él.”³ Descartes „a lehető dolgok kincses ládájának” nevezi a várost, s hozzá teszi „Hol van még a Földön egy olyan hely, ahol minden elképzelhető árucikket és különlegességet oly könnyen megkaphatnánk, mint ebben a városban?”⁴ A magyar Teleki Pál báró pedig a század végén így lelkendezik anyjához írt levelében: „annak a boldog városnak sok nevezetesebb helyeit jártuk el, melyben nem csak az szem gyönyörködhet, sőt az elme is tanulhatott”. Amszterdam nem véletlenül váltotta ki a kortársak csodálatát: a XVII. században a világgazdaság központja volt.

Amióta az áruterelés és kereskedelem elért egy bizonyos szintet, mindig akadt egy vagy több város, amely az adott korra értelmezett világgazdaság gyűjtőpontjának szerepét töltötte be. Az első ilyen centrum talán a föníciai Tírusz lehetett. Hellász klasszikus korában Athén, később Karthago és Rhodosz töltötte be a gyűjtőpont szerepét. A Római Birodalomban az időszámításunk kezdete körül Róma város és Alexandria osztozott a világgazdasági központ szerepkörén. Az ókor végén és a kora középkorban – ha egyáltalán – Constantinopolis (Bizánc), majd a középkor utolsó évszázadaiban Velence, Genova és Brügge töltötte be a gyűjtőpont funkcióját. Míg a XV. század közepén Velence úgyszólván egyeduralgó, a XVI. században, főleg annak első felében Antwerpené a nemzetközi gazdasági központ szerepe. Antwerpentől vette át Amszterdam – de miért és hogyan? Antwerpen gazdaságát megviselte a németalföldi függetlenségi

háború. A „spanyol őrjöngést” (a város kirablását, hatezer lakos legyilkolását, negyven tonna aranynak megfelelő anyagi kárt) önmagában sem lehetett volna könnyen kiheverni. De újabb csapások jöttek: a hollandok blokád alá vették a várost, lezárva a Shelde torkolatát. Az antwerpeni tőke egy része a háború miatt vagy épp vallási okból Amszterdamba költözött, magával vitte tőkéjét és üzleti kapcsolatait. Antwerpen amúgy is kevesebb lehetőséget kínálhatott. Nem volt országa, sem saját kereskedelmi flottája, és elsősorban luxuscikkkel kereskedett. Amszterdam már a középkor végétől hatalmas kereskedelmi hajóparkkal rendelkezett, a parton tetemes raktárkapacitással, és kereskedelmi tevékenységében a tömegfogyasztási cikké a vezető szerep. Saját országát pedig megteremtette – a spanyoloktól kivívott függetlenséggel. Antwerpen inkább afféle átmenő vagy passzív kereskedelmet folytatott, mint az érett középkorban Brügge – Amszterdam szerepe összetettebb ennél. Rácz megfogalmazásával: a korábbi gyűjtőpontokkal (Genovával, Velencével, Antwerpennel) ellentétben a gazdasági hatalom teljes eszköztárával rendelkezett: hajózással. kereskedelemmel, iparral, hitelérettel, és persze katonai teljesítményre is képes saját országgal. (*Hollandia Amszterdam külvárosa* – fogalmazta meg karakteresen Pirenne.) A már említett raktárak, az 1602-ben létrejött tőzsde, (az értéktőzsde mellett / gabona / árubörze is létezett) új pénzügyi technikák, mint a váltó és a leszámítolás, és nagy tömegben rendelkezésre álló nemesfém támasztotta alá ill. egészítette ki a fentieket. A város felvirágzásában Antwerpen már említett kiesése mellett Itália és a Hanza hanyatlása, és az Angliával ill. Londonnal szemben a század folyamán még őrzött lépéselőny is szerepet játszott.

Amszterdam a XVII. század elején harmincezer, a közepén százötvenezer, a végén kétszázezer lakosú. Ugyanakkor, a vezető szerep fokozatos elvesztése nyomán, kétszáz évig nem nő tovább, ami jelzi a XVII. századi csúcspontot. Csak 1900 után emelkedik kétszázezer fölé a népesség. Az Ij-csatornájó természetes kikötőt kínált, de a kikötőig vezető út nem veszélytelen. Az erőteljes árapály elszállította a város szemetét, szennyvizét. A XVII. században az emberek még nem hollandoknak, hanem amszterdamiaknak vagy épp leidenieknek tartották magukat. Nem csak azért, mert a modern nacionalizmus megszületése előtt vagyunk még, hanem mert az Egyesült Tartományokra, más egykorú országokhoz képest is, hangsúlyosan jellemző a városokra ill. tartományokra tagoltság. Geert Mak szerint „*az arrogáns Amszterdam és az ország többi része*” szembesíthető, „*a város egyszerre irigyelt, tisztelt, csodált és gyűlölt*”⁵. A tenger felől érkezőt mólók, hajók, daruk, malmok, raktárak, árusok, mázsaház, sorompóharang, kotrómalom – és egyáltalán, a korabeli világban másutt alig ismert forgalom fogadta.

A század folyamán Amszterdam az európai gabonakereskedelem központja – ez a legfontosabb. De centrumává lett a város egyéb tömegcikk

kereskedelmének is, mint a hal, vas, vászon, só, kátrány, kender, fa. És egyéb, nem egyszer luxuscikkének, mint a dél-amerikai kakaó, az észak-amerikai dohány, a spanyol acél- és bőrárú, a török szőnyeg, perzsa selyem, orosz cobolyprém, a brazil smaragd, és kínai porcelán, keleti fűszerek, kávé és tea. A már említett tőzsde és a század elején alapított bankok mellett *tengeri kereskedelmi biztosító társaság*, jól kiépített postahálózat segítette a kereskedelem szereplőit. (Négy nagy postahivatala volt – antwerpeni, hamburgi, kölni, belföldi – Hága és Rotterdam felé éjszakai szolgálat is működött. A posta drága, de a hír fontos, a gyorsaság és információ a sikeres tőzsdei spekuláció alapja.) A balti kereskedőkkel szerződést kötő holland kalmárok háromnegyede amszterdami, de fontos a város kapcsolata a Földközi-tenger térségével és a Távolsági-Kelettel is. Jellemző a távolsági nagykereskedő réteg jelentőségére, hogy a városvezetés tagjai közül 1600 és 1625 között 41 tagból 31 érdekelt a kereskedelemben. A gazdasági és politikai hatalom összefonódott – ez az összenövés csak a század utolsó negyedére mérséklődött. Igaz, Holland és Zeeland tartományban a nemesség és főpapság szerepe sosem volt igazán nagy. *Ötven év alatt húszszorosára nőtt azoknak a száma, akik legalább százezer forint vagyonnal rendelkeztek.* A század utolsó negyedében homokküstöb keletkezett a kikötő előtt. A problémát 1691-től emelőrendszer kifejlesztésével oldották meg. A self és a zátonyok hosszabb távon rontották a versenyképességet: hétszáz tonnánál nagyobb hajót nem lehetett használni, míg az angolok 1700 körül ezerkétezer tonnás hajók gyártását kezdték el.

Bár a város ipara nem fogható kereskedelmi és pénzügyi jelentőségéhez, érdemes megemlíteni a cukor- és a nyomdaipart, a könyvnyomtatást. 1650 körül százötven, 1700 körül kétszázötven cég foglalkozott a városban könyvekkel (a nyomda, kiadó és kereskedelem nem különült el). A legtöbb európai országgal egybevetve a holland városi élet igen fejlett, és ez nem csak a városlakók magas arányában, a városok számában és méretében mutatkozott meg. Tudatos várostervezés, szilárd burkolatú utak, az utcák világítása, emeletes házak, csatornák és fasorok, saját és bérelhető hintók, a biztonságot szolgáló éjjeli őrzőjáratok, tűzoltóság – a kontinens más tájain egy vagy két évszázaddal később jelentek meg. A holland városok meglepően tiszták – de bűdösek; a szennyvízelvezetés még megoldatlan.⁶

A holland kikötők között finom munkamegosztás figyelhető meg. Rotterdam angol és francia kapcsolatokra, Zeeland az atlanti, Hoorn és Enkhuizen a keleti kereskedelemre szakosodott. Doordrecht a folyami kereskedelem központja. Amszterdam mellett a kis Oostzaan városból indulnak hajók elsősorban a balti térség felé. Érdekes, hogy Delft városának nincs tengeri kikötője, mégis volt itt irodája a Holland Kelet-indiai Társaságnak. Igaz, folyami kikötője Delftnek is van. Érdemes a szállodák számára vetni egy pillantást. Hága (a rendi gyűlés székhelye – noha közjogilag nem város, csak

falu!) kilenc, Rotterdam hat, Amszterdam kb. száz szállodával rendelkezett.⁷ Amszterdam után a második legforgalmasabb kikötő Deventer. Tagja a Hanza szövetségnek, akárcsak Kempen vagy Zwolle. Leiden igazi sikertörténet. Népességére és gazdaságára is a gyors növekedés jellemző, textilipara jelentős, egyeteme nemzetközi hírű és növelni tudja hallgatói számát. Könyvkiadása és nyomdaipara holland és francia nyelven Galileitől Corneill-ig ad ki jelentős kortársakat. Itt jelent meg egy 35 könyvből álló ország-sorozat is, benne Magyarország-kötettel.

„Nem hajóink külső formája adja Hollandiának a tengeri elsőbbséget, hanem az a képesség, mellyel hajóinkat sikeresen és aránylag kevés személyzettel eredményesen kormányozzuk, továbbá tengerészeink szerény életmódja és a velük született tisztaság. Ilyen tulajdonságok birtokában hajóink más nemzetekhez viszonyítva hosszú élettartamot érnek el” – írja a XVIII. századi holland tengerészeti szakíró, Nicolaus Witsen.⁸ Mit tudunk a holland hajóépítésről? Mennyiségi szempontból hatalmasnak kellett lennie, hiszen ellátta utánpótlással a világ legnagyobb kereskedelmi flottáját, valamint a halász- és hadiflottát, és emellett exportra is termelt. (Érdemes megjegyezni, ama bizonyos Santa Maria is holland gyártmány, eredetileg holland kereskedelmi forgalom számára épült.⁹) Amszterdam környéki kisvárosok a hajóépítés egy-egy fázisára szakosodtak, mint pl. kötélkészítés, horgonykovácsok, hajóácsok műhelyei.¹⁰ A hajógyártásban németalföldi versenyelőny, hogy rendelkeztek a szükséges anyagok (hajófa, árboc, kátrány, szurok) kereskedelmével vagy épp kereskedelmi monopóliumával.¹¹ A legfőbb hajóépítő Zaanstrek – nem város, hanem kistérség – amely ezer embernek adott munkát. Kialakulásában szerepet játszott az erős, egyirányú szél, ami sok és nagy szélmalom megbízható működését tette lehetővé. Ha csökkent a konjunktúra, azonnal munkásokat bocsátottak el. A holland hajóépítés ismerte a szabványosítást. Igazodnia kellett a speciális holland körülményekhez: a homokosodásra hajlamos selfen csak kis merülésű hajók lehettek biztonságosak. A holland hajóépítés talán legfőbb fejlesztése a XVII. században a fleute (furulyahajó).¹² Sekély vizekben is manőverezni képes, negyven méter hosszú, 500-600 tonna teherbíró képességű kereskedelmi jármű. Viszonylag gyors és mozgékony, legfőbb előnye azonban gazdasági versenyképessége. Harmadannyi legénység elegendő hozzá, mint más népek hasonló méretű hajóihoz. Emellett sajátos szerkezete – a vízvonalon szélesebb, de felfelé keskenyedek – miatt kevesebb kikötői illetéket kellett fizetnie, ami a hajók méretéhez igazodott. Megépítése is olcsóbb, feleannyiba kerül, mint más népek hajóié. A hajóépítés olcsóságában nem csak a hajótípus játszott szerepet, hanem a nagy széria és a technikai fölény is. A fleute egyik változata a bálnavadász hajó. A bálnavadászat kezdetén még a baszkoké a fölény, de hamar beérték és elhagyták őket a hollandok (és angolok). Ez a hajó keményfából épült, hogy kiállja a bálna esetleges

támadását és a jégtáblákhoz való ütközéseket. 1697-ben a Spitzbergáknál több mint százhusz holland *bálnavadász fleute* horgonyzott: több, mint a többi országoké együttvéve.

Jan Snoep, a holland haditengerészet egyik lelkesze felháborodottan írt a tengerészekről, akik „kizárólag Bacchust és Vénuszt tisztelik”, verekedősek, korlátoltak, istentelenek.¹³ A legtöbb matróz írástudatlan, buta volt, sokan még a tengerész mesterséghez sem értettek igazán. A tengerész nem ismeri az udvariasságot, nyers és egyszerű, ugyanakkor a holland társadalom legbabonásabb rétege. 1680 körül kb. ötvenezer ember dolgozott a holland hajókon. A tengerészek 40 százaléka külföldi: angolok, skótok, franciák, németek. A hajókon gyakran és roppant kemény büntetéseket alkalmaztak. Lázadásért vagy gyávaságért akasztás járt.¹⁴ Ha valaki kést rántott társára, ha lopott, ha fegyverét nem tartotta rendben, ha naplemente után dohányzott – a hajótűz veszélyét előidézve – büntetése a háromszori-négyszeri alámerítés. Ennél súlyosabb büntetés, amikor az elítéltet megkötözve áthúzták a hajótest alatt. Jó esélye volt arra, hogy belehaljon, ha nem bírta levegő nélkül, vagy ha a hajófenékre ragadt kagylók halálra sebeztek. Aki élve került elő a víz alól, még az is belepusztulhatott a sebek elfertőződésébe. Vérontás büntetése alatt azt értették, hogy az elítéltet saját késével, kezén keresztül az árbocra rögzítették. Ha képes kiszabadítani magát, túlélhette. Korbácsolás akár káromkodásért vagy késésért is járt. Ha mindehhez – a magas halálozási arányhoz és a kegyetlen büntetésekhez – hozzászámítjuk a nem túl magas béreket és az alacsony presztízst, megállapítható, hogy a tengerész mesterség (a textiliparral és a zsoldos katonasággal együtt) afféle proletárszakma, a legszegényebbek osztályrésze. A hajók személyzetét bátran tekinthetjük szubproletariátusnak vagy akár underclassnak is, hiszen helyzetük rosszabb a céhek és manufaktúrák munkásaiénál. A kapitányok testülete 1628-ban alakult ki. A közönséges matrózokkal ellentétben a kapitányok egy része fel tudott emelkedni a polgárságba.

Egy tengerparttal nem rendelkező XXI. századi ország polgára elképzelni sem tudja a halászat újkori jelentőségét, pláne az északi vizeken. Pedig a foglalkoztatásban, a táplálkozásban, sőt (mai kategóriával élve) a GDP-ben is hatalmas a szerepe. „Holland-Zeeland tengeri hatalma a heringen nyugszik” – állapítja meg Pierre Chaunu.¹⁵ A halászat fontosságának megnövekedésében az éghajlat hidegebbé válása, a „kis jégkorszak” is szerepet játszott, amennyiben a heringrajok délebbre húzódtak. Jól mutatja az ágazat fontosságát, hogy a Cromwell-féle hajózási törvény – melyet a közvetítő kereskedelmi érdekekkel szoktunk összekapcsolni – terjedelmének kétharmadában a halászattal foglalkozott. Évszázadunk „a hering évszázada” is. A késő középkortól a hal nagy részét már a nyílt tengeren kezdték feldolgozni. A kora újkorra végbement az ágazat szakosodása. A part menti halászat kis halakra (pl. nyelvhál) és a napi piaci igények kielégítésére, az

izlandi vizekig hatoló flottilla a tőkehalra, a Dogger-pad és az angol, skót partok halászái heringre szakosodtak.¹⁶ A brit partoknál folyó halászatot hadihajók védték. A holland halászok a Balti-tengeren is feltűntek. Dániától bérbe vették az angolhalászat jogát Koppenhágától délre (Amager-sziget). *A XVII. század első fele a csúcspont Hollandia számára: ekkor a halászatból tőke képződött, melyet a legsikeresebb vállalkozók a kereskedelemben fektettek.* A század közepén még oly jelentős, exportra termelő, fél Európát ellátó ágazat a század második felében visszaesett. Ebben az angol, dán, francia, porosz protekcionista intézkedések mellett a háborúk is szerepet játszottak. Folyományaként a hajóépítés is csökkent. A heringhalászat a XVII. századra a legjobban szabályozott gazdasági tevékenységek egyike.¹⁷ Erre hivatott a Nagy Halásztársaság Felügyelő Testülete. A heringhalászatra egyes városok monopóliumot szereztek. A földrajzi munkamegosztás jele, hogy Enkhuizen halászkikötő, Rotterdam a heringkereskedelem központja, míg Zaandam az angolnáé.

Az északi bálnavadászat a XVII. századtól öltött nagyobb méreteket. Az első résztvevők hamburgi németek és persze hollandok. Rajtuk kívül spanyolok, franciák, angolok, dánok is megjelentek az Atlanti-óceánon. A bálnaalaj a világítás anyagaként terjedt el. Az első bálnavadász-hajót Amszterdamban építették 1612-ben. Az ágazat beruházás-igényes: az átlagosnál erősebb hajókat, fegyvereket, felszerelést kíván, és profi legénységet. A holland bálnavadászok az Északi Társaságban szövetkeztek. Központjaik Delft és Enkhuizen. A Spitzbergákon és a Jan Mayen szigeten a társaság szezonális holland feldolgozó telepet hozott létre; ez azonban nem bizonyult nyereségesnek. A megoldás a hajókon való feldolgozás lesz. Erre az ágazatra is jellemző az angol-holland vetélkedés. Barents felfedező útjai után a hollandok nem keresték tovább az Északkeleti átjárót, de meglátogatták a térséget bálna- és fókavadászat, prémkereskedelem céljából. A hajótörés veszélye az újkorban is jelentős, a bálnavadászatban talán inkább, mint kereskedőhajók esetén. 1657-ben – meglehetősen, nem átlagos év – ötven bálnavadász-hajó tűnt el.

Első látásra nem magától értetődő, de a holland mezőgazdaság is kapcsolatban állt a tengerrel. Közvetlenül és közvetve is. Az ókorban, Kr.e. 700 körül egy különleges tengeri vihar áttört a természetes gátakon, parti dűnéken, és elárasztotta a mai Holland-mélyföldet.¹⁸ Ezt a sekély tengerrészt (selfet) egy évezred alatt, fokozatosan foglalta vissza az ember. A tengertől elvett, bekerített, majd kiszárított terület a polder. A poldereket persze gátakkal kellett védeni, a gátakon átcsapó vagy átszivárgó vizeket pedig visszajuttatni a tengerbe. Minden part menti település feladata a gát egy-egy szakaszának védelme. A gátak együttesére egy központi tanács és a gátgróf felügyelt. A gátak nem drága építőanyagokból épültek, hanem moszattal kevert homokból, melyet befűvesítettek, és ahol kellett, gerendákkal

erősítettek. A lecsapolások, polderesítések csúcspontja a XVII. század első harmada. A tenger rovására történő terjeszkedés fő oka demográfiai: több *élelmet adó legelő, rét, szántó, kert* kell. De volt spekulációs szempont is, a befektetési lehetőségeket kereső tőke szívesen vállalkozott rá.¹⁹ A tengertől elhódított polderok mellett tavak, mocsarak rovására is növelték a földeket. Holland tartományban 1630 körül egyszerre húsz mocsár lecsapolásán dolgoztak, és a tartomány legtöbb tavát is felszámolták. „Nem paraszti, hanem kapitalista és állami vállalkozás” – írja a polderok és lecsapolások rendszeréről Pierre Chaunu.²⁰ A self elleni „hódító háború” olykor kényszerű védekezésbe csapott át, mint 1651-ben, amikor egy extrém dagály miatt az egész parti lakosság a gátakon dolgozott.

Miközben a polderesítés közvetlenül, a termékszerkezet átalakítása közvetve függ össze a tengergazdasággal. Hollandia is, miképp a sűrűn lakott, fejlett és kicsi országok, akarva-akaratlan belekényszerült a termelési szerkezet módosításába. A növekvő népességet a hazai gabonatermelés nem tudta ellátni, ezért importra szorult. Viszont a tengerről érkező behozatal olcsóbb, versenyképesebb, mint a hazai termelés, ami további csökkenést eredményez. A gabona helyét sokfelé intenzívebb kultúrák váltották fel: kertészet, ipari növények, állattenyésztés. Ez a változás azonban magában hordta az éhínség kockázatát, ha elmaradtak a lengyel, német eredetű gabonaszállítmányok. A búza és rozs termésátlaga sokkal magasabb, mint Lengyelországban és Spanyolországban (háromszoros!), vagy mint Angliában és Franciaországban (kétszeres).²¹ Itt alkalmaztak először cséplőgépet, 1636-ban. Az ipari növények: kender, len, dohány, komló, buzér, csüllog. Utóbbiak festékanyagot adó növények, melyeket a textilipar használt. A festéknövények esetében megfigyelhető a kereskedelmi tőke behatolása a mezőgazdaságba. A gazdák nem rendelkeztek elég tőkével szárítók építésére. A kereskedők egyben, olykor lábon, felvásárolták a termést, és saját szárítóikban készítették elő az ipari feldolgozásra. Mindez a földművelés, feldolgozóipar és kereskedelem összehangolásának és összefonódásának szép korai példája.²² Különösen a gabonaárak csökkenése esetén nőtt a jelentőségük, pl. Zeelandon. Hollandia vált Európa legnagyobb dohánytermelőjévé. Az állattenyésztésben is megfigyelhető a céltudatos ártermelés. Lovat francia kivitelre is tartottak. A Dániából, német területről behozott szarvasmarhát a kövér holland legelőkön felhizlalva exportálták. Sajt és zöldség is kivitelre került. A kertészet két fő ágazata a zöldség és virág (a gyümölcstermelés számára az éghajlat ma is túl hűvös, a kis jégkorszak idején még inkább az). Teleki Pál megemlíti egyik levelében, milyen feltűnően drága a dinnye és barack Hollandiában.²³ A kertészet nem csak gazdasági ágazat, de hobby, úri passzió is: egy előkelő amszterdami hölgy üvegházban ananászt termeszt; a kávé és banán üvegházi nevelése egyáltalán nem ritka. A parasztság általában konzervatív, nehezen változtat.

Ehhez képest feltűnő a holland mezőgazdaság innovativitása: újdonság a vetésforgó, a szántóföldi takarmánytermelés, a tejgazdaság. Az ugar megszűnésével a területhasznosítás intenzívebb, a megnövekvő takarmánymennyiség lehetővé teszi az állomány téli áttelelését. Jellemző a gazdálkodás intenzitására, hogy a trágya is kereskedelmi cikké válik.

Van Linschoten naplójából kitűnik: a holland hajós egyszerre kereskedő, felfedező, katona, rabló és kalóz. Madagaszkáron megállva a hollandok a kereskedelemnél előnyösebbnek érezték az emberrablást: a foglyokat váltságdíjért (szarvasmarhákért) cserébe engedték szabadon. (Igaz, ugyancsak Linschoten írásából az is kitűnik: az egykorú portugálok vagy a jávai szultán alattvalói semmivel sem jobbak). A kalózkodás nem csak az ókorban és középkorban, de az újkorban is a kereskedelem és a tengeri hadviselés csendestársa. Tengeri rabló és kalóz nem azonos fogalmak. Előbbi köztörvényes bűnöző, mert bárkit megtámad és kirabol, akinek hajóját elébe hozza a sors. Utóbbi viszont csak országának ellenségeit fosztogatja. A holland jog – akárcsak az angol vagy a francia – legálisnak tekintette kalózáinak spanyolelles tevékenységét. A privatér (kalóz) olyan személy vagy csoport, aki(k) engedélyt, kalózlevelet kapott uralkodójától.²⁴ Ezért, ha elfogták, nem bűnözőként, hanem hadifogolyként kellett bánni vele – miközben a tengeri rablót elfogása esetén bárhol a világon felakasztották. Jó példa az előbbire Klaas Compaan holland kalózkapitány, aki élete során 358 hajót fosztott ki. Miután visszavonult, „ágyban, párnák közt” halt meg. A spanyolok a németalföldi szabadságharc „tengeri koldusait” is kalóznak tekintették. Valójában ez inkább népi mozgalom, irreguláris hadiflotta, afféle „tengeri gerillamozgalom” volt. Habár a határ persze nem éles. Orániai Vilmos hiába próbálta kézben tartani, politikailag mérsékeltebbé, katonailag regulárisá tenni, *a tengeri koldusok mozgalma megőrizte népi jellegét*. Érdekes – hívja fel a figyelmet, Bibó István elemzését felhasználva, Sashalmi Endre – Orániai Vilmos németalföldi birtokos nemesként spanyol alattvaló, de Oránia uraként szuverén, a spanyol királlyal egyenrangú volt, s ha igazoló iratokkal látta el, a tengeri koldusokat Oránia hadiflottájának tekinthette.

Holland tengeri rablókkal leginkább a nyugati Mediterráneumban, a berber part menti városokkal együttműködő hajósok között találkozhatunk. Néhány fennmaradt kihallgatási jegyzőkönyvből egy érdekes történet bontakozik ki: holland kalózek elfogták a Providence és a Little Barkley nevű angol hajókat. A fogságba ejtett angol legénység azonban egy kedvező pillanatban fellázadt, és visszafoglalta a hajókat.²⁵ 1599-ben hetvenkét (!) hajóból álló holland privatér (kalóz) flotta támadta meg a Kanári-szigeteket. A Közép-Amerikában kifejezetten spanyolelles tevékenységre szakosodó, egymással együttműködő holland, angol és francia kalózekat bukanéroknek is nevezték. Számos spanyol kikötőt és hajót raboltak ki. A legsikeresebb

holland kalóz alighanem Piet Heyn. 1627-ben, mintegy főpróba gyanánt, kifosztotta Bahiát, és 27 cukorral megrakott portugál hajót fogott el.²⁶ A következő évben Kuba partjainál foglyul ejtette és Hollandiába irányította a teljes spanyol ezüstflottát (kétszáz év alatt ez az egyetlen ilyen eset).²⁷ Heller szerint a zsákmány 66 font arany, 127 000 font ezüst, 689 ágyú, négyezer ember, harmincegy hajó. Egy másik számítás (Konstam) szerint a spanyol ezüstflotta mai átszámítással 6,9 milliárd (!) USA dollár értékű volt. Nem csoda, ha ez az akció hozzájárult Spanyolország hanyatlásához és Hollandia gazdasági felemelkedéséhez. Az akció után a Holland Nyugat-indiai Társaság ötven százalékos osztalékot fizetett részvényeseinek, kifizette összes adósságát, és a zsákmány tíz százalékát átadta a hágai helytartónak. Maga Piet Heyn admirális, a bravúros rajtaütés végrehajtója, a zsákmánynak csak töredékét kapta. A Holland Nyugat-indiai Társaság egyik leveléből kitűnik, a kereskedelmi társaság kapcsolatban állt a Biskayai nevű hírhedt kalózzal is. Nem csoda, ha Pálvölgyi Endre úgy vélekedik, hogy „lényegében állami pártfogás alatt működő kalóz-részvénytársaságról”²⁸ beszélhetünk.

Kalózkodás, hadművelet és földrajzi felfedező út sajátos kombinációja volt a Spilbergen-expedíció (1614-1617).²⁹ Joris van Spilbergen parancsnoksága alatt hat, ágyúkkal is felszerelt kereskedelmi hajó, fedélzetükön ezerkétszáz katonával, lényegében Föld körüli útra indult. A fő cél az Acapulco–Manila–Japán–Kína útvonalon (ekkor már úgyszólván menetrendszerűen) közlekedő spanyol hajók kirablása – miközben ekkor formális fegyverszünet van az Egyesült Tartományok és a Spanyol birodalom között. Voltaképp ez az expedíció hódította meg a Molukkákat (Maluku-szigeteket vagy fűszer-szigeteket). Érdekes, hogy egy, a Holland Kelet-indiai Társaság engedélye nélkül kereskedő holland hajót is elfogtak, szállítmányát elkobozták. Az első kínai porcelánok holland kalózkodás révén kerültek az Egyesült Tartományokba. A kínaiak vöröshajúaknak nevezték és gyűlölték a hollandokat. Nem sokat mérlegeltek: mivel valóban tevékenykedtek a kínai partoknál holland kalózkodók, minden hollandot annak tartottak. Gyűlöletük nem ok nélküli: a holland kalózkodók gyakran raboltak ki kínai tengerparti városokat vagy hajókat, gátlástalanságuk, kegyetlenségük nagyon is indokolt félelmet és ellenszenvet szült. A Kína és Japán közötti kereskedelmet – mivel a két ország közvetlenül nem kereskedett egymással, de egymás áruira szükségük volt – portugál hajók bonyolították le. Mint szinte mindenütt, a portugálokat itt is kiszorították és a helyükbe léptek a hollandok. Ezután a kalózkodás okafogyottá vált, szerepe csökkent.

A hollandok nem voltak erkölcsi fölényben a korábbi, spanyol és portugál gyarmatosítókkal szemben. Azért ne essünk át a ló túloldalára: a hollandok rosszabbak sem voltak, mint bárki más ebben az évszázadban. Ők maguk is gyakran váltak tengeri rablók vagy kalózkodók áldozatává. Dunkerque városban – a holland partoktól nem messze – Spanyolország kalózkodópontot szervezett.

Vagy hatvan évig az egész város kalózkodásból élt. Évente átlagosan kétszáz holland hajót fogtak el. Sokszor halászkötőket raboltak ki. Ezért kísérték egy idő után a holland halászfloottát hadihajók. A csúcspont (vagy, holland szemmel, mélypont) az 1625-ös esztendő, amikor 305 holland hajót süllyesztettek vagy fogtak el. (A dunkerque-i „kalózáros” fejlesztése a fregatt hajótípus, ami aztán bekerült a tengeri hatalmak reguláris flottáiba is). Aztán 1646-ban egy holland-francia közös vállalkozás felszámolta a dunkerque-i kalóztámaszpontot. A város Franciaországhoz került, de az Egyesült Tartományok is megkönnyebbülhetett. Holland (és angol) kereskedelmi hajók gyakran kényszerültek „védelmi pénzt” fizetni berber kalózkodóknak. Igaz, válaszképp angol és holland hadiflották sorozatosan csapást mértek a berber kalózállamokra, mint amilyen Tunisz, Orán, Algír. Negyvenévi tajvani holland jelenlét után kínai kalózkodók foglalták el a szigetet, elpusztítva a holland kereskedelmi kolóniákat. Amiképp a nagypolitikában változott az angol-holland viszony (az évtizedekig tartó együttműködést három nagy háború, majd ismét együttműködés követte, mint láthattuk) ennek függvényében alakult a kalózkodók kapcsolata is. 1659-ben egy dán kapitány parancsnoksága alatt tevékenykedő angol kalózhajó elfogta a Jonge Bentece nevű holland naszádot, és a zátonyra futott hajó rabszolgaszállítmányát elragadták – mindez Adriaen Blaes hajókapitány kihallgatási jegyzőkönyvéből tudható.³⁰ És ezzel egy újabb problémához értünk el.

A Római Birodalom időszámításunk kezdete körül mennyiség és arányok alapján valószínűleg a csúcspontot jelentette a rabszolgatartásban – a rabszolgák a fejlettebb területeken az összlakosság felét is elérhették. Már az ókor utolsó évszázadaiban, majd a korai középkorban a rabszolgatartás hanyatlását, ugyanakkor a rabszolgák jogi és tényleges helyzetének javulását figyelhetjük meg. Nyugat-Európában valószínűleg kb. 1000 körül tűnt el a rabszolgatartás, egyes feltételezések szerint azért, mert a megszerveződő cseh, lengyel, magyar királyságok elzárták a Nyugatot keleti rabszolga-utánpótlásától. Olyan felfogás is akad, hogy a rabszolgaság megszűntetésében döntő szerepe volt egy találmány, tudniillik a vízikerek elterjedésének: egy vízimalom 20-25 rabszolga munkáját váltotta ki. Közben az arab, török és orosz világban egy szerény méretű rabszolgatartás mindig is fennmaradt, Nyugat-, majd Közép-Európában az érett középkorban a rabszolgatartás évszázadokra eltűnt. Az Ibériai-félszigeten volt a legrövidebb ez az időszak, mert a mórok kiűzésével keletkező munkaerőhiányt – pl. Dél-Portugáliában – rabszolgákkal pótolták. Európában azonban az újkor rabszolgatartás soha és sehol sem nagyarányú. Más a helyzet a gyarmatokon, mindenekelőtt Amerikában. Közép- és Dél-Amerikába már a XVI. század első harmadában érkeztek afrikai rabszolgaszállítmányok. Észak-Amerikába az első „rabszolgaárut” holland hajó hozza: húsz feketét 1619-ben. Az újkor rabszolgatartást és

az abban játszott holland szerepet elsősorban Daniel Mannix³¹ és Bitterli könyvei alapján mutatjuk be.

Hogyan lesz egy fekete *Amerikában élő európai ültetvényesek* rabszolgája az újkorban? Egyesek köztörvényes bűnözők voltak, akiket büntetésből rabszolgának adtak el (mivel ez a büntetésfajta jó pénzt hozott az afrikai királyoknak, az európai kereskedők támasztotta kereslet ugrásszerűen megnövelte ennek a büntetésnek az alkalmazását). Akadtak, akiket az éhínség tett rabszolgává: az éhező család eladta egyik tagját vagy az önmagát. Módszeres iparaggá vált az embervadászat, melyben feketék és fehérek is részt vettek. Eleve is voltak rabszolgák – az európai megjelenése előtt – Afrikában, akik közül sokakat most jó pénzért európai felvásárlóknak adtak el. Egyesek hadifogolyként váltak rabszolgává. Akadt példa arra, hogy afrikai törzsfők és királyok saját alattvalóikat adták el. Ennek a kegyetlen, embertelen és aljas pénzszerzési módnak a felelősei és haszonélvezői, illetve áldozatai között egyaránt voltak fehérek és feketék. Ami az előbbi csoportot illeti: amerikai fehér ültetvényesek, európai kereskedők, köztük nem egyszer Európában lakó, rabszolgákkal sohasem találkozó részvényesek, továbbá afrikai rabszolgavadászok és kereskedők, fekete törzsfők és királyok említhetők. A kárvallottak persze elsősorban a fekete rabszolgák, vagy azok, akik a rabszolgavadász akciókban meghaltak, a rabszolgasors elől – tömeges jelenség! – öngyilkosok lettek. Ám a rabszolgaszállító hajók fehér matrózai között a halandóság alig kisebb, mint a fekete rabszolgák között: a trópusi betegségek, a skorbut mellett olykor harci cselekmények, kalózkodás, lázadások szedik áldozataikat. Ezek a fehér tengerészek csekély bért kaptak és sokat kockáztattak: nem ők a rabszogatartás nyertesei.³²

Sok európai elvileg, „tudományos” vagy „vallási” alapon igazolta a rabszolgaságot, beleértve a rabszolgák „vadászatát”, kereskedelmét és ültetvényeken való alkalmazását. Hugo Grotius *Szabad tenger* című művében a tengerek szabad használata, a gazdasági élet szabadsága mellett szállt síkra, de a gyarmatosítást és rabszolgaságot is igazolni igyekezett. *Katolikus és protestáns egyházak (köztük pápák is!) szintén igazolták a rabszolga-kereskedelmet.*³³ Udemans holland prédikátor szerint a rabszolgaság nem ellenkezik a kereszténységgel és felettébb hasznos. Holland (és angol) tengerészek átvették a késő középkori, portugál eredetű gondolatot, miszerint az afrikai feketék Káin leszármazottai, vagy – egy másik verzió szerint – Hám utódai Noé nemzetségéből.³⁴ Amszterdamban kiadott munkájában Isaac de la Peyrere francia kálvinista kétségbe vonta az emberiség egységes voltát: bibliai spekulációk alapján úgy vélte, a színes bőrrüeket isten az állatokkal együtt teremtette, azok sosem éltek az Édenkertben, utódaik ezért pogányok. Micsoda paradoxon: az Egyesült Tartományok alkotmánya tiltotta a rabszolgaságot (persze az európai Hollandiában) de a holland gyarmatokon létezett ez a jelenség, Holland-

Indiában (Indonéziában) inkább kivételként, Suriname-ban szabályként. A suriname-i cukornádültetvények rabszolga-munkaerővel dolgoztak. (A maroon a fellázadt, szökött rabszolgák neve Suriname-ban: az ország belsejébe költöztek, szegény, de szabad életet élhettek. Leszármazottaik ma is viselik a maroon nevet, mint etnikai megjelölést.)

A XVII. század második felében Amszterdam a rabszolga-kereskedelem üzleti központja a világban. Ami a tényleges kereskedelmet illeti, Elmina és Axim Afrikában, Curacao Közép-Amerikában, Új-Amszterdam Észak-Amerikában szintén rabszolga-kereskedelmi központ, és *mindegyik holland birtok*. Az afrikaiak és európaiak között folyó rabszolga-kereskedelem tartós gazdasági és katonai egyensúlyon alapult, állapítja meg Bitterli.³⁵ A tengeren európai, a szárazföldön afrikai katonai fölény érvényesült, a kereskedelemben mindkét fél érdekelt volt, kialakult a tárgyalások, alkuk szertartásos folyamata. (Nem lehet eléggé hangsúlyozni: a rabszolga-kereskedelem a bennszülött királyok és katonáik, kereskedők nélkül nem működött volna.) A new york-i Wall Street onnan kapta nevét, hogy ez a fal választotta el a holland rabszolgatartókat és indián rabszolgáikat: a rabszolgák szabad rokonait kívül tartva.³⁶ Williem Bosman holland rabszolga-kereskedő ügynök szerint „senki sem jött ide, aki megélhetett volna Hollandiában is” – a kereskedelem résztvevői deklasszált elemek, gyakran bűnözők.³⁷ A rabszolga-kereskedelem és rabszolgatartás kegyetlenségének akár szimbóluma is lehetne, hogy a rabszolgák mellkasára, akárcsak a szarvasmarhák hátára, bélyeget ütöttek. Egyebek mellett erről számolt be a spanyol Joan Gaillardo Ferrara rabszolga-kereskedő, akinek hajóját holland kalózosok elfogták, rabszolgáit elragadták.³⁸ A – szó szerint – megbélyegzést angolok és franciák is alkalmazták. (Előfordult ez az ókorban is, ám inkább kivételként, mint szabályként: Karthagóban és Szicíliában.)

A Holland Nyugat-indiai Társaság Afrikában 30 fontért vásárolta, Amerikában 300-500 fontért adta el a rabszolgák darabját. Ez az árrés akkor is busás meggazdagodást ígért, ha a rabszolgák fele út közben meghalt, egy-egy hajó pedig sohasem érkezett meg a célkikötőbe. Volt olyan tízéves időszak (1613-1623), amikor tizenötezer afrikai rabszolga érkezett holland hajókon Brazíliába. Captain és Jones becslése szerint *a teljes transzatlanti rabszolga-kereskedelem öt százalékát bonyolították le hollandok*.³⁹ A rabszolgatartást a holland gyarmatokon jóval az általunk vizsgált korszak után, 1863-ban törölték el.

Végül is mi volt hát a XVII. századi Hollandia sikertörténetének magyarázata? A magunk részéről, más kutatókhoz képest, hajlamosak vagyunk nagyobbak, fontosabbnak tekinteni a földrajzi adottságok jelentőségét. Lehetnek persze olyan pozitív adottságok is, amelyek csak pillanatnyilag kedvezőek, de hosszabb távon nem ösztönöznek eredeti, innovatív fejlődésre – mint a termékeny, jó talaj vagy az ásványkincsek

– ám Hollandiában ezekről szó sincs. Viszont a tagolt tengerpart, az atlanti nyitottság, a sokszínű gazdasági és kulturális mintázat (vagyis a természeti adottságokkal is összefüggő mozaikszerűség) határozottan és tartósan előnyös vonás, akárcsak a tanulmány elején említett földrajzi helyzet: a három nagy etnikai-gazdasági tömb (brit, német, francia) közötti középponti fekvés. A földrajzi adottságok persze korábban és később is megvoltak, nem magyarázzák hát a XVII. századi virágkort – vethetnénk közbe. Valóban, mindez csak szükséges, de nem elégséges magyarázat. Mindamellett említsük meg: a fríz kereskedelem már a kora középkorban, a holland hajózás az érett középkor utolsó két évszázadában is jelentős, az elmúlt száz évben pedig Európa legforgalmasabb tengeri kikötője Rotterdam: a földrajzi hatások, lám, tartósak. Ami a siker időzítését illeti, abban a szakirodalom alapján ismertetett tényezők (Spanyolország, Velence és a Hanza már túljutott tetőpontján, Anglia még nem érte el lehetőségeinek csúcspontját) mellett talán továbbiakkal is számolni kell. A friss függetlenség is a sikertörténet egyik motorja. Közvetlenül azért, mert nem kell többé Spanyolorzágnak fizetni azt a hatalmas adóterhet, mely hétszerese volt az Amerikából beözönlő ezüst értékének.⁴⁰ Közvetve pedig azért, mert a függetlenné válás segítette az önmegvalósítást, az újítást és kezdeményezést, és elindította az egységes nemzeti piac kiformalódását (ez utóbbi azonban korszakunk végéig nem fejeződött be). A „hosszú történelmi időben” azt is látnunk kell, a világgazdaság gyújtópontjának helye három évezreden át délről észak, vagy pontosabban délkeletről északnyugat felé haladt – épp a XVII. században érintve Hollandiát. Nem hangsúlyozható eléggé a „minőségi bevándorlás” szerepe: vállalkozók, értelmiségiek, szakmunkások tömeges érkezése. És, bár nem számszerűsíthető, döntő a (persze nagyon is viszonylagos) szabadság és tolerancia légköre.

A XVII. századi Európa az abszolút monarchiák kora. A spanyol, portugál, francia, (a század közepéig) az angol, a porosz, a botladozó Habsburg, és – abszolutizmust despotizmussal vegyítve – az orosz és török berendezkedés is a nagyon erőteljesen központosító állam megteremtésére törekszik. Hol nincs abszolutizmus? Hollandia, Svájc, Lengyelország, (és a század közepétől) Anglia. Első ránézésre látszik: nem szükségszerű az abszolút monarchia fölénye. Pozitív szerepe ott lehet, ahol segíti, támogatja a polgárosodást és modernizációt, és/vagy az utolérésnek, a felismert gazdasági lemaradás behozásának eszköze. Az is valószínű, hogy a nagy területű és nagy népességű országokban másképp nem képzelhető el a rendi-hűbéri világból való kiemelkedés. Ám a kis Hollandiában nem voltak ilyen kényszerek. Ha pedig nincsenek, a helyi önkormányzatok rendszere, a szabad városok, kistérségek hálózata, a helyi szinten olcsón és jól működő önkormányzatok, úgy tűnik, versenyelőnyt biztosítanak, mert inkább képesek az emberekben rejlő tehetség, újító képesség és szorgalom kibontakoztatására. Az Egyesült

Tartományok mozaikszerűsége, ami legalább annyira történeti-kulturális, mint amennyire természeti adottságok következménye, szorosan összefügg ezzel a helyi önkormányzati hagyománnyal, és a gazdasági sikerességgel. (Az is valószínű azonban, hogy ami egy adott korban (itt épp a XVII. században) előny, később a visszájára fordulhat. A „kis léptékek”, a szétforgácsolt sokféleség lehet szellemi és kereskedelmi, de nem lehet katonai előny. A francia abszolutizmus megerősödése és a brit tengeri imperializmus a XVIII. századtól, majd a XIX. század utolsó harmadától a német birodalom, a maguk gazdasági és demográfiai tömegével fölénybe kerültek a kis Hollandiával szemben – legalábbis a katonai-politikai szférában. Ami a jólétet és szabadságot illeti, Hollandia ma is párba állítható bármelyik szomszédjával.)

Egyes országok ill. népek fejlődése ismétlődő megszakítottság: forradalmak és ellenforradalmak, államcsínyek és polgárháborúk. A francia, spanyol, magyar, lengyel történelem fájdalmas megszakítottságok és újrameződések sora. Ehhez képest a holland (akár csak az angol, a skandináv) történelem a folytonosságon alapszik. A szerves, folytonos, spontán fejlődés pedig, amelyik nem legyőzni akarja a múltat, hanem beépíteni az újba, úgy látszik, szintén előny, a holland sikertörténet egyik záloga. A „spontán” fogalomnak is jelentősége van: a holland fejlődés nem elméletek, nagy tervek megvalósításán alapszik, ezért rendkívül gyakorlatias, életszerű, sikeres. Hollandiát a tenger, pontosabban a tenger által nyújtott lehetőségek kihasználása tette naggyá – *az Egyesült Tartományok a tengeri hatalom, tengergazdaság, a „kikötő típusú állam” klasszikus esete, talán legszebb korai példája*. Hollandia egyúttal a kikötő típusú állam eddigi csúcspontja is: kiterjedt csaknem az egész Földre, és a Világkereskedelem többségét – egy ideig talán az abszolút többségét – fogta át.

Talán az eddigiekből belátható: a „hollandi” a XVII. században valóban „bolygó”: soha korábban a történelemben nem szálltak hajóra ennyien. És a „bolygó” tényleg „hollandi”: a korabeli kereskedelmi hajózásban hatalmas fölényt élveztek a hollandok, miközben hadi-, halász-, bálnavadász-, kalóz- és földrajzi felfedező hajóik is járták a Világtengert.

Jegyzetek

¹ Az alábbi szöveg egy nagyobb tanulmányból válogatott-szerkesztett részlet.

² VAN LOON, 193., valamint hu.wikipedia.org/wiki/Bolygó_Hollandi

³ BROOK, 103.

⁴ idézi BROOK, 18.

⁵ MAK, 96.

⁶ WITTMAN, 214-216.

⁷ CHAUNU, 193.

- ⁸ idézi VAN LOON, 69.
⁹ VAN LOON, 124.
¹⁰ NORWICH, 189.
¹¹ RÁCZ, 78.
¹² A holland hajóépítés és hajótípusok bemutatásakor teljes egészében Štefan GULAŠ és Dušan LEŠČINSKÝ *A vitorlás hajók története* című munkára építünk
¹³ idézi BITTERLI, 26.
¹⁴ A büntetésekhez: VAN LOON, 135-136.
¹⁵ CHAUNU, 446.
¹⁶ RÁCZ, 77.
¹⁷ ZUMTHOR, 318-319.
¹⁸ VÉGH
¹⁹ ZUMTHOR, 326-327.
²⁰ CHAUNU, 188.
²¹ CHAUNU, 207.
²² Prak, 91.
²³ FONT, 125.
²⁴ A kalózkodás kérdéséhez: Angus KONSTAM: *A kalózkodás igaz története*.
²⁵ PÁLVÖLGYI, 180-188.
²⁶ LAWS, Bill: *Ötven növény, amely megváltoztatta a történelmet* (Benne *A cukornád* c. fejezet)
²⁷ KONSTAM, 46.
²⁸ PÁLVÖLGYI, 160.
²⁹ PÁLVÖLGYI, 112.
³⁰ PÁLVÖLGYI, 200-204.
³¹ MANNIX – COWLEY
³² Véig MANNIX gondolatmenetét követtük, u.a.
³³ PÁLVÖLGYI, 193.
³⁴ BITTERLI, 440-441.
³⁵ BITTERLI, 128.
³⁶ MANNIX, 72.
³⁷ MANNIX, 44.
³⁸ PÁLVÖLGYI, 207.
³⁹ Idézi MANNIX – COWLEY, 101.
⁴⁰ KATONA, 150.

Bibliográfia

- BAIROCH, Paul (1990) *A hagyományos társadalmak urbanizációja* (17-18. század). *Világtörténet*, 1990. ősz-tél
- BIBÓ István (1986) *Az európai társadalomfejlődés értelme* (*Válogatott tanulmányok 3. kötet*). Magvető Könyvkiadó Budapest
- BITTERLI, Urs (1982) *„Vadak” és „civilizáltak” Az európai és tengerentúli érintkezés szellem- és kultúrtörténete*. Gondolat Kiadó, Budapest
- BOGUČKA, Maria (1988) *Amszterdam és a Baltikum a 17. század első felében*.

Világtörténet, 1988. őszi

BORUS György (2007) *Az angol-holland forradalom háttere 1660-1690*. Akadémiai Kiadó, Budapest

BRAUDEL, Fernand (1985) *Anyagi kultúra, gazdaság és kapitalizmus a XV-XVIII. században*. Gondolat Kiadó, Budapest

BROOK, Timothy (2009) *Vermeer kalapja*. Európa Könyvkiadó, Budapest

CHALINE, Eric (2014) *Ötven állat, amely megváltoztatta a történelmet*. Kossuth Kiadó, Budapest

CHAUNU, Pierre (2001) *A klasszikus Európa*. Osiris Kiadó, Budapest

ECO, Umberto (2013) *Legendás földek és helyek története*. Európa Könyvkiadó, Budapest

EMERSLEBEN, Otto (1985) *Az arany országai*. Kossuth Könyvkiadó, Budapest

G. ETÉNYI Nóra (2002) *Államelmélet, politika és pamflet a 17. században*. Aetas 17. évfolyam, 1. szám

FONT Zsuzsa (1989) összeáll. és jegyz. *Teleki Pál külföldi tanulmányútja. Levelek, számadások, iratok (1695-1700)* Szegedi Oktatási Munkaközösség, Szeged

GULAŠ, Štefan – LEŠČINSKI, Dušan (1984) *A vitorlás hajók története*. Madách Kiadó, Budapest–Bratislava

HUIZINGA, Johan (2001) *Hollandia kultúrája a tizenhetedik században*. Osiris Kiadó, Budapest

JARDINE, Lis (2013) Hódító holland kertkultúra. *BBC History*, III. évfolyam 5.

du JORDAIN, Michiel Mollat (1996) *Európa és a tenger*. Atlantisz Kiadó, Budapest

KATONA András (2008) *Kora újkori egyetemes történelem (XV-XVIII. század)*. Tankönyvkiadó, Budapest

KISS Sándor (2009) Kereskedők, hittérítők Nyugatról. *História*, XXI. évfolyam, 7. szám

KONSTAM, Augus (2011) *A kalózkodás igaz története*. Alexandra Könyvesház kiadója, Pécs

LAWS, Bill (2012) *Ötven növény, amely megváltoztatta a történelmet*. Kossuth Kiadó, Budapest

LOON, H.W. van (1941) *A hajózás története*. Stílus Könyvkiadó, Budapest

MAK, Geert (2001) *Amszterdam. Egy város életrajza*. Corvina Kiadó, Budapest

MANNIX, Daniel, Malcolm COWLEY közreműködésével (1980) *Fekete elefántcsont*. Kossuth Könyvkiadó, Budapest

MARGÓCSY Dániel (2014) Mindennek mértéke a pénz. Az utazás ára és a ritkaságok fogadtatása a kora újkori Európában. 2000, 2014. február

MISKOLCZY Ambrus (2014) Filozófiáról és fasizmusról. 2000, 2014. november

NÉMETH István (1988) Italozási szokások a 17. századi Hollandiában. *História*, X. évfolyam, 5-6. szám

NORICH, John Julius (2009) *Hetven történelmi város*. Atheneum Kiadó, Budapest. Benne SHAMA, Simon: *Amszterdam*

PÁLVÖLGYI Endre (1961) összeállította, előszó és jegyz. *Németalföldi tengerjárók*. Gondolat Kiadó, Budapest

PIRENNE, Henri (1983) *A középkori gazdaság és társadalom története*. Gondolat Kiadó, Budapest

PRAK, Maarten (2004) *Hollandia aranykora. A köztársaság találmánya*. Osiris Kiadó, Budapest

RÁCZ Lajos (2000) *Az európai gazdaság-világtól a világgazdaságig: az európai gazdaság térszerkezetének átalakulása*. Juhász Gyula Főiskola Kiadó, Szeged

SASHALMI Endre (2006) *A nyugat-európai államfejlődés vázlata*. Pannonica Kiadó, Budapest

SCHILLING, Heinz (2003) Az európai hatalmi rendszer 1660 körül – a kora újkori felekezeti fundamentalizmus és annak felekezeti meghaladása. *Társadalmi Szemle*, XVI. évfolyam, 3-4. szám

SZOMMER Gábor (2012) Holland navigációs tudás Japánról, 1608-1641. *Világtörténet*, 2012. 4. szám

SZOMMER Gábor (1998) John Saris utazása Japánba (1611-1614). *Világtörténet*, 1998. ősz-tél

WITTMAN Tibor (1965) *Németalföld aranykora*. Gondolat Kiadó, Budapest

ZUMTHOR, Paul (1985) *Hollandia hétköznapijai Rembrandt korában*. Gondolat Kiadó, Budapest

acelmonstrum.host22.com/four.html

hu.wikipedia.org/wiki/Bolygó_Hollandi

