



Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

- + *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.
- + *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.
- + *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.
- + *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter <http://books.google.com> durchsuchen.



HF 941
A2
v.1-2

REUSE

Am

z t t :

Durch die technischen Fortschritte des letzten Jahrhunderts hat der Verkehr im Leben der Völker eine bis dahin nicht gekannte Bedeutung gewonnen. Seine Entwicklung greift tiefer in die wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse ein, als das je zuvor der Fall gewesen ist. Das Verlangen, seine Daseinsbedingungen besser kennen, sein Werden und Blühen und seine Wandlungen besser verstehen zu lernen, hat dadurch eine nicht unerhebliche Steigerung erfahren.

T^{as} befriedigen zu helfen, ist geschichtliche Forschung befähigt und verpflichtet. Sicher sind die sich aufwerfenden Fragen nicht sämtlich, auch nicht einmal überwiegend, geschichtlicher Art; auch wäre die Vorstellung, daß bisher für die Erforschung der Geschichte des Verkehrs wenig oder nur Minderwertiges geleistet worden sei, ja völlig unzutreffend. Aber sicher kann geschichtliche Arbeit in dieser Richtung Erhebliches vollbringen, kann vor allem die Gesamtauffassung dieser Seite menschlicher Tätigkeit vertiefen und veredeln. Und ein Versuch, die entsprechenden Bemühungen äußerlich zusammenzufassen, insbesondere diejenigen, die darauf gerichtet sind, aus gereifte Ergebnisse, nicht bloß Material vorzulegen, kann der Weiterentwicklung der einschlägigen Studien nur förderlich sein.

Solchen Erwägungen verdankt das vorliegende Unternehmen seine Entstehung. Indem der Hansische Geschichtsverein es beginnt, greift er über sein engeres Arbeitsgebiet hinaus. Er hat die Veröffentlichung der mittelalterlichen Quellen zur Geschichte der Hanse ihrem Ab- schlüsse nahe gebracht. Er hat diese Aufgabe auch»für die neuere Zeit zum Teil gelöst, sieht ihrer vollen Durchführung in absehbarer Zeit entgegen. Zahlreiche darstellende und forschende Arbeiten engeren und weiteren Umfangs, in denen vielfach schon die Grenzen rein hansischer Ge- schichte überschritten wurden, verdanken seiner Mitwirkung oder Anregung ihre Entstehung. So drängt die Ent- wicklung des Vereins mit Notwendigkeit hinaus auf eine Betätigung in weiterem Rahmen. Wesen und Inhalt der Hanse ist ihre Vertretung Deutschlands zur See. Aber nur für wenige Jahrhunderte sind hansische Geschichte und Geschichte deutschen Seeverkehrs so gut wie eins. Es würde eine unnatürliche Zerstückelung einer zusammen- hängenden Entwicklung sein, wollte man die Sonderung hansischen und deutschen Verkehrslebens streng durch- führen. Der hansische Geschichtsverein kann, wenn er bestehen und die Stellung, die er errungen hat, bewahren will, nicht anderes, als seine Bemühungen um die han- sische Geschichte erweitern zur Arbeit für Vermehrung und Vertiefung unserer Kenntnis deutscher Beziehungen zur See.

flieheres Verständnis ist aber, wie schon in der lian- ^ sischen Geschichte, so auf dem erweiterten Schau- platz, nur zu erreichen, indem der Blick gleichzeitig auf die allgemeinen, auf die europäischen und weiterhin auf die überseeischen Verhältnisse gerichtet bleibt. Aus diesem Ge- sichtspunkt erfaßt der hansische Geschichtsverein seine Auf- gabe, indem er die „Abhandlungen zur Verkehrs- und See- geschichte* seinem bisherigen Arbeitsplan angliedert. Ihr Stoff soll nicht ausschließlich der hansischen Geschichte

entnommen werden. Seine Auswahl soll auch nicht durch aus an den weiteren Grenzen deutscher Hergänge Halt machen. Handel und Schiffahrt des Auslandes sollen von diesen Verkehrs- und seegeschichtlichen Abhandlungen nicht ausgeschlossen sein. Die Netze, die der Verkehr über die Völker breitet, sind aus zahlreichen und weit verzweigten Fäden geknüpft, so daß die Beziehungen, die er herstellt, mannigfaltiger sind als sonst vielfach in menschlichen Entwicklungsreihen. Daß der Schwerpunkt stets auf dem Gebiet deutscher Verkehrs- und Seegeschichte liegen wird, ist selbstverständlich.

Es ist damit gegeben, daß auch ausländische Forscher als Mitarbeiter an den Abhandlungen willkommen sind.

Die „Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte“ sollen Darstellungen sein. Mitteilung von Quellenmaterial ist nicht völlig ausgeschlossen, darf aber doch nur zur Erläuterung des Textes dienen und muß sich in bescheidenem Umfange halten. Verwertung von ungedrucktem Material wird im allgemeinen die Regel sein; aber auch Arbeiten, die ganz überwiegend oder gar ausschließlich auf allgemein zugänglichen Quellen beruhen, können eingereicht werden. Die Leitung teilt durchaus nicht die weit verbreitete Meinung, als sei die Benutzung handschriftlichen Materials das vornehmste Kennzeichen für den wissenschaftlichen Wert einer Arbeit. Unerläßliches Erfordernis ist aber neben Gründlichkeit der Forschung gute, übersichtliche Darstellung und verständige, sachliche, nicht in wirtschaftspolitischen Theorien befangene Beurteilung.

Die Abhandlungen sollen in zwangloser Folge erscheinen. Es eröffnen die Reihe
Rudolf Häpke, Brügges Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt,
Bernhard Hagedorn, Emdens und Ostfrieslands Handelsblüte im 16. Jahrhundert.

Der Umfang der einzelnen Abhandlungen ist durch die zunächst erscheinenden Hefte nicht festgelegt

Die Leitung der Ausgabe hat das mitunterzeichnete
Vorstandsmitglied Professor Dr. Dietrich Schäfer, Steglitz,
Friedrichstraße 7, übernommen. An seine Adresse sind
alle die Abhandlungen betreffenden redaktionellen Zu-
schriften und Sendungen zu richten.

I. A.

des Hansischen Geschichtsvereins

Senator Dr. Fehling,
als dessen Vorsitzender.

Professor Dr. Dietrich Schäfer,
als Herausgeber der „Abhandlungen“.



HF 455
'A 2
v. 1-2

MEINEN ELTERN

Vorwort.

Um 1330 hat sich das Brügger Handelssystem voll und ganz geformt. Auch umfassende archivalische Nachforschungen würden für diese Epoche „neue“ unveröffentlichte Quellen schwerlich erschließen. Dagegen ist in den Publikationen, voran in den hansischen, die sich durchweg als die umfassendsten erwiesen, eine Fülle urkundlichen Materials niedergelegt, das noch kaum oder nur unzulänglich verarbeitet war. Auch forderte der Zustand der weitschichtigen, aber ungleichmäßigen Literatur auf, eine zusammenfassende Darstellung von Brügges Handel zu versuchen. Ich habe also den Verkehr jeder einzelnen Nation bis zu dem Punkte untersucht, wo sich stabile Beziehungen zu Brügge herausgebildet haben. Andererseits war die Stadtgeschichte Brügges in ihren Grundzügen klarzulegen. Ebenso wollte jenes eigenartige Gebilde mittelalterlichen Lebens, die Grafschaft Flandern, ausgiebig berücksichtigt sein. Denn manches Problem sozialen und wirtschaftlichen Geschehens ist früher und um einige Menschenalter früher an sie herangetreten als an die übrigen Landschaften und Völker nördlich der Alpen. So ist denn gerade vom flandrischen Ufer aus Brügges Entwicklung betrachtet

Nicht wenig kam es dabei der Abhandlung zugute, daß mich historische Arbeiten im Auftrage des Hansischen Geschichtsvereins seit Herbst 1907 nach Brüssel führten. Land und Leuten konnte ich dort nähertreten und Brügge und die Landschaft seines alten Seehafens, des Swin, wiederholt aufsuchen.

Die Arbeit lag der philosophischen Fakultät der Universität Berlin als Inaugural-Dissertation vor. Als solche ist der zweite Abschnitt des 7. Kapitels und das 8. Kapitel erschienen.

Von historischer wie philologischer Seite habe ich die freundlichste Unterstützung erfahren. Vor allem war es mein hochverehrter Lehrer, Herr Prof. Dietrich Schäfer, der mich zu dieser Arbeit anregte und mir auch weiterhin wertvolle Schulung und Belehrung zuteil werden ließ. In meiner Vaterstadt Bremen war es die Verwaltung der Stadtbibliothek, die mir den Zugang zu ihren Bücherschätzen in wahrhaft liberaler Weise gestattete. Aus Brügge gab mir der Schöpfer des dortigen Stadtarchivs, Herr Dr. L. Gilliodts-van Severen bereitwilligst Auskunft, wenn seine Publikationen einmal Ergänzungen nötig machten. Herrn Prof. G. Des Marez von der Freien Universität in Brüssel ist es zu verdanken, wenn das Buch nun doch nicht ohne Beigabe ungedruckten Materials hinausgeht. Er hat mir mit großer Zuverlässigkeit — ich war ihm persönlich noch unbekannt — die Listen deutscher und Brügger Kaufleute aus den Yprer Meßbriefen zur Verfügung gestellt, die er seinerzeit zu Tausenden für seine sorgsamsten Studien über mittelalterliche Kreditpapiere verzeichnet hatte. Endlich hat der Konservator des Staatsarchivs zu Brügge, Herr Baron Albert van Zuylen-van Nyevelt, bei der mühsamen Beschaffung der Kartenbeilage redlich geholfen.

Ihnen allen herzlichen Dank!

Brüssel, April 1908.

Rudolf Häpke.

Verzeichnis der mehrmals zitierten Werke und Abhandlungen.

- Andonees é viajes de Pero Tafur (1435—39). Coleccion de libros españoles raros o curiosos Bd. 8. Madrid 1874.
- Áshley, W. J., Englische Wirtschaftsgeschichte. Leipzig 1896. Ai. **SS**. Acta Sanctorum Bollandianum.
- Beaconrt de Nortvelde, Patrice, Beschryving van den opgang, voortgang en ondergang van den Brugschen kophandel. Brttgge 1775.
- Beek, Ludwig, Geschichte des Eisens. 2 Bde. Braunschweig 1893—95.
- Below, Georg von, Großhändler und Kleinhändler im deutschen Mittelalter. Jahrbücher für Nationalökonomie u. Statistik UI. F. Bd. 20. Jena 1900. [^]
- Bini, Telesforo, Su i Lucchesi a Venezia. Atti dell' Academia Lucchese Bd. 15. Lucca 1855.
- Blanchard, Raoul, La Flandre, étude géographique de la Plaine flamande en France, Belgique et Hollande. Paris 1906.
- Boschan, Richard, Der Handel Hamburgs und der Mark Brandenburg bis zum Ausgang des 14. Jahrhunderts. Diss. Berl. 1907.
- Bonrquetot, Felix, Etudes sur les foires de Champagne. Mém. présentés par divers savants à l'académie des inscriptions et belles lettres. 2. série. Antiquités de la France, t. 5. 2 vol. Paris 1865.
- Brem. **U. B.** Bremisches Urkundenbuch. Hrsg. von R. Ehmck und W. v. Bippen. Bd. 1—5 (— 1433). Bremen 1863 ff., 4.
- Brögger Itinerar, hrsg. von Joachim Lelewel, Epilogue de la géographie du Moyen Age. Géographie du Moyen Age Bd. 4. Brüssel 1857. S. 285 ff.
- Brögger Verzeichnis, Hans. **U. B. n i** S. 419 Anm. 1.
- Bnge**, Alexander, Die nordeuropäischen Verkehrswege im frühen Mittelalter . . . Vierteljahrschrift Bd. 4. 1906.
- Capmany, Antonio de, Memorias históricas sobre la marina, commercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona. 4 Bde. Madrid 1779—92, 4.
- (art. cartulaire de l'ancienne estaple de Bruges. Recueil des documents concernant le commerce intérieur et maritime . . . hrsg. von L. Gilliodts-van Severen. 4 Bde. Brügge 1904 ff.

- Charter Bolls.** Calendar of the Charter Bolls, prepared under the superintendence of the Deputy Keeper of the Records, vol. 1. 1226—1257. London 1903.
- Chroniken.** Die Chroniken der Deutschen Städte vom 14. bis ins 16. Jahrhundert. Hrsg. durch die histor. Kommission bei der Akad. d. Wiss. zu München. Nürnberg 5 Bde., von K. Hegel und Th. v. Kern. Leipzig 1862 ff.
- Close Bolls.** Calendar of the Close Rolls, prepared under the superintendence of the Deputy Keeper of the Records. London 1892—1905. Henry in. vol. I 1227—31, U 1231—34. Edward I. vol. I 1272—79, H 1279—88, HI 1288—96. Edward II. vol. I 1307—13, H 1313—18, m 1318—23, IV 1323—27.
- Compte.** Le compte communal de la ville de Bruges. (Mai 1302 bis Febr. 1303), hrsg. von Jules Colens. Ann. de la société d'émulation pour l'étude de l'histoire et des antiquités de la Flandre. Jg. 1885. Bd. 35. Brügge 1886.
- Cout.** Recueil des anciennes coutumes de la Belgique. Brüssel 1867 ff., 4. Coutumes des pays et comté de Flandre. L. Gilliodts-van Severen, Cout. de la ville de Bruges. 2 Bde. 1874. — Cout. des petites villes et seigneuries enclavées. 5 Bde. 1890—92,
in Verbindung mit dem Ortsnamen und der Bandzahl angeführt, also Damme, cout. II.
- CBH** Bulletins de la Commission royale d'histoire. Brüssel, seit 1834. Eine arabische Zahl bezeichnet die Serie, eine römische den Band derselben. Vgl. Pirenne, Bibliographie de l'histoire de Belgique, 2. Aufl., Brttsel-Gent 1902. Einl. S. 16.
- Cron. et cart. Dim.** Cronica et cartularium monasterii de Dunis. Brügge 1864, 4.
- Daenell,** E. Blütezeit der deutschen Hanse. Hansische Geschichte von der zweiten Hälfte des 14. bis zum letzten Viertel des 15. Jahrhunderts. Gekrönte Preisschrift. 2 Bde. Berlin 1905—06.
- Davidsohn,** Robert. Forschungen zur Geschichte von Florenz. III. Teil. Berlin 1901.
- Dehaisnes,** C. Essai sur les relations commerciales de la ville de Douai avec l'Angleterre au Moyen Age. Mém. du Comité des travaux histor. Paris 1865.
- Delepierre,** Octave, Précis analytique des documents des archives de la Flandre-Occidentale. Bd. 1. Brügge 1840.
- Des Marez,** Guillaume, La lettre de foire à Ypres au XIII. siècle. Etude sur les origines des papiers de crédit. Mém.

- couronnés et autres mém. publ. par. l'Acad. roy. de Belgique t. 60. Brüssel 1900—1901.
- L'organisation du travail à Bruxelles au XV. siècle. Die selbe Sammlung t. 65. Brüssel 1904.
- Diegeriek**, J. L. A., Inventaire des archives de la ville d'Ypres. 7 Bde. Brügge 1853—68.
- Duro**, Cesáreo Fernandez, La Marina de Castilla. Historia general de España. Madrid 1893.
- Ehrenberg**, R., Makler, Hosteliers und Börse in Brügge vom 13.—14. Jahrhundert. Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. 30. Stuttgart 1884.
- Espinas**, Georges, Les finances de la commune de Douai. Paris 1902.
- Fabrlcius**, F., Das älteste Stralsunder Stadtbuch (1270—1310). Berlin 1872.
- Finot**, Jules, Etude historique sur les relations commerciales entre la France et la Flandre au Moyen Age. Paris 1894.
- Relations commerciales et maritimes entre la Flandre et l'Espagne au Moyen Age. Ann. du Comité flamand de France Bd. 24. Lille 1898.
- Flandre**, La, Revue des monuments d'histoire et d'antiquités. Brügge 1867 ff.
- Frensdorff**, F., Aus belgischen Städten und Stadtrechten. Hans. Gbll. Jg. 1878.
- Die Zollordnung des Lübischen Rechts. Eb. Jg. 1897.
- Fnnck-Brentano**, Frantz, Philippe-le-Bel en Flandre. Paris 1896.
- Gaillard**, Victor, Recherches sur les monnaies des comtes de Flandre . . . jusqu'au règne de Robert de Béthune, . . . jusqu' à l'avènement de la maison de Bourgogne. 2 Bde. Gent 1852 und 1857, 4.
- Oailliard**, J., De ambachten en neringen van Brugge . . . Brügge 1854.
- Gheldolf** s. unter Wamkönig.
- Gilliodts-van Severen**, L., Bruges ancienne et moderne. Notice— historique et topographique sur cette ville. Brüssel 1890.
- Giry**, A. Histoire de la ville de St. Omer et de ses institutions jusqu'au XIV. siècle. Paris 1877. ^
- Gulman**, Cartulaire de l'abbaye de Saint-Vaast d'Arras, hrsg. von van Drivai. Arras 1875.
- HftnseImann**, Ludwig, Braunschweig in seinen Beziehungen zu den Harz- und Seegebieten. Hans. Gbll. Jg. 1873.
- Hftpk**e, Rudolf, Die Entstehung von Sluis. Hans. Gbll. Jg. 1904 bis 1905. Die Herkunft der friesischen Gewebe. Eb. Jg. 1906.
- Hang. Gbll.** Hansische Geschichtsblätter. Jahrgang 1871—1907. Leipzig 1872—1907.

- Hans. V. B. Hansisches Urkundenbuch. Bd. 1—3, bearb. von Konstantin Höhlbaum; Bd. 4, 5 bearb. von Karl Kunze; Bd. 8—10 (1451—1485) bearb. von Walther Stein. Halle 1876 ff., 4. Hans. U. B. Glossar, Glossar zum 1.—3. Bande, Bd. 3 S. 533 ff., bearb. von Paul Feit.
- Hardy, Bot. Litt. Claus.** Thomas Duffus Hardy, Rotuli litterarum clausarum. 2 Bde. London 1838 u. 44 fol
- **Bot. Litt. Pat.** Rotuli litterarum patentium. Eb. 1835. fol.
- Heyd, Wilhelm, Geschichte des Levantehandels im Mittelalter. Zweite (französ.) Ausgabe bes. v. Furcy Raynaud. 2 Bde. Leipzig 1885/86.
- Hildebrand,** Hermann, Das Rigische Schuldbuch (1286—1352). St. Petersburg 1872.
- Hintze,** Otto, Das Königtum Wilhelms von Holland. Histor. Studien, hrag. von W. Arndt, C. v. Noorden, G. Voigt u. a. Leipzig 1885.
- Historische Zeitschrift,** hrg. von H. v. Sybel, jetzt von Friedr. Meinecke u. a. München 1859 ff.
- Höhlbaum,** Konstantin, Über die flandrische Hanse von London. Hans. Gbll. Jg. 1898.
- Houtte,** Hubert van, Essai sur la civilisation flamande au commencement du XII. siècle d'après Galbert de Bruges. Université de Louvain 1898.
- HB. I.** Die Rezesse und andere Akten der Hansetage von 1256 bis 1430, hrg. durch die histor. Kommission bei der kgl. Akad. d. Wiss. (zu München), bearb. von Karl Koppmann. 8 Bde. 4. Leipzig 1870—97. — ü. Hanserezesse von 1431—1476, bearb. von Goswin v. d. Ropp. 7 Bde. 1876 bis 1892. — III. Hanserezesse von 1477—1530, bearb. von Dietrich Schäfer, Bd. 1—7 (— 1521).
Die römische Ziffer bezeichnet im Text die Serie, die arabische den Band derselben, also HR. III 2 = Dietrich Schäfer, Hanserezesse, III. Serie, 2. Bd.
- Hnvelin,** P., Essai historique sur le droit des marchés et des foires. Paris 1897.
- Huyttens,** Jules, Recherches sur les corporations gantoises. Gent 1861, 4.
- Inv.** Inventaire des archives de la ville de Bruges. Section première. Inventaire des chartes par L. Gilliodts-van Severen I. série 6 Bde. Brügge 1871—78, 4. — Inv. Intr. ders., Introduction. — Inv. Gloss. Flam. Edward Gailliard, Tables . . . Glossaire flamand (1879—82). — Inv. TA = Table analytique, ders. 1883—85.
- Kiesselbach,** Theodor, Grundlage und Bestandteile des ältesten Hamburger Schifffrechts. Hans. Gbll. Jg. 1900.

Kiesselbach, Der Ursprung der rôles cfOléron und des Seerechts von Damme. Eb. Jg. 1906.

Killit, Adrianus, Historia critica comitatus Hollandiae et Zelandiae. Middelburg 1777—82, 4. 4 Bde.

Koppmann, Karl, Das Hamburger Schuldbuch von 1288. Hamburg 1875.

Kunze, Karl, Hanseakten aus England. Hans. Geschichtsquellen Bd. 6. Halle a. S. 1891.

Langlois, Ch.-V., Saint-Louis, Philippe-le-Bel, les derniers Capétiens directs (1226—1338). Histoire de France, hrsg. von Ernest Lavisse t. III Abt. 2. Paris 1901.

Leitfaden für die Älterleute des Deutschen Kaufmanns zu Brügge. Verfaßt von einem Klerk des Hansischen Kontors zu Brügge im Jahre 1500, hrsg. von Karl Koppmann. Hamburg 1875.

Libell. The libell of Englishe Policye (1436), hrsg. von Wilhelm Hertzberg und Reinhold Pauli. Leipzig 1878.

Linden, Hermann van der, Les gildes marchandes dans les Pays-Bas au Moyen Age. Université de Gand 1896. ^

Lüb. U. B. Codex diplomaticus Lubecensis. Abteilung 1. Urkundenbuch der Stadt Lübeck. T. 1—10; 11, 1—4 (1468). Lübeck 1843 ff., 4.

Luehaire, Achille, Louis VII., Philippe Auguste, Louis VIII. (1137—1226). Histoire de France, hrsg. von Ernest Lavisse t. in Abt. 1. Paris 1901.

Marin, Carlo Antonio, Storia civile e politica del commercio de Veneziani. 8 Bde. 1798—1808.

Meckl. U. B. Mecklenburgisches Urkundenbuch, hrsg. vom Verein für Mecklenburgische Gesch. und Altertumskunde. Bd. 1—21 (— 1390). Schwerin 1863 ff., 4.

Meltzing, Otto, Das Bankhaus der Medici und seine Vorläufer. Wilhelm Stiedas Volkswirtschaftliche und wirtschaftsgesch. Abhdlg. NF. H. 6. Jena 1906.

HO. SS. Monumenta Germaniae Scriptores.

Hichel, Francisque, Histoire du commerce et de la navigation de Bordeaux. 2 Bde. Bordeaux 1867—70.

Hiraeus, Auberti Miraei opera, diplomática et histórica. Brüssel 1723 fol. t. i.

Hittelrh. U. B. Urkundenbuch der jetzt die Preußischen Regierungsbezirke Coblenz und Trier bildenden Mittelrheinischen Territorien, bearb. von H. Beyer, L. Eltester, A. Goerz. 3 Bde. (— 1260). Coblenz 1860—74, 4.

Hüiden H-0. Hafenordnung von Muiden (Mude), cout. III S. 300.

Nirrnheim, Hans, Das Handlungsbuch Vickos von Geldersen. Hamburg—Leipzig 1895.

- Olim.** Les Olim ou registres des arrêts rendus par la cour du roi, éd. Beugnot. 4 Bde. Coll. des documents inédits rel. à l'hist. de France. Paris 1839—48, 4.
- **Oorkondenboek** van Holland en Zeeland. Eerste afdeeling tot het einde van het Holiandsche Huis, brsg. von L. Ph. C. van den Bergh. 2 Bde. Amsterdam 1866—73. — Supplement (Supp 1), hrsg. von James de Fremery. Haag 1901, 4.
- Pat. Bolls.** Calendar of the Patent Bolls, prepared under the superintendence of the Deputy Keeper of the Records. London 1891—1904. Henry III. vol. I 1216—1225, II 1225—1232. Edward I. vol. I 1272—81, II 1281—92. HI 1292—1301, IV 1301—07. Edward II. vol. I 1307—1313, II 1313—17, III 1317—1321, IV 1321—24.
- Pegolotti**, Francesco Balducci, La Pratica della Mercatura in Pagnini, Della Décima III. Lissabon—Lucca 1766, 4.
- Pigeonneau**, Histoire du commerce de la France. 2 Bde. Paris 1885 u. 89.
- Pirenne**, Henri, Geschichte Belgiens, Deutsche Ausgabe von Fritz Arnheim, Bd. 1—3. Gotha 1899—1907.
Die eingeklammerten Zahlen bezeichnen die Seiten der französischen Ausgabe Bd. 1, 2. Aufl. Brüssel 1902.
- *Passio Karoli comitis.* Histoire du meurtre de Charles le Bon par Galbert de Bruges. Coll. de textes pour servir à l'étude et à l'enseignement de l'histoire. Paris 1891.
- La chancellerie et les notaires des comtes de Flandre avant le XIII. siècle. Mélanges Julien Havet. Paris 1895.
- v/ — La Hanse flamande de Londres. Acad. roy. de Belgique, bull. de la classe des lettres . . . , 3. série t. 37, part. 2. Brüssel 1899.
- Le soulèvement de la Flandre maritime en 1323—28. Documents inédits. Brüssel 1900.
- Piton**, C., Les Lombards en France et à Paris. 2 vol. Paris 1892.
- Pomm. U. B.** Pommersches Urkundenbuch, hrsg. vom k. Staats archiv zu Stettin. Bd. 1—5, 1 (— 1316) Stettin 1868 ff., 4.
- Rawdon Brown**, Calendar of state papers . . . existing in the archives of Venice . . . vol. I. London 1864.
- Recueil** des documents relatifs à l'histoire de l'industrie drapière en Flandre. Hrsg. von Georges Espinas und Henri Pirenne. Bd. 1. Brüssel 1906, 4.
- Reglement** voor de scheepvaart en de heffing der tollén op he Zwin, hg. van Dale. Bijdragen tot de oudheidskunde en geschied. van Zeeuwsch-Vlaanderen. Bd. 4. Middelburg 1860.
- Reimchronik** von Flandern. Denkm. altniederländischer Sprache und Litteratur I. Hrsg. von Eduard Kausler. Tübingen 1840.

- Reinecke**, Wilhelm, Lüneburgs ältestes Stadtbuch und Verfestungsregister. Quellen und Darstellungen zur Gesch. Niedersachsens Bd. 8. Hannover—Leipzig 1903.
- Richthofen**, Karl, Frh. von, Untersuchungen über friesische Rechtsgeschichte. 3 Teile. Berlin 1880—86.
- Romanin**, Storia documentata di Venezia. Venedig 1853-61. 10 Bde.
- Roscher**, W., System der Volkswirtschaft Bd. 3. Nationalökonomik des Handels und des Gewerbefleißes. 7. Aufl. von W. Stieda. Stuttgart 1899.
- Saint-Clehois**, Jules de, Inventaire analytique des chartes des comtes de Flandre avant l'avènement des princes de la maison de Bourgogne (1168—1380). Gent 1843—46, 4.
- Sanderus**, Antonius, Flandria illustrata. 2. Ausg. 3 Bde. Haag 1732—35 fol.
- Sanuto**, Marino Sanuto sen. Lib. secretorum fidelium crucis. Bongars, Gesta dei per Francos. Hanoiæ 1611 fol.
- Schäfer**, Dietrich, Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark. Hansische Geschichte bis 1376. Jena 1879.
- Das Buch des Lübeckischen Vogts auf Schonen. Hans. Geschichtsquellen Bd. 4. Halle a. S. 1887.
- Der Stamm der Friesen und die niederländische Seegeltung. Marinerundschau 1905. Heft 11.
- Geographische Miscellen. Hans. Gbl. Jg. 1876.
- Schaube**, Adolf, Handelsgeschichte der romanischen Völker des Mittelmeergebiets bis zum Ende der Kreuzzüge. Handbuch der mittelalterl. und neueren Gesch., hrsg. von G. v. Below tftd F. Meinecke III. München-Berlin 1906.
- Schmoller**, Gustav, Die Straßburger Tücher- und Weberzunft. Straßburg 1879.
- Schulte**, Aloys, Geschichte des Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig. 2 Bde. Leipzig 1900.
- Schultz**, Alwin, Das höfische Leben zur Zeit der Minnesinger. 2 Bde. 2. Aufl. Leipzig 1889.
- Seebuch**, Das, hrsg. von Karl Koppmann. Mit einer nautischen Einl. von Arthur Breusing. Niederdeutsche Denkmäler Bd. I. Bremen 1876.
- Sharpe**, Reginald R., Calendar of letters from the Major and Corporation of the City of London (ca. 1350—70). London 1885.
- Shirley**, Walter Wadd., Royal and other historial letters illustrative of the Reign of Henry III. 2 Bde. London 1862 und 66.
- Sieyekiug**, Heinrich, Aus venetianischen Handlungsbüchern. Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich, hrsg. von Gustav Schmoller. NF. Jg. 25. Leipzig 1901.

- 8. R. G.** *Scriptores rerum Germanicarum in usum scholarum ex monumentis Germaniae historicis recusi.* Hannover 1840 ff., 8.
Angeführt in Verbindung mit dem Namen des Herausgebers.
Stein, Walther, *Die Genossenschaft der deutschen Kaufleute in Brügge in Flandern.* Diss. Berl. 1890.
— *Beiträge zur Geschichte der deutschen Hanse.* Gießen 1900.
— *Über die ältesten Privilegien der deutschen Hanse in Flandern und die ältere Handelspolitik Lübecks.* Hans. Gbl. Jg. 1902.
- St. R.** s. unten.
- Yanderkindere**, Léon, *La Formation territoriale des principautés belges au Moyen Age.* Bd. 1 (2. Aufl.), 2. Brüssel 1902; *Table analytique et errata* (1903).
- Varenbergh**, Emile, *Histoire des relations diplomatiques entre le comté de Flandre et l'Angleterre au Moyen Age.* Brüssel 1874.
- Vidal de la Blache**, P., *Tableau de la géographie de France.* Hist. de France, hrsg. von Ernest Lavisse t. I. Paris 1903.
- Vierteljahrsschrift** für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, hrsg. von St. Bauer, G. von Below und L. M. Hartmann. Leipzig 1903 ff.
- Villani**, Giovanni, *Historie Fiorentine seu Cronica.* Muratori *Rer. Ital. scr.* XIII.
- Vogel**, Walther, *Die Normannen und das Fränkische Reich (799—911).* Heidelberg 1906.
- Warnkönig**, Leopold August, *Flandrische Staats- und Rechtsgeschichte bis zum Jahre 1305.* Tübingen 1835—42. 4 Bde. — *Übersetzt von A. E. Gheldolf, Histoire de la Flandre et de ses institutions civiles et politiques jusqu'à l'année 1305.* 5 Bde. Brüssel 1835—64.
In Bd. IV seines Werkes gibt Gheldolf eine selbständige Umarbeitung der Geschichte Brügges (Warnkönig Bd. II 1). Im übrigen ist durchweg das vollständigere Buch Warnkönigs zitiert.
- Winkel**, Jan te, *Maerlants werken beschouwd als Spiegel van de dertiende eeuw.* 2. druck. Gent-Haag 1892.
- Wolf**, J. de, *Van Brugge's eerstbekende geschrieven Keure ('t jaar 1127).* — *Annales de la société d'émulation pour l'étude de l'histoire et des antiquités de la Flandre* Bd. 55. Brügge 1905.
- St. R.** *Stadtrechnungen Brügges*, vollständig gedruckt nur für Mai 1302 bis Februar 1303, s. unter *Compte*. Im übrigen sind sie stets mit dem sie zitierenden Werk angeführt, also *St. R.* 1284 — cart. I n. 92.

Inhalts-Übersicht.

	Seite
Einführung in das Gesamtunternehmen.....	II
Vorwort.....	XI
Verzeichnis der mehrmals zitierten Werke und Abhandlungen	XIII
Inhaltsübersicht.....	XXI
Einleitung. Die Grafschaft Flandern	1—5
Die Grafen 1. Die Bewohner 4.	

I. Die Frühzeit.

1. Kap. **Brügger Vorzeit. Die Normannen** 6—13
 Die ältesten Nachrichten 6. Brügge als Anlegeplatz 10. Der Küstenschutz gegen die Normannen 11.
2. Kap. **Brugensis eolonia**..... 14—20
 Portus und oppidum 14. Graf Arnulf d. A. 15. Die Neusiedlung Brügge 17.
3. Kap. **Galbert**..... 21—24
 Die Stadt von 1127 21. Zur Stadtverfassung 23.

ü. Der Handel.

4. Kap. **Der Binnenverkehr**..... 25—43
1. **Flandern** 25—36: Als Wirtschaftseinheit 25. Tuchmacherei 29. Landesmessen 31.
 2. **Die Maaszone** 37—43: Das „niederländische“ Inland 37. Brabant, Lüttich, Hennegau 40. Seeland 41.
5. Kap. **Die britischen Inseln** 44—73
1. **England** 44—69: a) Flandern und England 44—48: Flanderns Handelsgeltung 44. b) **Brügger Handel in England** 48—53: Im frühen Mittelalter 48. Seit 1200 50. c) Die flandrische Hanse von London 53—58: Entwicklung 53. Verfassung 54. d) Die Krise des flandrischen Aktivhandels (1270—1297) 58—64: Das Privileg von 1260 58. Dynastische Verwicklungen, Rückgang und Verfall der flandrischen Englandfahrt 60. e) Der englische Handel und

	Stapel zu Brügge 65—69: Englische Händler in Flandern 65. Der Stapel von 1313 67.	Seite
	2. Schottland und Irland 70—73: Die schottisch-flandrischen Beziehungen 70. Der Handel mit Irland 72.	
6. Kap.	Die Territorien der Sftdersee, Holland, Utrecht, Geldern. Die Friesen	74—78
	Ihr Flandernverkehr 74. Dordrecht 76. Das Ostufer der Südersee 77. Der friesische Vieh- und Pferdehändler 78..	
7. Kap.	Die Deutschen	79-119
	1. Flandrer in Deutschland 79—89: Die Rheinstraße 79. Das Wesergebiet und die Elblinie 83. Gent als Vorort 84. Der Umschwung 86.	
	2. Der deutsche Handel mit Brügge 90—119: a) Vorbemerkung 90—91: Bedeutung des Ostseehandels 90. Zur Einteilung 91. b) Das Nordseegebiet 91—101: Rheinländer und Westfalen 91. Niedersachsen und Altmärker 94. c) Lübeck und Hamburg. Die Aktion von 1252/53 101—112: Die Bedeutung der beiden Städte 101. Der Schiffahrtsweg 102. Die Verkehrsregelung (1252/58) 104. d) Die Ostseestädte 112-117: Gotland (Wisby) 112. Die wendischen Städte 113. Das Weichselgebiet 114. Der Deutschorden 115. Riga 115. Das Hinterland 116. e) Die Oberdeutschen 117—120: Frankfurt und Nürnberg 118.	
8. Kap.	Der Norden	120-124
	Reisen vom und zum Norden 120. Ripen 122. Der Handel 123.	
9. Kap.	Frankreich	125-141
	1. Vorbemerkung 125-136: Dfä Wirtschaftsgebiete der romanischen Völker und Frankreichs 126.	
	2. Nordfrankreich 126—128: Der Landverkehr 126. Die Küstenlandschaften 128.	
	3. Die Champagne 129—130: Die Hansa der 17 Städte 129. Brügge und der Meßverkehr 130.	
	4. Der Süden 180—132: Die Rhonelandschaften 130. Montpellier 132.	
	5. Poitou, Guyenne and Ctascogjie 188—141: Weinhandel und Schiffahrt der Flandrer 133. Bayonne 137. Oleron 138. Die Kaufleute 140. Cahors 141.	
10. Kap.	Die Pyrenftenhalbinsel. Nordafrika . .	142-148
	Die Basken 142. Die Katalanen 143. Die Waren 144. Zur Organisation der Händler 147.	
11. Kap.	Die Italiener	149-165
	1. Der Landverkehr 149—155; Die Frühzeit 149. Die Bankiers 151. Brügge als Erbe der Champagner Messen 154.	

2. **Der Seehandel** 155—168: a) Genua, Florenz, Venedig 155—169: Die Genuesen 155. Die Florentiner und Fisaner 156. Die Venezianer 157. b) Staatliche und private Schifffahrt. Die Schiffstypen 159—168: Das Ruderschiff und der Segler, Galeere und Karacke 169. Venedig und Florenz Vertreter der Staats-, Genua Vertreter der Privatschifffahrt 162.
8. **Die übrigen Kaufmannschaften** 168—165: Mailand, Piacenza, Lucca, Siena, Bologna 163.

m . Brügge um 1300.

12. Kap. **Die Stadt**..... 166-186
1. Die Umgebung 166—168: Das Brügger Land gebiet 166.
 2. **SchöTentum, Stadt nnd Bevölkerung** 169—175: Das Weichbild 169. Befestigung und Stadterweiterung 170. Das Stadtbild 172. Die Bevölkerungszahl 174.
 3. **Finanzen. Der Konflikt ron** 1280—81176—181: Vom Budget 176. Landesherr und Stadt 180.
 4. **Fendalrechte** 182—186: Der Adel im Besitze wirtschaftlich wichtiger Rechte: Wechsel, Gruthans, Zoll und Wage 182.
13. Kap. **Die Bürgerschaft**..... 187-209
1. **Die Poorter** 187—202: a) Zur Stadtverfassung 187—189: Hanserecht u. Schöffenfähigkeit 187. b) Die Notabein 189—197: Als Wollkaufleute 189. Als Weinhändler 192. Als Geld- und Rentenbesitzer 194. c) Brauer, Tücher, Wand schneider 197—201: Die Handlungsgehilfen 197. Brauerei 198. Tucherei 199. Wandschnitt 200.
 2. **Die Ambochter** 202—210: Das Wollewerk 202. D.sonst. Gewerbe 205. Schauerl. 206. Makler 207.
14. Kap. **Hafen und Stapel**..... 210-234
1. **Das Swin** 210—221: a) Topographie 210—215: Die Quellen 210. Rekonstruktion 211. Hafen orte 212. Der Namenswechsel, Sinkfal und Swin 212. Die Rheden 214. b) Fischerei und Schifffahrt 216—221: Heringsfang 215. Fracht schifffahrt 216. Kriegsflotten 217. Leichter 219.
 2. **Der Swinstapel** 222—232: a) Stapel und Zoll recht 222—226: Zur Theorie 222. Zollrecht und Handelsplätze am Swin 224. b) Damme und Aardenburg 226—230: Als Konkurrenten nnd Gegner Brügges 226. c) Sluis 230—233: Die Katastrophe von 1323 230.
15. Kap. **Der Handel in Brügge**..... 235-274
1. **Die Örtlichkeit** 234-246: a) Vom Swin nach Brügge-Stadt 234—237: Kanal- u. Schleusen bauten 234. Die Fahrten innerhalb der Stadt

230. b) Kralin und Wage, Hallen und Hostels 237—242 : Der Krahn 287. Die Wagen 289. DieHallen 240. Die Logierhäuser 241. c) Wechsel und Pfandleiher 242—246: Die Bamecamer 242. Die Wechsler 248. Lombarden und Cawerschen 244.	Seite
2. Das Geschäft, Der flandrisch - europäische und der intereuropäische Handel 247—254: Vom Verbleib der Waren, Flandern als Ver käufer und Käufer 247. Brügger Verkehrs kreise 250. Der Handel der Fremden unter einander 251, Das Ergebnis 258.	
8. Oisterecht und Handelspolitik 255-268: Der Wiederverkauf 255. Verbot des Detailhandels für den Gast 257. Der Handel von Gast zu Gast. Gräfl. u. städtische Handelspolitik 257.	
4. Der Kaufmann 264—268: Groß- und Detail händler, Kaufmanu und Standverkäufer 264. Der Großhandel zu Brügge 267.	
Schlu ft	269-270
Exkure 1. Die angebliche Giiindung des Brügger Markts und die Einführung der Weberei durch Graf Balduin III. von Flandern.....	271—272
„ II. Brügger Privilegien in England	272-274'
„ III. Zum Wollhandel in England	274
Anhang. Aus den Yprer Meßbriefen 1251—1291 . . .	275-294
Das Swin im 16. Jahrhundert. Zum Kartenblatt . . .	295—296

Einleitung.

Die Grafschaft Flandern.

Brügge war und ist eine flandrische Stadt Seine Geschichte ist aufs engste verknüpft mit dem Schicksal der Landschaft und ihrer Dynasten, der Grafen von Flandern¹.

In der Normannennot des 9. Jahrhunderts war der erste Balduin der Eiserne (f 879) in der flandrischen Küstengegend zu Macht und Ansehen gelangt Sohn und Enkel, Balduin ü. (879—918) und Arnulf der Alte (918—964), denen Karolinger Blut von der Mutter her in den Adern floß, dehnten während der Anarchie im westfränkischen Reiche ihre Machtsphäre auch über romanische Gebietsteile weithin nach Westen und Süden aus. Was man damals nach dem bevorzugten Namen der Familie als „Balduinsreich“ bezeichnet², waren die Gebiete, die zwischen dem artesischen Hügelland, der Scarpe-Scheldelinie und der See eingeschlossen sind. Unter ihren Nachfolgern ist die Grafschaft nicht eigentlich mehr erweitert Im 11. Jahrhundert wandten die Grafen sich zwar nicht ohne Erfolg gegen die Grenzlande des Deutschen Reichs, faßten auf den seeländischen Inseln und rechts der Schelde im Lande Aalst festen Fuß und erwarben die Schirmvogtei über Cambrai; aber nach einem wirren Spiel

¹ Die tatsächlichen Angaben im Folgenden beruhen durchaus auf den Grundlagen, die Pirennes glänzende Ausführungen in seiner Geschichte Belgiens I und Vanderkinderes Untersuchungen, Formation I, für die flandrische Geschichte geschaffen haben. — Über den Flandrer im Ausland vgl. den Text, vornehmlich S. 45 und 80.

dynastischer Interessenkämpfe mit ihren Fehden, Verträgen und Kombinationen blieb Flandern mit Nachbarterritorien wie Hennegau und Vermandois doch nicht dauernd vereinigt. Besonders tatenlustigen Charakteren genügte dies stattliche, aber immerhin beschränkte Territorium nicht. Sie stürzten sich in den Strudel auswärtiger Unternehmungen, sei es, daß sie wie Balduin V. (1034—1067) oder Philipp von Elsaß (1168—1191) in ihrer Eigenschaft als Vasallen der französischen Krone im Wettstreit mit ihresgleichen dem vorherrschenden Einfluß im Kapetingerreiche nachjagten oder ihre zahlreichen Kreuzfahrten antraten. Ein Graf von Flandern, Balduin IX., hat sich 1204 römischer Kaiser zu Konstantinopel nennen dürfen. Es ist, als ob mit dieser Krone das Glück das Haus Flandern verläßt. In den früheren Jahrhunderten, von 879—1119, hatten die direkten Nachkommen Balduins I. des Eisernen in langer Folge geherrscht. Fast ausnahmslos hatte während 240 Jahre der Vater dem ältesten Sohne die Grafschaft unzerstückelt überlassen. Eine einzige, aber folgenreiche Usurpation fand statt, als Robert der Friese (1071—1093) seinen Neffen Flandern nahm und die ältere Linie auf Hennegau beschränkte. Seit Balduin VII. (1111—1119) freilich war es mit der Stabilität der Nachfolge vorbei. Sein Vetter Karl der Gute erlitt den Tod durch Mörderhand, und das begabte Haus Elsaß hielt sich nur zwei Generationen. Als Balduin von Konstantinopel jetzt im Kampfe um sein abenteuerliches Reich im Orient verscholl, blieb Flandern seinen Töchtern Johanna (1202 bis 1244) und Margaretha (1244—1280) und ihren landfremden Gatten überlassen. Margarethas Nachkommen, die Dampierres, werden nicht mehr recht heimisch unter ihren vlämischen Landeskindern. Auch schafft die Erinnerung an die Kaiserkrone, die ein Mitglied der Familie getragen hatte, Präensionen, die wie so oft bei den Territorialherren in keinem richtigen Verhältnis zur wirklichen Macht stehen. Dabei ist die gräfliche Gewalt in deutlichem Rückgänge begriffen. Denn gegen Ende des 13. Jahrhunderts ist die soziale und wirtschaftliche Entwicklung Flanderns auf dem Punkt angelangt, daß sie sich schlecht mit den Formen des territorialen Feudalstaats, gar nicht mit seinem Wesen

▼erträgt; anderseits hat sie im Lande die mannigfachsten Spaltungen und Gegensätze herbeigeführt.

Die klaffenden Risse im flandrischen Staats- und Volksleben waren um so gefährlicher, als zugleich von außen her der ganze Bestand des Territoriums bedroht war. Jenes Aufsteigen im früheren Mittelalter war nur ermöglicht durch die ausnehmende Schwäche des Oberlehnsherrn, des karolingischen, dann des kapingischen Königs. Damals war der Herrscher zu Laon oder Paris mehr oder minder auf den guten Willen des Vasallen angewiesen. Aber es hatte auch nicht an Versuchen gefehlt, das große Lehen in die königliche Machtsphäre einzubeziehen. Schwach war der Stoß unter dem Karolinger Lothar, gefährlicher unter Ludwig VI. dem Dicken, bis der Angriff Philipp ü. Augusts und achtzig Jahre später die Politik Philipp IV. des Schönen fast zur Einverleibung der Grafschaft in die Kronlande führen. Beide Könige haben schließlich darauf verzichten müssen, aber doch wichtige Gebiete im Süden und Westen losgerissen. 1200 geht Arras, 1212 St. Omer und Aire, ein Jahrhundert später Lille und Douai in den Besitz der Kapetinger über.

Seitdem aus bescheidenen karolingischen Waldgrafen (forestarii) mächtige Große des westlichen Reichs geworden waren, bildet ihr Machtbereich die politische Einheit. Für das Schicksal des Landes ist das Regiment seiner Grafen maßgebend. Sie haben es verstanden, ihre Domänen besser als andere Territorialherren zu verwalten, und von dieser Fähigkeit ist etwas für die ganze Grafschaft, die sie eben auch als Eigenbesitz ansahen, abgefallen. In den wilden Machtkämpfen sind die Nachfolger Balduins des Eisernen auch vor Meuchelmord nicht zurückgeschreckt; aber von denselben unbändigen Kraftgestalten wußte man auch Züge strenger Gerechtigkeit zu erzählen¹. Gleicherweise kam der Bevölkerung die Durchführung des Gottesfriedens, der zum Grafenfrieden sich fortbildete, zugute. Schwer ist es

¹ Chron. S. Andrea© lib. m MG. SS. VII S. 546 Herimanni lib. de restaur. S. Martini Toraac. eb. XIV S. 283m; Vita Arnulfi episc. Sueesion. auct. Hariulfo eb. XV. S. 8891ff.

zu sagen, ob die Landschaft weniger oder mehr als andere mittelalterliche Territorien von Krieg und Fehde heimgesucht wurde. Wenn man aber eine Schätzung wagen darf, so wird sie eher zu gunsten Flanderns ausfallen. Denn vom Wüten des Investiturstreits und den Kämpfen zwischen Papst und Kaiser blieb es ziemlich unberührt, da es mit seinem Kernland „unter die Krone“ von Frankreich gehörte. Auch ist der flandrische Graf hinter den Sümpfen und Morästen der Grenzgebiete ein gefährlicher Gegner, der häufig die Fehde auf feindlichem Boden auszufechten versteht. Unter den beiden französischen Invasionen des 13. Jahrhunderts hat Flandern zwar schwer gelitten, aber die achtzig Jahre zwischen den Angriffen hatten die Narben des ersten Krieges längst verharschen lassen. Endlich zählt man bis zum 13. Jahrhundert nur zwei größere innere Zwiste, einmal als Robert der Friese am Berge Cassel (22. Febr. 1071) siegte und wiederum 1127/28 beim Streit der Prätendenten Wilhelm von der Normandie und Dietrich von Elsaß um die Grafenkrone.

Möglich, daß die verhältnismäßig langen und zahlreichen Friedenszeiten die Bevölkerungsbewegung beeinflußt und ein schnelles Wachstum begünstigt haben. Jedenfalls haben weder Kriege, noch die zügellosen häufigen Privatfehden und Totschläge, Seuchen, Hungersnöte und Überschwemmungen dem robusten Menschenschlag viel anhaben können. Ein so kluger Mann wie Suger, der Abt von St. Denis, spricht zu 1127 von einem „stark bevölkerten Flandern“*.

Schon früh konnte die heimische Landwirtschaft nicht alle Landeskinder ernähren. Der Boden der flandrischen Ebene ist im ganzen nicht reich, im Mittelalter noch weniger als heute, wo Jahrhunderte emsiger Arbeit Wald und Heide in Kulturland umgewandelt haben. Hat man auch zeitig zu roden begonnen und dem Meere durch Deich und Polder Landstrecken entronnen, so genügte doch weder das eine noch das andere. Ge-

1 Liber de vita Ludovici Grossi regis. Bouquet, Recneil des historiens des Gaules et de la France XII S. 4[^].

biete aber, die man inferioren Nachbarn abgewinnen konnte, wie sie sich den Deutschen jenseits der Elbe und Donau abwärts darboten, gab es für die Vlamen nicht. So findet nur ein kleiner Teil der landlosen Bevölkerung als Siedler auf deutschem und englischem Kolonisationsboden Unterkunft; zumeist aber kommen die überschüssigen Kräfte anderen Gewerben zugute. Wer sich auf dem Hofe oder in der Kate seines Vaters beengt fühlt, wandert in die Städte, um sein Brot in der Tuchmacherei oder im Handel zu suchen. Ebenso, doch mehr episodisch, kommt das Söldnertum auf.

Handel und Waffenhandwerk haben den Flandrer weit umhergetrieben, und auch als Weber und Färber kam er nicht selten über die Landesgrenzen hinaus. Den Nachbarn waren diese Gäste vom linken Scheldeufer nicht immer sympathisch, und ihre Zeitgenossen haben ihnen wohl Grausamkeit und Hab* sucht, Genußsucht und Völlerei vorgeworfen, vielleicht nicht nur zu Unrecht. Aber man muß den mittelalterlichen Flandrem doch auch eine gewisse ungestüme Kraftfülle, Energie und praktischen Sinn zusprechen. Nicht zum letzten waren die Bewohner des Landes die Ursache, daß Flandern seine bedeutende Stellung im europäischen Wirtschaftsleben des Mittelalters eingenommen hat.

I. Die Frühzeit.

1. Kapitel. Brügges Torzeit. Die Normannen.

Die Namen einer ganzen Anzahl von Heiligen sind mit Brügges Frühzeit verknüpft worden. Man pflegt Eligius, Trudo, Bonifatius, auch wohl Livinus zu nennen, die angeblich alle in Brügge gepredigt und bekehrt haben¹. Die Belege dafür sind indessen nicht stichhaltig.

Ohne weiteres fällt Livin der Kritik zum Opfer². Kaum weniger verdächtig ist die Nachricht vom hl. Trudo, der das Kloster Eekhout zu Brügge gestiftet haben soll. Seine Lebensbeschreibung weiß nichts von Brügge³. Ferner wird der angebliche Aufenthalt des Bonifatius gern in das Jahr 782 gesetzt. Dabei weilte er damals seit fast drei Jahrzehnten nicht mehr unter den Lebenden! An sich freilich ist es nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen, daß Bonifatius Flandern [^]furchzog. Landete er doch 718 in Quentowic, dem Hafenplatz [^]n[^]aer Canche⁴.

¹ C&rt. I S. 12, Wamkönig I S. 86, 98, 102, 104; Livin bei E. van Bruyssel, *Histoire du commerce et de la marine en Belgique*. Brüssel 1861. L S. 47.

² Oswald Holder-Egger, *Zu den Heiligengeschichten des Genter St. Bavosklosters*. *Histor. Aufsätze, dem Andenken an Georg Waitz gewidmet*. Hannover 1886. S. 645ff.

³ Vita S. Trudonis auct. Donato diac. (8. Jahrhundert), Ghesquiere, *Acta Sanctorum Belgii* V. Brüssel 1789. S. 28ff.

⁴ Vitae S. Bonifatii arch. Mogunt, S. R. G. (Will. Levison) S. 2019ff. — Über das Jahr 718 vgl. Albert Hauck, *Kirchengeschichte Deutschlands*. Leipzig 1904. L (3. und 4. Aufl.) S. 457, doch eb. Anm. 4.

Wenn es aber auch weiter heißt „viele Kirchen der Heiligen suchten sie unter Gebeten auf“, so kann damit das Wald* und Sumpfgebiet Flanderns und speziell Brügges nicht gemeint sein. Wie sollte er auf seinem Wege nach Rom das noch klöster arme und wilde Flandern bereisen, anstatt durch Frankreich dem Mont Cenis zuzuziehen? Daß er etwa seine Missionstätigkeit in Friesland auch auf die Landschaft westlich der Schelde ausgedehnt hat, ist nirgends überliefert.

So bleibt als einzige ernstzunehmende Nachricht die Notiz in der Lebensbeschreibung des hl. Eligius. Seiner bischöflichen Hut wird unter anderen Städten und Orten auch ein municipium Flandrense unterstellt*. Dieser Ausdruck ist von je auf Brügge bezogen², und der Name Flandern wird in der Tat zuerst für die Umgebung Brügges gebraucht⁸. Indessen hat es eine Ortschaft Flandern niemals gegeben. Auch verknüpft der Text unter fünf gesicherten Ortsnamen das municipium Flandrense mit Xoyon, dem entfernten Bischofssitz. Hier wird der karolingische Überarbeiter der Vita seine Hand im Spiele haben. Unterläge der Text aber weiter keinem Zweifel, so ist sicher Oudenburg, westlich von Brügge, mit seinen im Mittelalter angestaunten, uralten Mauerresten⁴ gemeint. Es kommt hinzu, daß dieses merovingische Brügge weder mit den vorhergehenden Zeitläufen noch mit den folgenden in irgend einer Beziehung steht. Es kann

1 MG. Script, rer. Merov. IV S. 695¹²ff.: Custos urbium seu municipiorum his vocabulis, Vermandensi scilicet, quae est matropolis urbs, Tomacensi vero, quae quondam regalis exstitit civitas, Noviomagen&i quoque et Flandrensi!, Gandensi etiam et Corturiacensi. — Die vita benutzt zwar eine Arbeit des gleichzeitigen Audoen, ist im übrigen aber ein Produkt der Karolingerzeit, vgl. Bruno Krusch in seiner Einl. zur vita S. 645ff.

2 Zurück geht dieses auf die Notitia Galliarum des Hadrianus Valesius. Paris 1675 fol. S. 196, der in einem Auszug der Lebensbeschreibung municipium Brugense fand. Dieser sonst unbekannte Abriß kann natürlich nicht maßgebend sein.

8 Pirenne, Geschichte I S. 52 (46) Anm. 1.

4 Tractatus de ecclesia S. Petri Aldenburgensi, kurz nach 1084 geschrieben, MG. SS. XV S. 867-872.

nicht auf römischen Ursprung hinweisen — wurde es doch nicht von dem römischen Straßennetz berührt¹ — und während sich etwa in Duurstede eine ganze Anzahl Münzen der Merovinger und der älteren Karolinger gefunden haben², stammt die älteste Münze, die bei Brügge ans Licht getreten ist, aus der dortigen Münzstätte Karls des Kahlen⁸.

Kurz alles vereinigt sich, die Existenz eines vorkarolingischen Brügges rundweg abzulehnen.

Wenn dagegen Karls des Kahlen Münzen mit der Aufschrift Bruggas mo. die erste völlig sichere Kunde von Brügges Frühzeit geben, so weist auch das überkommene Schriftwerk die ältesten (Nachrichten unter seine Regierung. — In die Jahre 940 bis 946 muß ein Schreiben fallen, das der Graf von Flandern, Arnulf der Alte (918—964) an Hugo, Erzbischof von Reims, sandte⁴. Er erinnert ihn daran, daß sein Großvater Balduin der Eiserne (f 879) den ihm von Reims übersandten Leichnam

¹ Camille van Dessel, *Topographie des voies Romaines de la Belgique*. Brüssel 1877. führt auf seiner Karte nur eine unwichtige Straße Thielt-Oedelem an, die ohne weiteren Anschluß in der Umgegend von Brügge verläuft. Dagegen ist Oudenburg ebenso wie das alte Turholt mit Straßen versehen. Auch die archäologische Ausbeute ist gering.

² Vogel S. 78 Anm. 1.

⁸ Ende Oktober 1858 sind zu Assebrouck s. ö. Brügge mindestens 139 Denare von Brügge, 48 von Arras, 13 halbe Denare von Quentowic und 5 von St. Denis aufgefunden. Die Stücke der Brügger Münze sind Karl d. Kahlen und Karl d. Einfältigen (893—923) zugewiesen. A. de Schodt, *Résumé historique de la numismatique brugeoise*. Ann. de la Fédération archéol. et histor. de Belgique. Brügge 1888. TTF S. 237f. — Nach brieflicher Mitteilung Herrn Dr. Gilliodts-van Severen sind seither keine neuen Funde gemacht worden.

⁴ AA. SS. oct. 14, VI, S. 496. Der undatierte Brief kann nicht vor Juni 940 und nicht später als 946 verfaßt sein, da Hugo (von Vermandois) nur in diesen Jahren in Reims wirklich residierte und über die erzbischöfliche Bibliothek verfügte. In dem Schreiben bittet Arnulf um nähere Nachrichten von St. Donatian. Über Hugo vgl. R. Köpke und E. Dümmler, *Kaiser Otto d. Große*. Jahrbücher der deutschen Gesch. Leipzig 1876. S. 105 und 151.

des hl. Donatian im Kloster Turholt beigesetzt, dann nach Brügge überführt habe. Alles andere, was die Überlieferung sonst bietet, tritt gegen diesen Brief, der kaum hundert Jahre jünger ist als die Ereignisse, völlig zurück. Wann die zweite feierliche Übertragung von Turholt nach Brügge stattgefunden hat, wissen wir nicht, und so kann uns auch das ziemlich gesicherte Jahr 840 bis 8412 für die Übersendung der Gebeine von Reims an Balduin nicht helfen. Ist es doch unbekannt, wie lange Donatian in Turholt geruht hat. Aber die Vermutung bleibt unbenommen, die Einholung der Reliquie nach Brügge mit Balduins Kämpfen gegen die Normannen in Verbindung zu bringen. Vor dem Einfall von 864, als die flandrische Landwehr die Nordleute mit blutigen Köpfen heimsandte⁸ hat Balduin den Heiligen nach Brügge schaffen lassen, vielleicht mit dem doppelten Zweck, den Mut seiner Flandrer zu stärken und die Gebeine in der festen Burg am Swin besser als in dem ungeschützten Kloster zu Turholt zu bewahren. In Brügge ist Donatian in der Burgkapelle, die wohl ursprünglich der Maria geweiht war⁴, beigesetzt worden.

Wie kam man aber dazu, gerade an der Stätte des späteren Brügge eine Burg anzulegen?

Die Geschichte der Normanneneinfälle und die Topographie der flandrischen Küste geben die Antwort.

¹ Zumal wenn nur so trübe Quellen vorhanden sind wie die Reimchronik, in ihrem älteren Teil Ende des 13. Jahrhunderts geschrieben, vgl. O. Holder-Egger in MG. SS. XXV S. 7405. Die Chronik ist ihrerseits maßgebend für Johannis Longi Chron. S. Bertini eb. S. 76887 ff.

² AA. SS. eb. S. 493. — Es handelt sich um den vielumstrittenen Brief Ebos von Reims an Balduin d. Eisernen von 842, gedruckt auch bei Miräus S. 22 oder Gallia christiana V S. 351. Wie gesagt, für uns ist er nicht ausschlaggebend.

⁸ Hincmari Remensis ann. MG. SS. I. S. 465[^]: Nortxnanni qui cum plurimo navigio in Flandris appulerunt, resistentibus sibi pagensibus. Vogel S. 196.

⁴ Die Urkunde Arnulfs d. A. von 961, Miräus S. 43, nennt die Kirche der Maria und dem hl. Donatian geweiht. Später behauptet Donatian allein den Platz.

Aus nordöstlicher Richtung warf ein Meeresarm seine Wasser weit ins Land hinein. Es ist das Sinkfal, das spätere Swin¹. An der Stätte der Stadt Sluis gabelte es sich und umspülte die beiden Sandbänke und im Werden begriffenen Inseln, den Kad- und den Wulpensand. An zwei Punkten, in der Nähe des heutigen Knocke und gegenüber von Walcheren, blieb die Verbindung mit der offenen See gewahrt. So konnte das Salzwasser noch weiter ins Innere dringen und etwa dort, wo später die Stadt Brügge sich ausdehnte, die Fluten eines Flößchens, die Reye, die in dessen bei dem damaligen Waldreichtum mehr Wasser führte, aufnehmen. Hier trat aber auch der Sandboden des Turholter Plateaus² an diese Wasserläufe heran. Es war die Grenze des dauernder Ansiedlung fähigen Terrains. Wenn draußen noch jede höhere Flut die uneingedeichten Strecken weithin überströmte, brach sich ihre schon geschwächte Kraft an dem sandigen Diluvialboden. Er bot auch besseres Trinkwasser als das Sumpfbgebiet weiter seewärts³. Fand man ferner im Sinkfal mit seinem Gewirr von Wasseradern treffliche Liegeplätze für Schiffe, so mochte man am besten in Brügge anlegen und trockenen Fußes ins Innere gelangen können. Wegen dieser Landungsstelle und der Fahrtrinne, die Reye und Sinkfal bildeten, war es der Ort, wo sich der vielleicht nicht imbedeutende Küstenverkehr der Karolingerzeit abwickelte. Darum ist dort die Münzstätte Karls des Kahlen errichtet, neben der sich höchstwahrscheinlich eine Zollbude erhob.

Den Normannen war das Sinkfal als gut geschützter Hafen bekannt. Als sie sich vollends seit 837 auf Walcheren, also unmittelbar vor der östlichen Einfahrt, festsetzten⁴, mußte der Schutz des Swin die erste Sorge der flandrischen Landesver

¹ Die näheren Ausführungen über das Sinkfal (Swin) s. unten.

³ Vidal de la Blache S. 78, Blanchard S. 316.

⁸ Ein sehr wichtiger Punkt! — Das 5 km abwärts gelegene Damme mußte sein Wasser aus den gräflichen Teichen zu Maele, zwei Stunden weit, herleiten, Wamkönig m S. 13.

⁴ Vogel S. 71, 74, 86. Im Jahre 841 wird Walcheren an Rorik zu Lehen gegeben.

teidigung bilden. Wie begehrlieh die Normannen ihre Blicke auf das Swin richteten, wie wohl es ihnen vertrant war, zeigt am besten die Tatsache, daß sie Brügge mit „bryggjatt = Landungsbrücke, Anleger den Namen gegeben haben¹.

In Flandern hat man wohl schon seit Earls d. Gr. Küstenschutz 800 und 808 Strandwachen gehabt²; damals mag Oudenburg den Stützpunkt abgegeben haben. Aber für die Sicherung des Swin lag es zu weit ab; hier mußte eine neue Verteidigungslinie angelegt werden. Man wählte die voraussichtlichen Landungsstellen der Feinde, Brügge als die wichtigste, weiter östlich davon Aardenburgs und Ostburg⁴, beide gleichfalls an einer

¹ Die älteste Namensform ist Bruggas. Nach Moriz Heyne, Deutsches Wörterbuch. Leipzig 1905. I bedeutet altnordisch bryggja Hafendamm und Landungsplatz. Wie Prof. Dietr. Schäfer mir indessen mitteilt, ist eine Anlage gemeint, die den Uferrand für anlandende Schiffe zugänglich machen soll. Er erinnert an die „Brücke“ zu Bergen und die Danziger Lange Brücke. — Es gab demnach an der Heye ein Brettergerüst, das trotz der sumpfigen und häufig über schwemmtten Uferstrecken ungehindertes Anbordgehen und Verlassen der Fahrzeuge ermöglichte. Gewiß handelt es sich um einen ganz primitiven Anleger, zu dem einige geschickt zusammengefügte Bretter und Bohlen genügten.

Alle anderen Erklärungen versagen übrigens völlig. An eine „Brücke,“ die über einen Wasserlauf hinüberführt, ist nicht zu denken, denn 1. findet sich kein Anzeichen davon, so viele Stege es auch gibt, 2. Brückenstadt für den Verkehr von Westen und Osten, wie man wohl erklärt hat, ist ausgeschlossen, da ein solcher nicht existiert, 3. liegt das ältere Brügge durchaus auf dem linken Beyeufer, 4. scheiden die interessanten befestigten Brücken gegen die Normannen, Vogel passim, aus, weil kein Fluß zur Weiterfahrt über Brügge hinaus vorhanden ist. — So hat Brügge den Namen gleichsam von der Wasserseite empfangen, was sich später in nächster Nähe bei Sluis wiederholt.

² Vogel S. 51.

⁸ Anfänglich zumeist Bodenburg genannt. MG. SS. II S. 188g er wähnt es zu 960; 961 bei Miräus S. 44.

⁴ Als castrnm 989 bezeichnet, vgl. L. Ph. C. van den Bergh, Handboek der Middel-Nederlandschen Geographie. Haag 1872. 2. Aufl. S. 225; 1014 als civitas MG. SS. XV S. 6168l.

Verästelung des Sinkfal gelegen¹. Dort flammten die Feuersignale — die Baken² — und dort hat Balduin und seine Mannschaft gegen die Normannen gefochten. Daß Brügge die beiden östlichen Plätze überholte, war durch seine Lage an der Straße nach Turholt und weiter ins Innere bedingt. Auch war es weniger den Sturmfluten ausgesetzt als die Aardenburg und Ostbürg, die zunächst noch länger einfache Warttürme blieben.

Die gut organisierte Küstenwacht tat ihre Schuldigkeit. 820 und wieder 864 glückte die Abwehr der Normannen⁸. Das wollte etwas heißen zu einer Zeit, als die Nachbargebiete zwischen Lys, Aa und Yser (850) und ebenso das auf der Schelde leicht erreichbare Gent (851) furchtbar zu leiden hatten⁴. Da das Sinkfal ihnen durch die Befestigungen und durch den Arm Balduins des Eisernen unzugänglich blieb, mußten die Normannen mit der Ysermündung vorlieb nehmen. Als später nach Balduins Tode (879) die Gegend um Brügge zum ersten und einzigen Mal von den Dänen heimgesucht wurde, erfolgte der Angriff bezeichnenderweise nicht von der See her, sondern von Süden, nämlich auf dem Zuge, den die Normannen im Frühjahr und Sommer 883 von Condä aus gegen die Küste richteten⁵. Mit besonderer Er-

¹ Mit Ondenburg und Bourburg, das an der Aa eine ähnliche Stellung gehabt haben mag, sind es die einzigen Orte in Alt-Flandern, die auf -bürg enden. Middelburg in Flandern ist eine spätere Gründung.

² Brügge ist von Ondenburg und Aardenburg je 16, Aardenburg von Ostburg km entfernt. Über die „Baken“ vgl. Vita Karoli Comitis auct. Waltero MG. SS. XII S. 54488«: *Signa quoque, quibus in sublime levatis ad pugnas in id federatos accersire queque ob insaniam nimirum bellandi furentium „bachas“ lingua illorum vocare solebant.*

⁸ Vogel S. 63.

⁴ Eb. S. 129, 130. Später werden diese Gegenden besonders 879/880, heimgeecht, wo die Normannen in Gent und Kortryk überwintern, eb. S. 264ff. Wieder hören wir nichts von der Gegend des Sinkfal!

⁸ Ann. Vedast MG. SS. II S. 200¹⁹ *maritima petivere loca----- Flamingos e terra sua fugere compulerunt.* Vogel S. 315 A. 2 be stimmt Flandern richtig als Küstenland zwischen Sinkfal und Yser, s. ö. bis zur Schelde und Lys.

bittenmg scheint gekämpft zu sein. Ob Brügge damals gefallen ist, ist zweifelhaft; wenigstens hören wir nicht, daß Donatian aus seiner Ruhe aufgestört wurde, was leicht einen Bericht hätte veranlassen können.

2. Kapitel. Brngensis colonia.

Brttgge ist als Siedelung nicht so früh zur Entfaltung gelangt wie Arras und St. Omer im Westen und Gent im östlichen Flandern.

Immerhin ist Brügge unter der Regierung Arnulfs d. A. (918—964) *portus* und *oppidum*¹. Es besteht eine Siedelung neben der gräflichen Burg, der *urbs*. Brttgge besitzt einen Markt. Zwei Pfarrkirchen, der Maria und dem Erlöser geweiht, und eine Kapelle des hl. Christoph, die eigentliche Marktkirche, sind für die Bürger bestimmt². Der *portus* ist indessen weder befestigt noch aus der Gerichtsbarkeit des platten Landes eximiert.

Außer dieser sicheren, aber dürftigen Kunde führt noch eine andere Nachricht von dem Werden Brügges in die Zeit Arnulfs d. A. Ein Kleriker des Oudenburger Pfarrsprengels schrieb nicht lange nach 1084 einen Traktat über die Kirche

¹ Beide Ausdrücke kommen in dem erwähnten Briefe Arnulfs an Hugo von Reims, geschrieben zwischen 940—946, vor; *portus* heißt“ Brügge auch in der *Translatio prima S. Bavonis MG. SS. XV S. 597*[^], kurz nach 1010 verfaßt. Namentlich *portus* ist der Ausdruck für eine Siedelung) aus der die flandrischen Städte hervorgehen. Wenn Befestigung, Gerichtsbarkeit und Markt die drei Kriterien einer deutschen mittelalterlichen Stadt sind, so ist zu bemerken, daß Befestigung nicht unbedingt zur späteren flandrischen *villa franca*, die einen städtischen Schöffenstuhl und einen Markt besitzt, erforderlich ist

² Die Urkunde von 961, *Miräus S. 48*, nennt *St Christoph iuxta forum*; eb. in *parochia St Mariae Brogensis*, durch das Beiwort von der Burgkapelle unterschieden. *St Salvator* wird als *in castro forinseco* bezeichnet

des hl. Peter zu Oudenburg. Er war ein Mann mit offenen Augen, der für Geographie, Gesteinkunde und allerhand sonstiges Interesse hatte*, was nicht gerade dem Gesichtskreise eines mittelalterlichen Geistlichen in abgelegener Gegend nahelag. Wie er die Abtragung der Mauer zu Oudenburg und die Verwendung der Steine beim Bau der dortigen Kirche des hl. Petrus erzählt, kommt er auch auf Brügge zu sprechen, und wir erfahren: Ein flandrischer Graf Emaldus Barbatus hat Brügge zu erbauen begonnen². Bei der ungünstigen Überlieferung des Traktats³ ist durchaus nicht gesagt, daß unsere Quelle von Anfang an Barbatus hatte; da wir uns aber einmal damit abfinden müssen, so entsteht die Frage: Wer ist denn Emaldus Barbatus?

Man hat wohl an Arnulf ü. (964—988) gedacht, der in der Tat zweimal Barbatus genannt wird⁴. Aber dieser Fürst ist von dem Oudenburger kurz vorher völlig richtig als Arnulf, Vater Balduins des Bärtigen, bezeichnet worden⁵. Auch geht er im allgemeinen unter dem Namen Arnulf der Junge (iuvenis). Man darf auf diese Beinamen nicht eben viel Gewicht legen, da die Quellen häufig inkonsequent sind⁶. In unserem Falle freilich neigt sich die Schale beträchtlich zu Gunsten des älteren Arnulf. Unter ihm tritt die Stadt zuerst in einem sicheren

* MG. SS. XV S. 867* 8724, 8718g.

a Eb. S. 872u—19. Nam antea Balduini Insulani (1086—1073) temporibus comitis totius Flandriae, aedificia Brugensis urbis magna ex parte ex lapidibus istis (von Oudenburg) constructis dignoscuntur. Quia postquam Emaldus Barbatus Bruggiam aedificare coepit, muros huius urbis destruere et lapides Bruggensibus tribuere in urbis aedificium fecit, quatenus hac destructa augmentaretur illa constructa.

² Er war in einem Pergamentkodex des 14. Jahrhunderts enthalten, über dessen Verbleib man nichts weiß eb. S. 86718; 1840 wurde er zuerst und zwar schlecht herausgegeben, und nach diesem Druck hat die Edition der MG. SS. erfolgen müssen.

* Holder-Egger eb. S. 872 Anm. 2, ferner Vanderkinderel S. 294.

* MG. SS. XV S. 8692j.

* Vgl. Pirenne, Geschichte I S. 214 (182) Anm. 1, wo es sich um einen Bobertus Barbatus handelt. Auch des Irrtums des Lambert von Hersfeld über die Nachfolge in der „Grafschaft des Balduin“ ist hier zu gedenken. Ann. a. 1071. S. It. G. (Holder-Egger) S. 1215.

Dokumente auf, und er hat ihr seine Fürsorge angedeihen lassen. Denn eben in jenem Schreiben an den Erzstuhl zu Keims bittet der Graf um Nachricht vom Leben und Wirken des hl. Donatian, den er gern zum Schutzheiligen der Siedelung Brügge hätte. So ist denn der Emaldus Barbatus des Traktats wohl kein anderer als Arnulf der Alte.

Auch sonst ist die Oudenburger Nachricht in mehr als einer Hinsicht interessant. Einmal zeigt sie, daß man von der späteren Tradition, welche Balduin II. dem Kahlen die Befestigung der Siedelung und Überführung der Oudenburger Materialien zu schrieb, im 11. Jahrhundert noch nichts wußte. Unbedingt ist dem Oudenburger mehr Glauben zu schenken als den sehr viel jüngeren Quellen, der Reimchronik und ihrem Ausschreiber Johann von Ypern².

Was ist nun von dem Abbruch der Oudenburg und der Überführung ihrer Steine nach Brügge zu halten?

Die ursprüngliche Burganlage zu Brügge befand sich nicht auf dem Boden des heutigen Burgquartiers, sondern südwestlich hinter den jetzigen Hallen⁸. Von dort ist die Burg verlegt worden. Darauf beziehen sich die Worte *lapides Brugensibus tribuere in urbis aedificium fecit*. Zweifellos ist mit *urbis* die gräfliche Burg gemeint; lediglich um ihren Aus- oder Neubau handelt es sich, während das *oppidum* nichts damit zu schaffen hat.

Dagegen möchten wir der Stadt jene ersten Worte *Bruggiam aedificare coepit* zuweisen. Arnulf d. A. ist tatsächlich der Gründer und Erbauer der Stadt, wie Balduin d. Eiserne die erste, Balduin von Lille die zweite Burganlage schuf. In den nördlichen Küstengebieten, auf dem reichlich vorhandenen Ödland haben die Grafen von Flandern noch bis ins 13. Jahrhundert

¹ *Oppido enim de illo nostro veilem cognoscere aliquid patrono.*

¹ Keimchronik v. 161. — Joh. Longi Chron. MG. SS. XXV S. 7698.

⁸ Wamkönig H. S. 112 — vgl. ferner die Karte Pirennes in seiner Ausgabe der *Passio*, auf die ich für alle Angaben der älteren Topographie Brügges verweise.

hinein nach Kräften kolonisiert. Bei solchen Siedelungen wurden die Neuankömmlinge ebenso wie die Siedler, die bereits an Ort und Stelle wohnten, behandelt und hatten für Überlassung einer Hausstelle einen Zins von einigen Solidi jährlich zu entrichten. Die Hausstellen waren von gleicher Größe. Zudem erhielt die Gemeinde einen Platz für den Markt unentgeltlich geschenkt. So hat man bei Erhebung Ostendes zur Stadt verfahren (1267)² — Daß sich in Brügge vor Arnulf Ansiedler schon eingefunden hatten, möchten wir nach dem, was über den Verkehrsplatz Brügge im 9. Jahrhundert zu sagen war, für gewiß ansehen. Ihnen ist dann wohl von Fall zu Fall Bauland überwiesen worden. Aber ebenso ist nach den Worten des Oudenburger Geistlichen an einem wirklichen Gründungsakt Arnulfs festzuhalten, in dem der Graf als Stadtherr die verfügbare Fläche systematisch ver gabt« oder ihre geregelte Aufteilung anbefahl.

Brügge trug für Angehörige der fortgeschrittenen Gegenden Altflanderns noch lange den Charakter einer Neugründung. Zwei voneinander unabhängige Quellen des 11. und des beginnenden 12. Jahrhunderts bezeichnen die Stadt als *colonia*³ die Bürger als *coloni*⁴. *Colonia* nennt sie noch 1114 im Gegensatz zur Burg, dem *palatium*, Hariulf, der bekannte Mönch von St. Riquier im Ponthieu, seit 1105 Abt von St. Peter zu Oudenburg⁵, und der Mönch, der die Brügger als *coloni* kannte, beschrieb die „Taten des König Knut“ nicht vor 1037⁶ Hariulf hatte sein Leben auf altem Kulturboden verbracht, und der zweite Autor gehört

¹ Vgl. MG. SS. XV S. 86617 ff., Brief des Erzbischof Gervasius von Reims an Balduin V. (1036—1067) — s. auch Thourout, Cout. Vn. 1.

² Vgl. die Urk. bei Wamkönig II 2 n. 164f. Die dort für Ostende vorgesehene Errichtung einer Halle kommt für das 10. Jahrhundert nicht in Betracht. In Ostende sollten die *asures* 3 Ruten breit und 7 lang sein. Der Zins, über den Buch geführt wurde, vgl. Pirenne, Chancellerie S. 744f., betrug 7 s. jährlich für jede *asure*.

* MG. SS. XV S. 890*.

* MG. SS. XIX S. 624g.

⁵ MG. SS. XV S. 873j. Hariulfs Vita Amulfi Episcopi Suessionensis ist 1114 geschrieben, eb. S. 872⁸

⁶ MG. SS. XIX S. 510aof.

nach St. Omery wo man sehr viel weiter war als im Norden der Grafschaft. In ihren Augen waren daher die dortigen Zustände noch durchaus unfertig und roh. Hariulf, der sich offenbar in seiner neuen Umgebung zu Oudenburg sehr wenig heimisch fühlte¹, erzählt, daß ein auf Befehl Graf Boberts des Friesen (1071—1093) angelegtes amtliches Verzeichnis der in Brügge und Umgebung vorgekommenen Mordtaten eine Unzahl ergab, die mit 10000 Mark reines Silber nicht hätten gesühnt werden können².

Jener ungenannte Mönch hat zum erstenmal ein Wort vom Handel zu Brügge zu sagen: Die angelsächsische Königin Emma flieht zum flandrischen Grafen Balduin von Lille. Mit günstigem Winde setzen die Flüchtlinge über „und legen an einer Landungsstelle unweit der Burg Brügge an. Zu Brügge wohnen flandrische Siedler, und es ist weithin bekannt, da Händler es häufig aufsuchen und alles, was Menschen für begehrenswert halten, sich dort vorfindet.“³ Streng genommen nennt der Verfasser die Brügger selbst nicht eigentlich Händler; aber die Siedelung ist doch schon ein Handelsplatz, und wenn klösterliche, grundherrliche und bäuerliche Wirtschaft nicht genügt, so kauft man bei den Handelsleuten, die sich dort aufhalten. Mehr ist freilich aus den Worten des Mönchs nicht herauszulesen⁴.

¹ MG. SS. XV S. 88737, 8886 und 890u. — Ein zutreffendes Bild von den Flandrem des 9.—11. Jahrhunderts entwirft Te Winkel auf Grund der Literaturdenkmale.

³ MG. SS. XV S. 890aßff.: *Et inbente comité Eremboldus pretor assumptis secum prudentibus viris, in Bragensi palatdo supputates per nomina interfectis Brugensis coloniae vel aliorum locorum, unde personarum noticiam colligere potuerunt, invenerant et scripto indiderunt, quoniam expansio decem milium marcarum argenti meri non potuisset persolvere.*

⁸ MG. SS. XIX S. 524aff.: *Et cuidam stationi haud longe a castello Brugensi distanti sese applicant. Hoc castellum Flandrensibus colonis incolitur, quod tum frequentia negotiatorum tum affluentia omnium, quae prima mortales ducunt, famosissimum habetur. Der Ausdruck castellum Flandrensibus colonis incolitur ist nicht wörtlich wiederzugeben, denn in der Burg haben nie Bürger gewohnt.*

⁴ Dergleichen starke Superlative werden leicht überschätzt. Gemeinhin wird diese Stelle als Beweis für die frühe Bedeutung des

Wenn die Brügger hier Flandrer genannt werden, so sind damit keineswegs alle Untertanen der Grafen von Flandern gemeint, sondern speziell die Bewohner der Küstenstriche zwischen Sinkfal und der Yser bis zur Schelde und Lys hin. In See flandern aber hatte sich die germanische Freiheit durchweg erhalten¹. Daß die Neusiedler nicht gerade die ruhigsten und sittsamsten Elemente der Grafschaft bildeten, ist ohne weiteres sicher, auch wenn wir die Nachricht Hariulfs von den zahlreichen Untaten nicht hätten. Man muß sich die ersten Bürger Brügges und das Leben und Treiben dort nach dem drastischen Bilde vorstellen, das Alpert von Metz von den Händlern zu Tiel an der Waal entwirft² abzüglich einiger Übertreibung des geistlichen Autors.

So war Brügge Handelsort, ehe seine Burg üblicher Aufenthalt der flandrischen Dynasten wurde. Residierten doch

Brügger Handels zitiert. So Frensdorff S. 85 und Roscher-Stieda S. 108. — Hier sei der Ausdruck der Vita S. Humberti Maricolensis, geschrieben um 1050, MG. SS. XV S. 79835 genannt, wo Brügge als viens bezeichnet wird. Über die vici als Handelsplätze vgl. die sorgsamsten Untersuchungen E. Dünzelmans im Bremischen Jahrbuch Bd. 16. Bremen 1892. S. 166.

¹ Die Bewohner gehören keiner Familie an und sind persönlich frei; vgl. Pirenne, Geschichte II S. 97 und ders. Soulèvement Einl. S. 5. — Man hat der flandrischen Küstenbevölkerung auch westlich vom Sinkfal friesische Abstammung oder Vermischung mit friesischen Elementen zugeschrieben. M. E. zu Unrecht. Ch. Piot, Les Frisons en Flandre, Bull. de l'Acad. roy. des sciences, des lettres et des beaux arts de Belgique ser. 3, t. 36, Jg, 68 (1998) S. 78—92, wird niemand überzeugen. Wenn Jan te Winkel in Pauls Grundriß der German. Philologie 2. Aufl. (1901) II S. 787 nördlich der Lys eine friesisch-fränkische Mischsprache annimmt, so warnt mich Prof. Theodor Siebs ausdrücklich vor solchen Behauptungen; vgl. auch seine Ausführungen in demselben Grundriß I S. 1153. — Ebensowenig sind sächsische Siedelungen an der Küste sicher gestellt, wofür Vanderkindere eintritt, Introduction & l'histoire des institutions de la Belgique au Moyen Age. Brüssel 1890. S. 112.

² MG. SS. IV S. 71843 ff. De diversitate temporum lib. II.

im 10. und 11. Jahrhundert die Grafen zumeist in Arras¹. Erst mit Robert d. Friesen (1070—1093) ist der Schwerpunkt der gräflichen Regierung nach dem Norden des Landes verlegt worden². Auch bedeutete im frühen Mittelalter ein Hofhalt ja nicht dasselbe fflr das Aufkommen einer Stadt wie in neuerer Zeit.

¹ Wamkönig I S. 114 — Pirenne, Geschichte I S. 220 (186), vgl. auch MG. SS. XXVII S. 412g Giraldu Cambr. Gemma Ecclesiastica: In urbe Atrabatensi, que comitatns Flandrie caput esse solet.

^a Pirenne, Geschichte I S. 190 (163). — 1089 wird der Propst von St. Donatian zum Kanzler von Flandern ernannt und erhält damit die Oberaufsicht über die gesamte Domänenverwaltung des Grafen, Derselbe, Chancellerie S. 745.

8. Kapitel. Galbert.

Was bisher über Brügge zu sagen war, ergab sich aus gelegentlicher Erwähnung und nebensächlichen Notizen bei Autoren, denen es um den Ort selbst keineswegs zu tun war, und dazu steuerten noch Briefe und Urkunden ihr karges Material bei. Mit dem 12. Jahrhundert wird es anders und besser. Damals hat Brügge in Galbert, einem Rechnungsbeamten der gräflichen Domänen¹, einen Mann besessen, der in große und folgenreiche Umwälzungen seines Landes gestellt, sie in schlichter einfacher Weise Tag für Tag aufzeichnete². Diese Notizen legte er seinen Wachstafeln zu Grunde, als er die Ermordung seines Grafen Karls d. Guten zu schildern unternahm³. So hat Galbert eine Arbeit geschaffen, die durch seltene Lebenstreue sich von der Masse mittelalterlichen Schriftwerks abhebt, für die Kunde von Brügges Frühzeit aber unschätzbar ist. War doch Burg und Stadt der Schauplatz der blutigen Ereignisse des Jahres 1127. Am 2. März wird Graf Karl von Verschwörern in der Kirche des hl. Donatian ermordet. Es folgt eine Zeit der Verwirrung und des Schreckens für das Land. Die Verschworenen, an ihrer Spitze Bertulph, Propst von St. Donatian, und sein Bruder Haket,

¹ Den., Passio Einl. S. 2 f.

² MG. SS. XD S. 58096 ff.

³ MG. SS. XU Passio Karoli Comitis auct. Galberto S. 561 ff. Nach dieser Edition zitiere ich. Eine kommentierte Ausgabe hat Pirenne, Passio geliefert. Er zieht im Gegensatz zu Köpkes Titel die Bezeichnung *De multro, traditione et occisione Gloriosi Karoli Comitis Flandriarom* vor. Dem Galbert gilt auch der Ansatz van Houttes.

der Kastellan von Brügge, werden in der Burg zu Brügge belagert; sie fällt nach verzweifelterm Widerstande. Zwischen den beiden Hauptbewerbern um die Grafschaft Dietrich von Elsaß und Wilhelm von der Normandie kommt es zu offener Fehde, bis nach Wilhelms Tod Dietrich als alleiniger Herr anerkannt wird. — Für Brügge waren es inzwischen böse Wochen. Das suburbium, das sich längs des linken Reyeufers südlich und südwestlich von der Burg hinzog, war bis dahin unbefestigt; erst jetzt schanzte die Einwohnerschaft, Geistliche und Laien, Tag für Tag, bis die Umwallung abgeschlossen ist. Im Norden ragten die Mauern der Burg; im Osten ließ man es wohl bei dem Schutz durch das Flößchen bewenden, im Süden scheint schon vorher ein Graben die Reye mit der Boterbeke verbunden zu haben, so daß nur der Westen außer der Deckung durch sein Sumpfterrain noch Graben und Pallisaden bedurfte. Der „Sand“ lag bereits außerhalb dieser Verteidigungslinie. Noch begann man die Befestigung auf Befehl des herkömmlichen Befehlshabers des Bürgeraufgebots, des Kastellans; aber, wie Galbert versichert, von vornherein in der Absicht, den Mördern sobald als möglich abzusagen. In der Tat haben die Brügger weiterhin Seite an Seite mit den Belagerern gefochten. Aber auch vor den «beutelustigen Angreifern war die Bürgerschaft nicht sicher, und geängstigt saßen die Einwohner wie Galbert selbst in ihren Häusern, während hier und da die Strohdächer durch die Brandpfeile der Eingeschlossenen und der Schnapphähne unter dem belagernden Heerhaufen Feuer fingen. Bei der leichten Bauart der Häuser in diesem steinarmen Lande lag die Brandgefahr nahe genug, und Brügge ist denn auch während des 12. und 18. Jahrhunderts durch Feuer furchtbar heimgesucht worden. — Inmitten der Bürgerquartiere erhoben sich die aus

i Ihre Mauer umschloß auch die Kirche von St. Donatian und die Baulichkeiten des Kanonikatetifte.

* Galbert MG. SS. XII S. 575⁴—576s.

* Eb. S. 577⁸ und 610⁴l.

* Eb. S. 580⁸⁸—⁸⁸.

6 Vier Brände der Jahre 1184, 1187, 1227 und 1280 zählt de Wolf S. 302 auf.

Stein gebauten Höfe des Adels, die sich häufig durch einen Graben völlig abschlossen¹. Wie bei allen mittelalterlichen Städten, so lagen auch hier Ackerstücke oder noch unbebaute Flächen innerhalb der neuen Befestigung⁸. Oberhaupt war die Bauweise noch wenig geschlossen, und Brügge mochte sich wie ein entlegeneres niedersächsisches oder westfälisches Landstädtchen unserer Tage oder wie ein Bethlehem Meister Breughels ausnehmen.

Leider läßt uns Galbert in bezug auf die Organisation der Bürgerschaft einigermaßen im Stich⁸. Wenn die *cives* gemeinsam vorgehen, so geschieht es wohl auf Grund einer beschworenen Friedenseinung, der *communitas*. Ihre Organe, die Geschworenen, treten bei Galbert nicht hervor; doch liegt ihnen ob, die Keure, die Graf Wilhelm am 6. April 1127 der Stadt verleiht, weiter auszugestalten⁴. Bis dahin hatte Brügge jedenfalls noch keine eigenen Stadtschöffen. Sie mögen damals als Magistrat zur Wahrnehmung der zivilen Gerichtsbarkeit eingeführt worden sein⁶.

¹ Galbert MG. SS. XII S. 577⁴⁸ff. — Über die festen Häuser des Adels, die Steenen, vgl. Pirenne, *Passio* S. 50 Anm. 2, auch van Hontte S. 52.

a Galbert MG. SS. XII S. 588M — Eine offene Kloake, eb. S. 577⁵³. Van Hontte S. 77 charakterisiert das damalige Brügge treffend als „ein nicht eben sauberes großes Dorf“.

⁸ Das Problem der Entstehung der Brügger Stadtverfassung ist nach Lage der Quellen kaum je zu lösen. Vanderkindere, *Annales de L'Est et du Nord* Jg. I. Paris-Nancy 1905. Iff. hat mit großem *Nachdruck auf die Geschworenen als Vertreter der *communitas* hingewiesen. Für Brügge wird das insofern bestätigt, als bei Errichtung des jährlichen Schöffentums daselbst, Januar 1241, seine Rückverwandlung in ein lebenslängliches Amt dem Ermessen des *consilium*-----*villae Brugensis* anheimgestellt wird, d. h. den Geschworenen der Gemeinde. Die Urk. bei Gheldolf IV n. 5. Über die *communitas* und die flandrischen Städte vgl. auch Georg Waitz, *Deutsche Verfassungsgeschichte* VII. Kiel 1876. S. 899 und 401. — Heranzuziehen ist der sorgsame Aufsatz de Wolfs.

⁴ Galbert MG. SS. XII S. 590[^]: Comes-----superaddidit eis (*civibus*), ut potestative et licenter consuetudinarias leges suas de die in diem corrigèrent et in melius commutarent secundum qualitatem loci.

⁶ Vanderkindere eb. S. 820, 842, 847.

Wie sich der Schöffenstuhl alsbald das Übergewicht über die ältere Institution der Geschworenen verschaffte, ist nicht auszumachen. Später tritt das Geschworenenkolleg als Rat den Schöffen zur Seite, ohne neben ihnen viel zu bedeuten.

Außer der Keure hatte Graf Wilhelm noch zwei Vergünstigungen gewährt. Er erließ den Bürgern den Wohnungszins, den sie für die Siedelung auf gräflichem Grund und Boden zahlten, und zweitens den Sinkfälzoll, der damals noch in Brügge erhoben wurde. Aber nur die erste Verleihung hat Wilhelm aufrecht erhalten können, die Verfügung über den Zoll mußte er wenige Monate später (17. September) rückgängig machen, da die Lehnsträger des Zolls opponierten².

Alles in allem waren die schlimmen Jahre 1127/28 glücklich an Brügge vorübergegangen. Die Stadt hatte doch nicht schwere Heimsuchung durch Mord und Plünderung erfahren. Andererseits hatten ihre Bürger gleich denen der anderen flandrischen Städte bestimmend in die Geschichte des Landes eingegriffen, und unter dem tüchtigen Regiment des Hauses Elsaß konnte Brügge einer gedeihlichen Entwicklung entgegen gehen.

1 Lecta est quoque chartula conventionis inter comitem et cives nostris factae de teloneo condonato et censu mansionum eorum, ----- ne teloneum aut censum deinceps ipsi aut successores loci nostri comiti vel ejus successoribus solverent; Galbert S. 590^a, s. auch eb. S. B89a^f.

9 Galbert MG. SS. XU S. 606^{58ff}. Über die verschiedenen Zölle von Brügge vgl. unten S. 34.

ü. Der Handel.

4. Kapitel. Der Binnenverkehr.

L Flandern.

Das Gebiet des flandrischen Binnenhandels erstreckt sich im Westen längs den Hügeln von Artois, folgt der Scarpe von Arras bis zur Einmündung in die Schelde, die alsdann während ihres ganzen Laufes im wesentlichen die weitere Grenze ausmacht. Ein kleines Gebiet von Reichsflandern, das Land von Aalst mit Städten wie Geertsbergen, Aalst, Oudenarde und Dendermonde ist östlich der Schelde zum eigentlich flandrischen Wirtschaftsgebiet hinzuzurechnen. Es führt zur zweiten Zone des Binnenverkehrs hinüber, die von der bezeichneten Ostgrenze zur Maas streicht, sie geleitet und somit im wesentlichen die Territorien Brabant, Lüttich und Hennegau umschließt.

Was zwischen Scarpe-Schelde und der See liegt, bildete im Mittelalter durchaus eine wirtschaftliche Einheit, soweit die mittleren Zeiten überhaupt größere Wirtschaftskomplexe entwickelt haben. Politische, geographische und wirtschaftliche Faktoren wirkten dabei mit. Solange die Gebiete insgesamt der Herrschaft der flandrischen Grafen unterstanden, genossen sie die Wohltat einer einheitlichen Landesmünze, denn der Graf hatte

i Einbeschlossen wird Toumai, das wirtschaftlich ganz zu den flandrischen Städten hinneigt, vgl. unten S. 27 und 66. Das südliche Bapaume, wichtig als Hauptzollstätte des Landverkehrs mit den Romanen, kommt für den flandrischen Binnenverkehr kaum in Betracht.

das Münzrecht nie völlig aus der Hand gegeben¹. Ebenso ist ein System von Landesmessen ins Leben gerufen in Ergänzung der städtischen Jahr- und Wochenmärkte, und endlich hat die landesherrliche Gewalt schon früh für ganz Flandern gleiches Maß und gleiches Gewicht durchgeführt². Einem so weit herum gekommenen Mann wie Balducci Pegolotti hat dieser Fortschritt nicht wenig imponiert; aus seinen Worten hört man deutlich die Bewunderung für die eminent praktische Institution heraus³. Auch der Rechtsnormen, soweit sie wirtschaftliche Verhältnisse berühren, ist zu gedenken; sie können die ganze Grafschaft als Rechtsgebiet umfassen⁴.

Nicht minder drängten die geographischen Bedingungen dazu, daß der Bewohner von Douai mehr mit dem Genter Handel trieb als mit dem Bürger von Amiens und Laon. Von Nordfrankreich trennten ihn Sumpf- und Waldstrecken, kein schiffbarer Wasserlauf wies dorthin, während er auf seiner heimatlichen Scarpe und der Schelde bequem und billig nach Gent gelangte⁵.

¹ So richtig Gaillard S. 57. — Wenn Wilhelm von der Normandie 1127 an St. Omer die dortige Münze überläßt, nimmt sie Dietrich von Elsaß der Stadt schon 1128 wieder ab, Wamkönig I n. 10.

² *Per totam Flandriam debet esse aequale pondus*, Art. 27 des *theloneum Gandense infra oppidum Balduins von Constantinopel* (1199), Wamkönig II 1 n. 8 S. 28. — Eb. n. 46 S. 89, Keure des Freilandes von Brügge (ca. 1190) § 46: *Omnis mensura sive pisa aequalis erit in villis et in oppido et omnis mensura aequabitur ad mensuram oppidi*.

³ Pegolotti S. 241: *E lo peso, e la misura di Bruggia, e di Guanto, e di Lilla, e di Ipro, e di Doagio sono tuttuno*. Nur beim Getreidemaß werden Unterschiede gemacht, und auch das Tuchmaß weißt eine geringe Differenz auf.

⁴ Wer wegen Vergehen gegen das Handelsrecht in Brügge gebannt wird, ist es in ganz Flandern, eb. S. 246.

⁵ Ein hübsches Beispiel des Flußverkehrs Gent—Douai führt Pirenne, *Villes, marchés et marchands au moyen âge*, *Revue historique* Bd. 67. Paris 1898. S. 66, an aus den *Mirac. S. Rictmdis* (Anfang des 12. Jahrhunderts).

Das System der Schelde mit ihren Zuflüssen bildete so recht das Rückgrat für den blühenden flandrischen Binnenhandel. Außer Gent und Douai, dem sich unschwer Arras anschloß, konnte noch Lille durch die Deule teilnehmen, ungerechnet die zahl reichen Ortschaften an Schelde und Lys. Der Süden verkaufte Getreide, Wolle, Krapp und Bausteine¹ den nördlichen und östlichen Gebieten, die mit Polderwolle und überhaupt mit den Produkten der Viehzucht, später mit den Waren ihres Ausland verkehrs bezahlten. Hierzu trat der Austausch der in den Städten der Grafschaft in solcher Mannigfaltigkeit hergestellten Tuchsor ten und Spezialitäten. Die daraus resultierende Interessengemeinschaft der flandrischen Landesteile zeigte sich stark genug, um auch die politische Trennung zu überwinden. Als der Süden und Westen abbröckelten, Arras (1200), St. Omer und Aire (1212) und ein Jahrhundert später Lille und Douai Flandern entzogen wurden, dauerten die alten Beziehungen ruhig fort. Nur in Kriegszeiten sah man die ehemaligen Landsleute als Feinde an.

Brügge kam in mehr als einer Hinsicht bei diesem flandrischen Verkehr schlecht weg. Es fehlte der Fluß, der das Sinkfal mit den früh regen Gebieten verband. Statt dessen legte sich ein breiter Wald- und Heidegürtel von St. Nicolas bis Turholt zwischen die Stadt und das Tal der Schelde und Lys². Im 12. Jahrhundert schuf man einen gewissen Ersatz, indem das

¹ Um Ypern und Kortryk erreicht der fruchtbare Ton sein Ende, Vidal de la Blache S. 73. Auch die Gegend von Toumai er möglicht ergiebigen Getreidebau, eb. S. 80. — Brügge bezog sein Ge treide zum Teil über Douai, G. Bigwood, Gand et la circulation des grains en Flandre. Vierteljahrschrift IV (1906.) S. 401. Die Um gegend Gents ist im Mittelalter unfruchtbar, Wamkönig I S. 231 und Bigwood S. 445, dort weitere Angaben über den Binnenverkehr. — Vita S. Macharii Prior MG. SS. XV S. 616 85—87 geschrieben 1014, ein Schiff kommt mit Wolle von Toumai nach Gent. — Wa rance d' Arras, Recueil n. 71 S. 186 — vgl. Libell v. 120; Wau, gelbes Färberkraut in Flandern angebaut, Wamkönig I S. 231, erwähnt DammerZolltarif, Hans.U.B.1 n. 432. — Steine: St. R. 1297—Inv. Intr. S. 391: Pro lapidibus Tomacensibus; vgl. MG. SS. XV S. 8714f.

² Pirenne, Geschichte I S. 16 (16).

Yperleet eine Wasserverbindung zwischen Brügge and Dixmuiden und weiter nach Ypern herstellte*. Es führte Kähne, die 6 t Wein luden² Etwas geringer war die vorgeschriebene Höchstfracht auf dem Kanal von Gent nach Damme am Swin⁸ Aber wie es hier das Bestreben der Genter war, am Seeverkehr des Swin teilzunehmen, so ist auch die Anlage oder Schiffbarmachung des Yperleet auf die Initiative Yperns zurückzuführen. Brügge machte erst sehr spät einen Versuch, mit der Lys in Verbindung zu treten, und dieser Kanal kam nicht über das Baustadium hinaus⁴. Zuvor und später hatte die Stadt mit der Sicherung einer guten Verbindung mit dem Meere genug zu tun. Eben wegen der ungünstigen Verhältnisse hat sich das Interesse der Bürgerschaft weniger dem Binnenverkehr zugewandt.

Es kommt hinzu, daß Brügge keineswegs der älteste Sproß der flandrischen Städtefamilie ist. Als es fremden Beobachtern noch immer als Neusiedelung erscheint, ist in Süden und Westen und andererseits wieder im Osten bereits ein Frühverkehr im Gange, der um die Gegend des Swin einen großen Bogen schlägt⁵. Am frühesten kommt Arras⁶ auf; die Bürger dieser alten civitas werden alsbald die Kreditgeber und Wucherer der Grafschaft,

¹ Cart. I n. 4. — Wamkönig II S. 161, 195, 196.

² Gheldolf II S. 188 Anm. 3.

⁸ Cart. I n. 162:51 Wein = 10 „mudden“ Korn = 8 Last Hering = 500 Bohlen = 5 Last Asche = 40 Topf Butter = 36 t Lübecker ■83 t Hamburger Bier = 7 t Waid.

⁴ Inv. Intr. S. 468ff; wie Gilliodte-van Severen mit Recht annimmt, war auch damals nicht so sehr der Binnenverkehr das Motiv als die Zuführung der Wasser des Innern zur Förderung der Seeverbindung und Swinkorrektion. — Über diesen Kanal vgl. auch Pirenne, Geschichte II S. 237. Nachdem bis 1378 schon sehr bedeutende Summen aufgewandt sind, hindert die Feindseligkeit der Genter die Fortsetzung des Baues.

⁶ Wir können hier diese Bewegung der übrigen flandrischen Städte nicht weiter verfolgen; im einzelnen werden wir ihrer noch häufig gedenken. Denn nur stete Vergleichung mit ihnen kann das individuelle Bild Brügges herausarbeiten.

⁶ Vgl. Guiman S. 165 ff, 480 u. 170ff. — Zolltarife von 1036 und 1124

und noch am Ende des 13. Jahrhunderts hat dort die hoch bedeutende Firma der Crispini ihren Sitz¹. St. Omer wird uns noch häufig als Vorläufer und älterer Konkurrent Brügges im auswärtigen Eigenhandel begegnen und erweist sich ihm vor dem 13. Jahrhundert entschieden überlegen. Beide Städte haben mit Gent und Ypern gemein, daß sie Brügge in der Tuchmacherei voraufgehen. Ypern und Gent haben diesen Vorsprung immer gewahrt. Das hatte aber nicht nur für die gewerbliche Entwicklung Brügges große Bedeutung, sondern speziell auch für den Binnenhandel. Denn soviel in jeder flandrischen Stadt gewebt wurde, niemals trat völlige Bedarfsdeckung für den Kreis der Eingesessenen ein. Die großen Tuchorte haben ihre speziellen Stoffarten, die ihnen die anderen kaum streitig machen. So hat die Scharlachfabrikation ganz vorwiegend ihren Sitz in Gent², während sie in Brügge nicht vertreten ist³, Ypern hat seine berühmte Färbekunst⁴ und vermag noch im 15. Jahrhundert den Vorrang vor der damals schon gefährlichen englischen Konkurrenz zu behaupten⁵. Von Arras geht der leichte Rasch aus, vielleicht das älteste Erzeugnis flandrischer gewerbsmäßiger Weberei überhaupt⁶ und St. Omer teilt mit Brügge und dem hennegauischen Valenciennes die Sayfabrikation⁷. Kurz der Austausch dieser

» Will. Britt Philippidis lib. II MG. SS. XXVI S. 321 v. 95; vgl. auch Math. Paris, vita Stephani archiep. Cantuar. MG. SS. XXVIII S. 442j und Saint-Génois passim. — Über die Crispini vgl. u. a. Piton I S. 178.

s Vgl. Hapke, Herkunft S. 313 und Anm. 5.

8 Die Urkunden des Recueils, die Brügge betreffen, erwähnen Scharlach überhaupt nicht.

* MG. SS. XXVI S. 321 v. 92.

Ipura colorandis gens prudentissima lanis.

8 Libell v. 74.

9 Das leichte Zeug läßt sich als Produkt der Frühindustrie, das mit den technischen Fortschritten nicht Schritt hielt, wohl ansprechen. Das Vorkommen des Krapps mag zum Übergang zur gewerbsmäßigen Weberei beigetragen haben.

7 Valencijsche saye, Recueil S. 396lt St. Omars saye S. 4646 458lg beide Sorten werden auch in Brügge hergestellt, eb. S. 454eu. 15.

noch leicht zu mehrenden Spezialitäten gibt dem Binnenhandel einen kräftigen Rückhalt.

Natürlich mußte es ins Gewicht fallen, wenn Brügge erst spät in die für den Verkauf arbeitende Tuchmacherei eintrat. Man unterschied in Brügge zwei Unterarten des Wollwerks, die Bereitung der Saye und die der Tuche schlechthin. Unter letzteren fanden sich neben den einfarbigen vornehmlich die pijfelars, identisch mit gestreiften Tuchen¹. Aber das spezifische Erzeugnis der Brügger Tucherei war zweifellos die Saye². Nach dem, was die spätere Überlieferung davon wußte, nahm man flandrische Lammwolle dazu. Damit waren die Gegenden mit größerer Schafhaltung, St. Omer in der Aaniederung und Brügge mit den Poldern, in der Herstellung des Stoffs voraus. Anderseits konnte das Material nicht die feinen aus englischer Wolle gefertigten Yprer und Genter Tuche abgeben; man bediente sich seiner vorzugsweise zur Hosenverfertigung. Wieder einmal ist der Dichter der Philippide ein besserer Beobachter als Poet, wenn er schreibt:

Brugia, quae caligis obnubit crura potentum⁸

¹ Recueil S. 896¹⁶ 362²⁰. Diese Veröffentlichung von Georges Espinas und Henri Pirenne hat die Geschichte der Brügger Tuchmacherei erst auf eine feste Basis gestellt.

² „Leichtes, aber dauerhaftes, aus feiner Wolle gewebtes Zeug, das mittels des Kalanders und der Presse auf der rechten Seite glänzend gemacht wird und zu Unterfutter u. dergl. dient.“ Koppmann in den Hans. Gbll. Jg. 1899 S. 197. Noch 1785 soll Saye in Brügge hergestellt sein. Gailliard S. 63f., der hier einem augenscheinlich gut unterrichteten Gewährsmann folgt. Dasselbst wird der Glanz und die Stärke des Stoffes hervorgehoben. — Somit fällt die Erklärung als leichter Taffet (Seidenzeug) die Stieda, Mitt. d. Ver. für Lübeck. Gesch. Lübeck 1887. 2. S. 6 neben Wollenstoff noch als möglich angesehen hatte, wiederholt Hans. U. B. HE Glossar.

¹ MG. SS. XXVI S. 321 v. 103. — Die Hosen kamen dutzendweise in den Handel. Statt vieler Belege sei nur auf das *duodena caligaram* der Dämmer Zollrolle, Hans. U. B. I n. 432 hingewiesen. Es sind die trikotartigen, zugleich die Stelle unserer Strümpfe vertretenden Beinkleider. Neuholländisch bedeutet *couse* direkt Strumpf. Durchaus irrig ist die Übersetzung »Stiefel«, die man wohl antrifft.

In der Tat hat man Brügger Hosen ebensogut nach Norwegen wie nach Italien verkauft

Ihr Vertrieb in Flandern kam jedoch quantitativ dem der Genter und Yperer Tuche nicht gleich. Eher haben die Bftrger der anderen Tuchstädte Brügge aufgesucht, als daß Brügger Tuch auf ihrem Markte pr&valierte. An jedem Freitag und Sonnabend waren die Aardenburger, Dixmuidener und Veumer regelmäßige Gäste in der Brügger Halle¹, während man die Tücher der beiden letztgenannten Orte viel eher in Ypern erwartet. Auch Leute aus Ypern, Toumai, Arras, St. Omer und Poperinghen, Yperns Gegner, verkauften in Brügge². Damals (1288) zog freilich die Kaufkraft Brügges die Flandrer nur in zweiter Linie an; vor allem rechneten sie schon auf die fremden Käufer, ein Moment, das für den Brügger Tuchhändler im Inland natürlich wegfiel.

Daß die Brügger Entwicklung sich immer an der Peripherie des Innenverkehrs bewegte, zeigt auch das Verhältnis der Stadt zu den Landesmessen. Es waren ihrer im 12. Jahrhundert vier, zu Turholt, Messines, Lille und Ypern³. Außer der rein wirtschaftlichen Konzentration des Verkehrs, die sie durch ihre eigene Anziehungskraft ausübten, trat noch die rechtliche durch Verordnung. Acht Tage vorher und nachher durfte Tuch nur auf der Messe verkauft werden; während dieser Zeit hatte Schließung der städtischen Hallen zu erfolgen. Auch Pelzwerk, Leder, Wachs, „Wagwaren“ und Wolle sollten auf den Messen zu Verkauf stehen⁴. So sind sie und nicht der ständige

¹ Becueil S. 468e.

² Cart. I n. 96 — St. R. 1288. Dagegen scheint die erste Tuchstadt Gent auch als Tuchmarkt größere Bedeutung als Brügge gehabt zu haben. Vgl. Becueil n. 147, Keure von Ostburg, S. 527¹⁵u. 19; auch Huyttens S. 15: Die fremden Kaufleute kaufen in Gent, zahlen in Brügge.

* Des Marez S. 79 ff., Pirenne, Geschichte I S. 192 (164), vgl. auch mit Vorsicht Huvelin S. 259. In Frankreich waren im Mittelalter drei flandrische Messen bekannt, Bourquelot I S. 68.

⁴ Cart. In. 68 (1267). Wir besitzen damit die Ordnung der Messen in der Ausfertigung für Messines vom 27. Juni 1267: Et viut

Handel in den Städten im 12. und 13. Jahrhundert das große Schwungrad für die Binnenbewegung der flandrischen Wirtschaft. Für Brügge kam in erster Linie das benachbarte, 17 km entfernte Turholt in Betracht Gleich alt oder gar älter als Brügge¹ hat Turholt es doch erst sehr spät zum Stadtrang gebracht². Daß es 958 zugleich mit Brügge Marktprivilegien bekommen habe, ist eine der vielen, stets wiederholten Entstellungen der älteren flandrischen Geschichte⁸. Aber als Meßort ist Turholt sehr viel früher am Platze als Brügge; erst am 14. August 1200 trat Brügge zu den nunmehr fünf franchises festes hinzu⁴. Da gegen ist die Messe zu Turholt im Grafenfrieden schon Ende des 11. Jahrhunderts weithin bekannt⁵, und ihr liecht wird 1200 auf die neue Brügger Messe übertragen⁶. Im 13. Jahrhundert

me dame (Gräfin Margaretha) que chis bans et eheste ordenanche boit tenue a Miessines, und in einem Exemplar a le fieste de Thourout, 1290 Juli 2, Hans. T. B. III n. 606 und cart. I n. 99. Höhlbaums Bezeichnung im Hans. U. B. ist demnach nicht ganz korrekt. Vgl. ferner WamkÖnig IE 2 n. 248, eine Urkunde, die vornehmlich die Wägeabgaben zu Turholt regelt (undatiert).

¹ Im dortigen Kloster war ja der Leichnam des hl. Donatian niedergelegt, ehe er nach Brügge kam. Vgl. auch Vita Anskarii auct. Rimberti S. R. G. (Waitz) S. 84.

⁹ Pirenne, L'origine des constitutions urbainees au moyen äge. Revue historique Bd. 58 Paris 1898 S. 80 A. 4.

⁸ VgL den Excurs I.

⁴ Ihre Termine bestimmt Des Marez S. 86. Fällt Ostern auf den 15. April, so beginnt Ypern mit dem 28. Februar bis 29. März, Brügge folgt vom 23. April bis 22. Mai; vom 19.—26. Mai wieder Ypern, dann Turholt 24. Juni bis 24. Juli, während Lille vom 16. August bis 15. September und Messines 1. Okt. bis 1. Nov. den Beschluß machen. Vgl. auch cart. I n. 550 (1408): foires de Bruges, d'Ypres, de Lille, de Thourout et de Messines. — Ypern hatte noch eine zweite, die Himmelfahrtsmesse, Des Marez S. 68. — Die Messen bestehen also unbeschadet der zahlreichen Jahrmärkte, deren neunzehn vom 12.—14. Jh. in Flandern und Hennegau gezählt werden, Huvelin S. 260.

⁶ Celebres nundinae, MG. SS. XV vita Amulfi ep. Suessionis Auct. Hariulfo liber II. S. 889e ff. Dort ein cartallum, quo vestes iacebant, erwähnt Z. 1. — Vgl. auch Dez Marez S. 80.

^ö Cart. I n. 13.

bestehen feste Beziehungen zwischen beiden Orten. Brügge entsendet nach Turholt mit den vier übrigen Guten Städten Flanderns, Gent, Ypern, Lille und Douai, einen Vertreter zur Meßkommission, den *eschevins* oder *preudhommes de le fieste*. Während die Turholter Kaufleute der Brügger Hanse angehören, hat die Stadt Brügge ein Haus und drei Gelasse zu Turholt erworben, wo die Brügger Tücher ihre Waren feilbieten². Ein Brügger Käufer hat auch keine Abgaben auf der Turholter Messe zu zahlen⁸. Über Brügge kamen zumeist die fremden Kaufleute, die Turholt und die übrigen Messen, wie etwa Lille, aufsuchten. Als es sich 1252/53 um die Gründung einer deutschen Kaufmannsstadt Neudamme handelte, war eine wichtige Bedingung der Gräfin Margaretha, daß die fremden Kaufleute zum Besuch der Landesmessen, also auch Turholts, verpflichtet werden⁴. Noch 1290 berichtete Reinekin Mornewech, der Bevollmächtigte des Lübecker Rats nach Hause: Wenn ihm die Briefe des Rats vor der Turholter Messe zugesandt wären, hätte er genug Geld flüssig machen können, was ihm jetzt, in Brügge selbst, nicht möglich ist⁵. Also am Ende des 13. Jahrhunderts war die zeitweilige Konzentration des Verkehrs auf den Messen noch der ständigen der Handelstadt überlegen⁶. Erst im 14. Jahrhundert

¹ Hans. U. B. III n. 606 Art 8.

² Cart. I n. 105 — St. R. 1292—93: In *nundinis Thoralti pro locatione domus, quam villa ibidem habet*; vgl. eb. n. 111, 154, 156, 181. Außer dem Hause werden drei *cameren* = *hospicia*, Hans. U. B. III S. 397 erwähnt. Über Turholt in der Brügger Hanse s. unten S. 54.

⁸ Hans. U. B. HE S. 397; nur bei der Abfahrt wird ein *dieselpenninc* erlegt. Zu Messines zahlen Brügger 2 *durpenghe vel pertn-sage* statt 4, Wamkönig II n. 21 S. 347.

⁴ Stein, Privilegien S. 88 n. III: *Ad nundinas terre nostre, ad quas ire tenebuntur*.

⁶ Lüb. U. B. I 1 n. 560; s. auch n. 553: Lübecker auf der Turholter Messe.

⁸ Aus dem *Cout. de la ville de Bruges* I n. 16 S. 261 abgedruckten Aktenstück kann ich mit Pirenne, *Geschichte* I S. 301 (255) einen Protest der fremden Kaufleute gegen die Märkte nicht herauslesen. In dem 27 Fragen behandelnden Rechtsgutachten, das

ist die Brügger Messe dank des dortigen Fremdenverkehrs an die Spitze der flandrischen getreten. Nach den Meßbriefen zu Ypern (1249—1291 Juni) war sie während des 13. Jahrhunderts als Zahlort¹ nicht irgendwie erkennbar ausgezeichnet¹. Aber ihr Termin lag dem Fremdkaufmann günstig; wenn am dritten Montag nach Ostern die eigentlichen Verkaufstage begannen⁸, konnte der Nordeuropäer eingetroffen sein. Vicko von Geldersen hat vielfach seine Hamburger Schuldner auf der Brügger Messe zahlen lassen⁸.

Nach alledem wird es nicht auffallen, wenn wir von Zollbefreiungen der Brügger an flandrischen Zollstätten nur wenig hören.

Was zunächst das Verhältnis der Brügger Bürger zu den in Brügge selbst zu zahlenden Zöllen anbetrifft, so war im Mittelalter der Bürger einer Stadt prinzipiell frei von ihrem Zoll⁴. Es gab indessen zwei Zölle in Brügge, den Großen und den Kleinen, die ganz verschiedenen Charakter tragen. Wenn wir die dem Kleinen Zoll unterliegenden Waren mustern⁶, so weisen

nach dem 16. Juni 1295 geschrieben sein muß (vgl. Inv. I n. 83, worauf Bezug genommen wird), ist nur die Bede von einer vom Landesherm auferlegten Besuchspflicht der Messen. Der zweite Streitpunkt bezieht sich darauf, ob Waren, die während der Meßzeit, aber nicht am Meßort, verkauft sind (quant il le vendent hors des festes durant les festes), auch den Meßabgaben unterliegen. Während im ersten Fall das landesherrliche Geldinteresse ein völlig ausreichendes Motiv abgibt, ist aus dem zweiten nur zu folgern, daß die Messen am Ende des 13. Jahrhunderts den ständigen Verkehr während ihrer Dauer nicht zum Stocken bringen, was wir auch weiterhin bestätigt finden.

¹ Nach einer mir gleichfalls gültigst von Prof. Des Marez übersandten Liste seiner Meßbriefanalysen.

a Des Marez S. 83.

⁸ Nirmheim Einl. S. 78, Belege S. 174; open Brägher market lauten die Eintragungen.

⁴ Frensdorff, Zollordnung S. 130. Ausdrücklich werden die Genter und zwar alle Bewohner der verschiedenen Stadtteile vom theloneum Gandense infra oppidum für frei erklärt, Wamkönig II n. 8 Art. 29 (1199) S. 28.

&Gheldolf IV n. 7 (1269).

sie sich als die* land- und hauswirtschaftlichen Erzeugnisse der Umgegend aus, womit am Freitag auf dem „Sand“ die Stadt versorgt wurde. Korn, Obst, Holz- und Tonwaren werden an gebracht. Zweifellos haben die Verkäufer, die Marktbaueu, die Abgaben zu tragen. Der Kleine Zoll stellt also als Lokalzoll die Auflage auf den Wochenmarkt dar. Dagegen fließen in die Kasse des Großen Zolls die Summen, die der Fernverkehr ab wirft. War Brügge vom 9.— 11. Jahrhundert Landungsplatz für das Swin, so ist hier auch der Sinkfalzoll erhoben worden. Als er 1180 mit Dammes Gründung dorthin verlegt wurde, beließ man den alten Zoll gleichwohl zu Brügge. Jedenfalls ist der Brügger Bürger von diesem Großen Zoll nicht betroffen; er geht nur den Stadtfremden an¹. Zum Überfluß bestätigt es Pegolotti noch ausdrücklich, daß die Bürger zollfrei passieren. Zu seiner Zeit ist ihnen indessen ein Pfundgeld wegen der ständig schlechten Finanzlage der Stadt abverlangt worden⁸.

Außerhalb der Stadt kam es vor allem auf den Sinkfalzoll an. Der Episode des Jahres 1127 haben wir bereits gedacht. Indessen muß später dauernd Befreiung eingetreten sein⁸ ohne daß nähere Angaben darüber vorlägen. Vielleicht stand der

¹ Vgl. die Zollrolle Hans. U. B. I n. 436. Am neutralsten er scheint die im Dortmunder St. A. aufbewahrte lateinische Bolle n. **435j** D (Mai 1252) mit ihren Ausdrücken *emptor; qui emit oder qui affert*. Aber auch sie setzt bei Salz, Wachs und Wolle in Säcken *extranei* hinzu. Weiter gehen die *vetus carta*, n. 436j H, vgl. Stein, Privilegien S. 63 und die jüngere vlämische Urkunde, n. **4863**. — Stein S. **66**, die den fremden Zollpflichtigen beim Einkauf von Woll tuch und Filz, beim Anbringen und Kauf sämtlicher Faßwaren (Wein, Asche, Pech, Honig usw.), von Stahl und der in Kisten transportierten Schwerter ausdrücklich bezeichnen.

* Pegolotti S. 246.

* Reglement S. 47. — Wegen des geringen Interesses der Brügger am Binnenverkehr ist nur von ihrer Vorzugsbehandlung in Gent etwas bekannt. 1128 erhalten die Bürger von St. Omer das Recht der Brügger in Gent, Giry S. 311. — Die Zollfreiheit zu Pont-à-Wendin gehört trotz der gegenteiligen Ansicht Gilliodts nicht dem Binnenhandel, sondern dem Verkehr nach Frankreich an.

Erlaß der Abgaben an den Zollstätten des Sinkfal in Verbindung mit der Zollfreiheit in dem ganzen Burgbannbezirk von Brügge. Umfaßte dieser Sprengel, die „Freilandschaft“ oder „das Freiland“ von Brügge¹, auch keine bedeutenden Städte, so war es doch ein ganz stattliches Gebiet, so daß der Bürgerschaft nicht wenig an dem Rechte lag. Als daher etwa 1293 der Landes herr und andere Eingesessene, zweifellos Feudalherren, versuchten, daselbst Zoll zu erheben, zeigten die Brügger nicht übel Lust zu einem Prozeß. Das Gutachten eines Rechtsgelehrten lag bereits fertig vor², doch wurde der Streit durch den Einmarsch der Franzosen unterbrochen. Die Restitution des Grafenhauses hat Brügge alsbald am 1. August 1302 Zollfreiheit in ganz Flandern eingetragen³.

¹ Het Viye oder le Franc de Bruges. Die Übersetzung kann sich auf Analogien wie das Alteland oder die Freigrafschaft berufen. — Die Grenzen gibt Gilliodte genau in der Einleitung zu Coutumes du Bourg de Bruges. Brüssel 1883. I S. 7 A. **2**.

² Cout de la ville de Bruges I n. 16. Dieser Urkunde sind vorstehende Angaben entnommen.

³Gheldolf IV n. **86**. — Cart I n. 137.

2. Die Maaszone.

Das Gebiet zwischen der Schelde und der Maas etwa von ihrem Eintritt in das Bistum Lüttich bis zur Mündung bildet eine zweite Zone des flandrischen Binnenverkehrs.

Der Handel des Mittelalters hatte zwar weniger mit In* und Ausland zu rechnen als der moderne; denn Grenzzölle gab es ja nicht, und an sich war beispielsweise für den Brügger nur seine Stadt selbst „Zollinland“, Gent und Ypern ebensowenig wie etwa Lübeck, falls nicht besondere Verleihung erfolgte. So weit aber die mittleren Zeiten diesen Unterschied berücksichtigten, gehörten Hennegau, Brabant nebst der Markgrafschaft Antwerpen und dem Kempenland, Lüttich und Seeland¹ eher dem flandrischen oder, wenn man will, einem gemeinsamen „niederländischen“ Inlande an. Diesseits und jenseits der Schelde hat das Gilde recht der Kaufleute dieser Anschauung markant Ausdruck gegeben, indem man auf flandrischer Seite Handarbeitern und Hökern Handelsbetrieb innerhalb der Maaszone freigab, ohne daß sie dadurch den Vorrechten der Gilde Eintrag taten², während man sicher in Seeland³ wahrscheinlich auch in brabantischen

¹ Die kleineren Herrschaften kommen für den Eigenverkehr kaum in Betracht. Der sie berührende Durchgangsverkehr, vgl. Hans. U. B. I n. 52 und 302, scheidet hier aus.

² § 3 der Lateinischen Statuten der flandrischen Hanse von London, vgl. unten S. 53 Anm. 2, untersagt Nichtmitgliedern der Hanse Handelsbetrieb jenseits der Maas; über den Text, *ultra Meusam* statt *mensem* vgl. Pirenne, Hanse S. 86 Anm. 2.

³ Statuten der Middelburger Kaufgilde, Hans. U. B. I n. 694: *Quicunque duas undas Hollandie vel amplius valens de foro ad forum attulit ex parte orientali de Mase vel ex parte **Occidental!** de Zwene comitate Flandrie excepta debet hansare.*

Städten¹ den Besuch Flanderns ohne weiteres erlaubte. Eben soviel will es besagen, wenn eine brabantische Stadt, Löwen, auf der Turholter Messe nicht nur dem Zollsatz der Nichtflandrer entgeht, sondern mit Brügge, Gent, Ypern und noch zwei an deren flandrischen Städten völlig zollfrei bleibt². Bei der ziemlich konsequenten Politik der flandrischen Grafen, Nichtflandern niemals Zollfreiheit einzuräumen, ist diese Ausnahme sehr auffällig. Übrigens werden im Auslande Flandrer und Brabanter, überhaupt Leute aus Gebieten jenseits der Maas³ oder Flandrer und Hennegauer⁴ häufig gleichbehandelt. Schon die mannigfachen dynastischen Beziehungen der einzelnen Landschaften trugen zu einem gewissen wirtschaftlichen Zusammenschluß bei. Freilich bleibt auch die Gegenrechnung nicht aus, und es fragt sich, ob die Streitigkeiten der Territorialherren — insbesondere die Fehden der Avesnes und Dampierres — nicht noch größere Hemmnisse für den Verkehr mit sich brachten.

Von bedeutender Wichtigkeit wäre es gewesen, wenn man ein größeres Münzgebiet hätte herstellen können. An Ansätzen fehlte es nicht. So hatte Gräfin Margaretha als Inhaber der Grafschaft Hennegau und des Landes von Alost ihre „großenu Münzen zu Valenciennes und Aalst schlagen lassen⁵. Aber die

¹ Hans. U. B. U I S. 896 in Löwen (Brabant) 1248/49: Panni----- ultra Mosam ducendi; eb. S. 428: Die Antwerpener Lakengilde setzt 1806 die Maas als Grenze. Zu ergänzen ist wohl, daß diese Bestimmungen für den Verkehr jenseits der Schelde keine Anwendung fanden. Dagegen kennt die Wandschneidergilde zu Mecheln als „Ausland“ das Gebiet jenseits Maas und Schelde, eb. S. 406.

⁹ Eb. S. 897, abgesehen vom dieselpenninc, den auch die Flandrer zahlen. Garn aus dem Brabanter Kempenland wird am Kleinen, Garn aus Reims am Großen Zoll zu Brügge verzollt, Gheldolf IV n. 7 (1269).

⁸ Vgl. Hans. U. B. I n. 528 S. 188: üllus Flamingus vel Brabantinus aut alius quiconque de ultra Mosam.

⁴ So etwa cart. I n. 12. Doch hat dies seinen speziellen Grund in der zeitweiligen Vereinigung beider Territorien unter einem Herren.

⁶ Gaillard S. 122 — vgl. auch Arthur Engel und Raymond Serrure, *Traité de numismatique*. Paris 1906. III S. 1087.

Abmachungen, die Graf Guido und sein Sohn Robert als Verweser der Grafschaft 1299 und 1300 mit Brabant und Lüttich eingingen, waren zu sehr durch die Not des französischen Krieges diktiert und trugen den Stempel kurzsichtiger fiskalischer Politik zu deutlich an der Stirne, um irgend von Dauer sein zu können¹. Schwerlich sind diese Verträge überhaupt in Kraft getreten. Später (1339) ist noch einmal von Johann III. von Brabant und Limburg und Ludwig ü. von Flandern gemeinsame Münze fest gesetzt worden².

Der Nachbarverkehr mit den Maasgebieten legte dergleichen doch auch nahe. Wenn die Brügger nach Ypern, Lille und ganz Westflandern eine Aufforderung zum Besuch der Brügger Messe schicken, wird ein zweiter Bote nach allen Brabantischen Städten abgefertigt. Ebenso erhalten die Guten Städte des Hennegau ihre Geleitsbriefe⁸. Es war freilich keineswegs der Verkehr gleichbegüterter Länder; bis 1300 und darüber hinaus ist unbestritten die flandrische Wirtschaft weit voraus und überlegen. Den flandrischen Tuchen⁴ und den Waren des Auslands verkehrt, die sie über die Häfen der Grafschaft bezieht, hat die Maaszone wenig gleichwertiges an die Seite zu stellen⁵. Bra

i Gaillard n. 11, 13, 14.

* Eb. II S. 155 - Hans. U. B. H n. 646.

⁸ Cart. I n. 181 — St. R. 1311—12 und n. 184 — 1312—13.

⁴ Die Tucherzeugung des Gebiets zwischen Maas und Schelde kann sich in unserer Epoche noch nicht entfernt mit der Flandern messen. — Interessant ist der Passus der Genter Zollrolle, Warnkönig II 1 n. 8 B (1190): *Homines de ultra nemus debent ex quolibet panno suo scarlato 12 d., ex viridi vel brunetto 6, ex panno Walonum 4 d.* Gemeint sind wohl Hennegauer oder wallonische Südbrabanter, und *nemus* wird dem *Carbonaria silva* entsprechen, der sich von Antwerpen über Mons nach Douai hinzog, vgl. Pirenne, Geschichte I S. 15 (13) Anm. 1. Das wallonische Tuch ist vielleicht eine bei den Wallonen übliche Sorte und zugleich ihr Produkt. Möglich, daß es in Flandern appetiert wurde, was zu Keutgens Ausführungen in den Hans. GbLL Jg. 1901 S. 136 passen würde.

⁵ Charakteristisch sind die dürftigen Angaben des Libell v. 542 und das Schweigen des Brügger Verzeichnisses über Brabant und Hennegau.

bant¹ und namentlich Hennegau⁸ lieferten Korn, das bauerliche Kempenland im Hausfeiß gefertigtes Garn nach Brügge⁸ Bavay im Hennegau versandte Leinen zum Swin⁴, Valenciennes verkaufte seine Saye in der Brügger Halle⁶ wohl weil der Gewerbfeiß zu Brügge den Bedarf an Brügger Hosenstoff nicht deckte. Ebenso wurde das Tuch von Maubeuge⁶ dort in den Handel gebracht. Aus dem Bistum Lüttich endlich und seiner Umgebung, also aus Franchimont und Namur mit ihrem Braun* und Roheisenstein, kamen neben Daubenholz alle Arten von Kupfer* und Schmiedearbeit⁷. — Umgekehrt kauften die Händler oder Tücher aus Valenciennes ihre Wolle in Brügge⁸ und ebenso kam seit 1198 der Wein Westfrankreichs, den Lüttich konsumierte, über das Swin ein⁹.

Wenn aber schon der flandrische Verkehr den Brügger Bürger nicht lockte, so noch viel weniger Brabant, Lüttich und Hennegau. Zwar standen einzelne zu Mecheln¹⁰ und Antwerpen in Beziehung, woselbst sie wie alle Flandrer vom Zoll befreit waren¹¹; auch ist Brügge um Geleitsbriefe zum Besuch des

¹ Compte S. 9.

² S. unten.

⁸ Compte S. 8: Van Caempinern garne und öfter, oben S. 38, Anm. 2.

⁴ Sachregister zu Hans. **TJ**. B. IV unter bavays.

⁶ Recaeil S. 460[^].

⁸ Cart. I n. 133 — St. R. 1299—1300; n. 136 — St. R. 1302.

⁷ So muß doch wohl totes oevres de coivre faites et de baterie im Brügger Verzeichnis übersetzt werden. Beck II S. 852 bezieht baterie auf coivre.

⁶ Compte S. 3: Te Gillis Steenkins **6** zacken, **2** poken wullen. Die welke waren lieden van Valenchiene.

⁹ MG. SS. XVI S. 654¹⁷. Reinen ann. S. Jacobi Leodiensis a. 1198: Vinum de Rochella primum in hanc civitatem est advectum.

*[®] Saint-Génois n. 1364.

¹¹ Wamkönig II 2 n. 159. — 1301 während der Franzosenzeit sollen Brügger Handwerker und Kaufleute nach Antwerpen übersiedelt sein, Pans. U. B. II n. **10** Anm. 1. Vgl. noch Compte S. 2 und 198 und Saint-Génois n. **1221**; — 1304 wird Johann Boisse von Antwerpen, der, mit Tuch von Kortryk nach Brügge unterwegs, geplündert war, von Brügge entschädigt, Inv. I n. **202**.

Hennegaus eingekommen¹. Im ganzen aber sah es seinerseits die Bewohner der Maaszone viel häufiger in seinen Mauern. Sehr anziehend hat Pirenne geschildert, wie die Kupferschläger und -Händler von Dinant sich im 13. Jahrhundert nach Brügge wenden, nachdem man sie im 12. Jahrhundert auf ihrem Zug zum Harz vornehmlich in Köln erscheinen sah². Allerdings kommt Brügge für sie nicht nur als Markt, sondern auch als Einschiffungsort für die britischen Inseln in Betracht, von wo sie Zinn zur Legierung ihres Kupfers und Herstellung von Bronze, aber auch Wolle, Häute u. ähnl. beziehen⁸. Vielleicht sind schon die Hausierer aus Huy, Lüttich und Nivelles der angelsächsischen Zeit über das Swin nach England gesegelt⁴.

Im besonderen müssen wir noch Seelands gedenken, das im Brügger Wirtschaftsleben nicht die letzte Rolle spielt. Schon Graf Balduin IV. von Flandern war von Kaiser Heinrich II. mit Walcheren belehnt worden. Dann hatte der Vertrag des siegreichen Philipp von Flandern mit Florenz III. von Holland (1168) die flandrische Oberlehnsherrlichkeit über die Inseln zwischen „Schelde und Heidensee, will sagen über Walcheren, Nord- und Südbevelant, Bersele und Wolfaterdike“⁶ stipuliert,

¹ Cart. I n. 241 — St. R. 1332—33.

² Histoire de la constitution de la ville de Dinant. Université de Gant 1889. S. 93. — In Brügge ein Haus Dinant. Dammer Zolltarif, Hans U. B. I n. 432 (1252): *Cacabus vel pelvis per se vel olla cuprea et si plures eint in uno ligamine facto apud Dinant.*

⁸ HR. LQ 2 n. 111 (1487): *Ad mitigandum cupri ariditatem.* — Hans. U. B. II n. 463: Die Dinanter haben (1327) in Waterford, Irland, ein Schiff mit derartiger Ladung befrachtet, ducenda exinde usque Bruges in Flandria.

⁴ Hans. U. B. I n. 2. Die von Höhlbaum irrtümlich erläuterten Ortsnamen erklärt so richtig Dietrich Schäfer, *Miszellen* S. 167. — 1230 werden Kaufleute aus Cambrai aus englischem Arrest unter der Bedingung entlassen, daß sie nur nach Damme übersetzen. Jedenfalls sollen sie dadurch von feindlichen französischen Häfen ferngehalten werden, *Close Rolls Henry III (1230)* I S. 358.

⁵ Walcheren 1012 nach Siegfried Hirsch, *Jahrbücher des deutschen Reichs unter Heinrich II.* Berlin 1864. II S. 321, wogegen Vanderkindere I S. 93/94 für 1018 nicht glücklich polemisiert. 1168, Oorkonden-

wozu das Jahr 1226 ein völliges Kondominat fügte. Das ganze 13. Jahrhundert hindurch ziehen sich die Streitigkeiten und Fehden, und selbst eine so schwere Niederlage wie das Treffen zu Domburg oder Westcapelle am 4. Juli 1253 hat der politischen Bevormundung durch Flandern kein Ende gemacht. Noch weniger der wirtschaftlichen; die Inseln lagen unmittelbar Flandern vor der Tür und die östliche Swinfahrt führte direkt auf Walcheren. Die gesamte Schifffahrt des Ostens segelte im Schutz der Eilande². Die Städte Zierikzee auf Schouwen und Middelburg auf Walcheren profitierten nicht wenig vom Durchgangsverkehr zum Swin. Namentlich Middelburg, doppelt so weit von Sluis entfernt wie dieser Hafen von Brügge, mochte auf der Flandernfahrt gelegentlich aufgesucht werden, wenn Wind und Wetter oder die Zusammensetzung der Ladung es erheischten. Wenn aber die seeländische Fischerbevölkerung auf die Märkte von Brügge und Gent angewiesen war, wenn die Deicharbeiter, die Dyckers, ihr Brot am Swin verdienten³ so war auch die Kaufmannschaft von flandrischen Anschauungen durchdrungen. Die

boek I n. 147. Die Inseln führt die genaueste urkundliche Beschreibung, Saint-Génois n. 810, **1001** vgl. auch 529, als das Gebiet beweet der Scelt, eb. n. 646, oder Westerscheld, eb. n. 1032 an, für das die flandrischen Grafen Oberlehnsherren sind oder zu sein beanspruchen. Wolfaterdike ist jetzt der nördliche Teil Südbevelands, Bersele liegt gleichfalls auf diesem Eiland. „Westerschilt“ umfaßt also die Inseln zwischen der Osterschelde und der „Heidensee“, die somit als ein Meeresteil bestimmt wird, den heute die Gewässer der Westerschelde ausmachen. Die Westerschelde selbst hieß damals noch „Hont“. Der Name Heidensee schrieb sich wohl von der Besetzung Walcherens durch die Normannen her; supra Scaldam „Overschelde“, vgl. Oorkondenboek II n. 267, ist von der holländischen Seite genommen.

¹ Hintze S. 96 und 120.

³ Die Wichtigkeit der Inseln für die flandrische Wirtschaft betont zuerst Stein, Privilegien S. **102** ff.

• Wamkönig II **1 n. 8** (1199) Theloneum Gandense infra oppidum art. 13: Homo de ultra Antwarpiam, si transierit per Gandavum cum piscibus; also ein Seeländer oder Brabanter Fischer. — Inv. Intr. S. 446 — St. R. 1299: Fossoribus de Selandia.

Statuten der Kaufmannsbruderschaft zu Middelburg, die Florenz V. (1271) bestätigt, sind aus dem Kastengeist der vlämischen Städte geboren, wenn sie eine scharfe Scheidung von gildfähigen Kaufleuten und nicht zugelassenen „Handarbeitern“ und Hökern durchführen. Den einfachen Verhältnissen auf Walcheren entspricht dies nicht. Die ausführlichen Statuten sind daher, abgesehen von ihren kleinstädtischen Verhältnissen, unbedenklich für die Darstellung der sozialen Schichtung in Brügge zu verwenden. Auch die Vlamen haben Seeland aufgesucht², zumeist freilich als Durchgangstation. Wegen dieser wichtigen Eigenschaft der Inseln hat man sich in Flandern um die Rechtsicherheit auf ihnen bemüht und sich sogar mehrfach dazu verstanden, Schadenersatz für in Seeland verlorene Güter zu leisten³.

¹ Hans. U. B. I n. 694. — Einige Beispiele für Seeländer, die in Flandern verkaufen, bei Wamkönig I n. 26 (ca. 1263): Neun Einwohner von CatB (de Catche) haben zwei mit Hafer beladene Schiffe in Flandern eingebüßt, sieben liegen wegen der holländisch-flandrischen Fehde zu Brügge im Gefängnis und Leute von Reymarswal und die des Herrn von Crunigge sind in Flandern molestiert.

⁹ Saint-Génois n. 1139: 1306 wird Christian Langhe aus Brügge in Amemuyden eine Ladung Hafer, Dordrechter Maß, abgenommen.

- So im Streit mit Köln, Hans. U. B. I n. 97 (c. 1212).

5. Kapitel. Die britischen Inseln.

L England.

a) Flandern und England.

Wenn wir nunmehr ein Bild vom Handel und Verkehr Brügges mit dem Ausland zu gewinnen suchen, so lenken wir den Blick füglich zuerst nach England. Hier hat sich der Brügger Aktivhandel am meisten betätigt, hier hat Brügge seit den ersten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts unter den konkurrierenden flandrischen Städten den ersten Platz errungen und festgehalten, und als dann in den letzten Dekaden desselben Säkulums Flanderns Englandhandel zurückgeht, ist es wieder Brügge, das seine Stellung als erster Wollmarkt nicht nur behält, sondern zunächst noch befestigt. Nach Brügge haben sich auch die ersten Schritte der kommerziellen englischen Invasion des Festlandes gerichtet.

Die Beziehungen zwischen England und Flandern sind kaum jünger als die Grafschaft selbst. Während des ganzen Mittelalters wendet der flandrische Volkskörper sein Antlitz den britischen Inseln zu. Die kurze Überfahrt verkettet Flandern mit England aufs engste, während die Verbindungen mit Ost und West vergleichsweise nur über schwierige und spärliche Straßen und Zufahrten verfügen. Schon die politische Lage, die den flandrischen Grafen jedesmal mit England Fühlung suchen läßt, sobald er gegen seinen Oberlehnsherrn zu Paris frondierte — und das ist häufig der Fall — erheischt Zusammenschluß beider Länder. Umgekehrt ist Flandern Zufluchtsort angelsächsischer Verbannter¹ in den letzten trüben Zeiten ihres Reiches.

¹ MG. SS. XIII. S. 110ff. Ann. Anglosaxon., vgl. J. M. Lappenberg, Geschichte von England. Hamburg 1834. I S. 498. Brügge wird ihnen zum Aufenthaltsort angewiesen.

Auch dynastische Heiraten und Beziehungen des Klerus über den Kanal tun das ihre. Alles das hat die Expansionsbewegung der vlämischen Bevölkerung) die in allererster Linie England trifft, eingeleitet. Von der normannischen Eroberung an sind die Vlamen ständige Gäste jenseits der Meerenge. Als Söldner und Siedler, Bauleute und Weber suchen sie auf friedliche wie kriegerische Weise ihr Brot. Das 12. Jahrhundert stellt den Höhepunkt dieser Einwanderung dar.

Bereits vor dem flandrischen Reisläufer stieg der Händler ans Land, und wenn der Söldner sich auf die Dauer nicht behauptete, so hat der flandrische Kaufmann bis in die zweite Hälfte des 13. Jahrhunderts eine fast unangefochtene Handelsgeltung aufrecht erhalten. Der englische Eigenhandel, mit Recht als „intercommunal und intermunicipal“⁸ bezeichnet, hat die Ausfuhr der heimischen Produkte nur zum kleineren Teil in der Hand. Ebenso wenig gibt es im 12. und 13. Jahrhundert eine englische Tuchbereitung, die über den Lokalbedarf hinaus pro

1 Vgl. etwa MG. SS. XXVII 3. 415-48 Giraldis Cambr. Gemma e de iastica. — Varenbergh S. 10 und 40, doch sei schon hier auf seine bekannte Unzuverlässigkeit hingewiesen.

8 Vgl. William Cunningham, Die Einwanderung von Ausländern nach England im 12. Jahrhundert. Zeitschrift für Sozial- und Wirtschaftsgesch. Weimar 1896. IU. S. 177ff. — Söldner: MG. SS. XXVII S. 316ff. Gesta Stephani reg. Angl.; S. 572v-999ff. Jordani Fantosme carm; S. 89 Gesta Heinrici II. et Ricardi I.; S. 288i2ff., 2348 Willelmi Neuburg. hist. Angl.; S. 297-46ff., 3012 Gervasii Cantuariensis Chron. XXVIII S. 4935, 605 Rogeri de Wendover flor. hist.; S. 1152, 393[^] Mathei Paris. Chron. Mai. Siedler: MG. SS. XXVII S. 409-10ff. Giraldis Cambrensis Itin. Cambriae; S. 446-21-40 Chron. Princ. Cambr., Cunningham eb. S. 189. Bauleute: Eb. S. 193, Hans. U. B. I n. 525 Anm. 1. Tucharbeiter: MG. SS. XXVII S. 409-10 Gens-----lanificiis, gens mercimoniis usitatissima; S. 3012: Naturali negotio, textoria scilicet arte; S. 297 Quod illi populo familiare et quasi proprium est texendi officio, was sich augenscheinlich auf die Zustände in Flandern bezieht.

®Ashley S. 102.

duziert und nach dem Festland versendet \ Deutsche, Franzosen und andere Fremde verkehren mit England; aber ihr Vertrieb wie etwa der Weinhandel der Kölner und Genossen, berührt den flandrisch-englischen Handel bis etwa 1250 nicht im geringsten. Bis dahin sind die Ausfuhr englischer Wolle, die Einfuhr flandrischer Tuche, ausschließlich in flandrischen Händen. Hinter Wolle und Tuchen aber stehen die anderen Ausfuhrgegenstände Zinn, Häute, Bier, auch Getreide, Blei, Steinkohle und Käse ziemlich zurück² Soweit also der englische Handel den Kanal passiert, ist der Vlamе zunächst sein unbestrittener Herr.

Kam die zu Tuch verarbeitete englische Wolle nach England zum guten Teil zurück, so war die Preisdifferenz zwischen Roh- und Fertigprodukt ein Reingewinn der flandrischen Wirtschaft. Freilich pflegte nicht ein und derselbe Mann an Wolle und Tuchen zu verdienen. Sobald nämlich die Nachrichten einiges

1 Neuerdings glaubt Schaubе S. 416 die „Auffassung, daß England — erste Hälfte des 18. Jahrh. ist gemeint — noch nicht für den Export gearbeitet habe, beseitigt“ zu haben. — Von seinen Beweisen S. 402 Anm. 2 fallen eigentlich nur die mercatores drapariae Angliae gegen 1246 zu Bologna ins Gewicht. — Die vielberufenen Stamfordts möchte ich überhaupt nicht für englische Fabrikate ansprechen, vgl. Davidsohn n. 2321: Estanforts facti Chameraci, wo die Lesung aller dings nicht völlig sicher ist. Die estanforts werden eine Tuchsorte sein, die zu Stanford, der ersten Messe im englischen Turnus, auf den Markt kam, vgl. Dehaisnes n. 6. — Hätte wirklich vor dem 14. Jahrh. eine bedeutende englische Exporttuchindustrie bestanden, so müßten wir in den englisch-flandrischen, zum Teil recht reichhaltigen Quellen davon hören.

8 1297 schätzt das englische Parlament den Wert der jährlichen Wollproduktion auf die Hälfte sämtlicher Einkünfte aus Grundbesitz, MG. SS. XXVIII S. 6398; La Leyne d'Engleterre est apoyla moytē de la value de tote la terre par an. — Das Brügger Verzeichnis, das sich im ganzen als zuverlässiger Führer erweist, nennt Wolle, cuir, worunter Leder und Häute jeder Art und in jedem Zustande zu verstehen sind, Blei, Zinn, Steinkohle (charbon de rōche), häufiger als Schmiedekohle angeführt, und Käse. — Bier, vgl. unten und Hans. U. B. I n. 188 (1226). — Getreide, im 13. Jahrhundert nicht selten, Pat. Rolls Henry III (1225) 1 S. 502 und 604; cart. I n. 23 (1206), 25 (1207).



Weniger mochten die Wollkäufe auf den englischen Messen stattfinden, es sei denn, daß die benachbarten Wollproduzenten dort ihre Händler trafen. Hier ist besonders der Platz für den Drapenier, der von Messe zu Messe zieht und seine Tuche feil bietet. Was er etwa an Wolle kauft, verbraucht er in seinem eigenen Betrieb. Schon die Winchester Messe in der Mitte des 12. Jahrhunderts hat eine Budenreihe der Flandrer neben der von Bristol und Caen oder sonst einer Stadt der Normandie¹. Um 1200—1250 steht dieser Meßverkehr in vollster Blüte.

b. Brügger Handel in England.

An der flandrischen Handelsherrschaft in England, die von langer Hand vorbereitet, während der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts ihren Höhepunkt erreicht, hat jede Stadt, auch kleine und im Binnenland gelegene Gemeinwesen und desgleichen das platte Land teilgenommen. Welche Bolle fiel Brügge unter ihnen zu?

Wenn Brügge der Strom fehlte, der den flandrischen Binnenverkehr erschloß, so wies die Nähe der Küste und der treffliche Hafen — der westliche Arm des Swin tat hier seine Dienste — zwingend nach den britischen Inseln hinüber². St Omer an der Aa, Ypern mit Nieuport oder Gent, verfügten nicht über

mirac. S. Mariae Laudun. lib. II, Migne Patrologia Lat. 156 S. 974f. hingewiesen: „Eine Anzahl Händler“ gehen zu Wissant an Bord, „die zum Wollverkauf von Flandern nach England reisen wollten.“¹ Sie durchziehen fast ganz England und stapeln die eingekaufte Wolle zu Dover in einem großen Speicher auf. Die Geistlichen reisten über Nesle, Arras und St. Omer, und aus Arras mögen die Kaufleute stammen, was zur Frühreife des flandrischen Südwestens vortrefflich passen würde.

⁵ Schaube S. 893. — Daher gelten ⁶ie in England als Wucherer, Math. Paris. Chron. mai. MG. SS. XXVIII S. 146w zum J. 1238.

i Ashley S. 99.

³ Auch die ersten regelmäßigen Dampferverbindungen des modernen Zeebrugge verkehren mit England.

gleich günstige Schifffahrtsbedingungen. Nicht ganz 48 Stunden brauchte die Kunde von der Ermordung des Grafen Karl (1127), um nach London zu gelangen¹. Die 153 Seemeilen, etwa 260 km, welche die Mündung des Swin von London trennten, waren bei direkt westlichem Kurs unschwer zu durchmessen. Von der Insel Thanet² an hatte der Brügger Englandfahrer die Küste bereits backbord, so daß nur die Hälfte der Fahrt offene See passierte. Kamen daher für Truppentransporte und einzelne Reisende, die den kürzesten Weg von Küste zu Küste ins Auge faßten, Plätze wie Gravelingen und Wissant bei Calais in Betracht, hat sich der Yprer Handel auch über die Ysermündung, der von St. Omer über die Aa bewegt, so erwies sich doch das geschützte Swin namentlich für den ausgedehnten Betrieb der späteren Zeit als weit überlegen.

Schon die angelsächsischen Flüchtlinge sahen wir im Swin landen⁸. So sind denn auch die Flandrer, die im sog. Recht Londons des König Aethelred erwähnt werden, vermutlich vom Swin aus übersetzt, oder es sind Anwohner des Sinkfal geradezu darunter verstanden⁴. Ebenso ist es wahrscheinlich die Englandfahrt, die den Verfasser der Taten König Knuts Brügge als einen Verkehrsplatz schildern ließ. Die erste Nachricht, die überhaupt Brügger im Handel tätig nennt, entstammt Galberts Feder (1127)⁵:

* Galbert MG. SS. XII S. 689uff.

³ Der älteste in Brügge entstandene Teil des Seebuchs macht entweder mit Brügge oder Thanet den Beschluß seiner Routen, vgl. Einl. S. 9, ferner Sharpe n. 64. — Über das Seebuch vgl. Walter Behrmann, Über die niederdeutschen Seebücher des 16 und 16 Jahr hunderts. Diss. Göttingen 1906. Sep. a. Mitt. d. Geogr. Ges. in Hamb. Bd. XXI S. 6f.

⁸ Vgl. noch MG. SS. XIII S. 11217ff. Osgod Clapa liegt mit 29 Schiffen on Ulpe (am Wülpensande) vor Anker.

⁴ Hans. U. B. I n. 2 (978—1016). Ungünstig für die frühe Datierung der Urkunde wäre die Bezeichnung Flandrenses, falls sie nicht, wie angedeutet, hier im älteren Sinne die Bewohner des Brügger Gebiets bezeichnet. Im übrigen herrscht durchweg in angelsächsischen Quellen der Ausdruck „Baldewines lande“ = Flandern vor, Häpke, Herkunft S. 323, Anm. 4.

⁶ MG. SS. XQ S. 66819f.

Es ist sehr bezeichnend, daß diese Händler in England und zwar in London ihrem Geschäft obliegen. Galbert empfindet diesen Besuch Londons durchaus nicht als ungewöhnlich. Seine Gewährsmänner für Nachrichten aus England sind eben diese Kaufleute, während ihn aus Laon Scholaren unterrichten. Auch Wilhelm der Brite läßt die Truppen Philipp II. Augusts englische Waren im Hafen von Damme vorfinden¹.

Mit dem 13. Jahrhundert beginnen inzwischen die Urkunden ihr gewichtiges Wort zu reden. Wir unterscheiden drei Gruppen, zunächst nur für die Zeit von 1200—1250.

Einmal wenden sich die englischen Könige Johann ohne Land und Heinrich III. an ganz Flandern² oder an eine Anzahl von Städten⁸ sei es, daß je nach dem wechselnden politischen Standpunkt Handelssicherheit versprochen oder Arrest verhängt wird. Selten fehlt Brügge unter den aufgezählten Orten⁴.

Auch die zweite Serie, in der einzelne benannte flandrische Händler größeren Rechtsschutz durch besondere Ausstellung für ihre Person erwerben⁵, verzeichnet Brügger⁶. Aber höchst auffällig ist ihre geringe Anzahl gegenüber ihren Landsleuten aus St. Omer⁷, Gent⁸ und Ypern⁹. Bei der Gleichmäßigkeit der Überlieferung wären wir demnach zur Annahme berechtigt, daß der Brügger Handel in England dem von St. Omer, Gent imd

¹ Eb. XXVI. S. 346 v. 388.

² Hans. U. B. I n. 66 einschließlich des Hennegau, n. 64; — cart. I n. 12 und 16.

⁸ Hans. U. B. I n. 77, 79, 162, 170 etc. — cart. I n. 26, 28, 29, 39, 40.

⁴ Nicht genannt wird es Hans. U. B. I n. 107.

⁶ Vgl. Kunze Einl. S. 20. Die Inhaber eines Spezialprivilegs haben nicht ohne weiteres allgemeinen Ausweisungsbefehlen Folge zu leisten, vgl. MG. SS. XXVIII S. 543f.

⁶ Cart. I n. 20, 21, 23, 24, 38 (Hans. U. B. I n. 168 hat anderes Datum), 44.

⁷ Giry S. 316 verfolgt ihre Tätigkeit.

⁸ Walter Sproke, Hans. U. B. I n. 65, 73, 106, 117, 121, 122 — Simon Saphir, eb. n. 65, 66, 81, 100, 103, 115, 117, 121.

⁹ Eb. n. 90, 93, 111, 128, 129, 132 auch 140, 151, 197, 214, 240 sind heranzuziehen.

Ypern den Vorrang lassen mußte. Da aber die Länder der englischen Krone, wie wir noch sehen werden, der einzige Schauplatz des Brügger Aktivhandels sind, so wäre er überhaupt als „relativ gering“ 1 zu befinden und Brügge von vornherein nur als Stapelplatz ohne Eigenverkehr auszugeben. Unser Resultat wird indessen erheblich anders ausfallen.

Zunächst ergibt eine Untersuchung der dritten Urkunden gruppe, die sich mit einzelnen flandrischen Gemeinwesen befaßt, freilich nur, daß Brügge von König Johann, wahrscheinlich erst 1216, einen Freibrief bekam, der ihm 1227 von Heinrich III. bestätigt wurde. Was er enthielt, ob die Urkunde einfach Rechtssicherheit verbürgte, wie das spätere Privileg von 1260, oder ob größere Vorrechte verliehen wurden, ist nicht zu entscheiden 2

Gleichwohl wird Brügges Eigenhandel in eben den ersten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts durch eine günstige Verkettung der Umstände seiner Konkurrenten entledigt und rückt an erste Stelle auf.

Seit 1155 mit völliger Zoll- und Abgabefreiheit in England begabt und London gleichgestellt, hatte St. Omer 8 an der Aa die Führung unter den flandrischen Städten im Handel mit den englischen Besitzungen innegehabt. Aber die Kriegswirren, der Übergang in den Besitz Philipp II. Augusts und die dadurch bedingte feindliche Haltung Englands hatten diese Frühblüte rasch geknickt, und St. Omer und Douai wurden mit Arrestationen 4, zeitweilig sogar mit völligem Ausschluß vom Englandhandel betroffen 0 — Wenig später wurden Gent und Ypern in einen Streit mit England verwickelt. Es handelte sich um

1 Höhlbaum S. 169.

2 Diese Privilegien behandelt ausführlich Exkurs II.

3 Höhlbaum S. 159.

* Hans. U. B. I n. 107.

5 Das Privileg für Ypern, Gent, Brügge und Lille vom 17. April 1213, cart. I n. 29, ist, wie Varenbergh S. 104 u. 107 richtig erklärt, gegen St. Omer und Douai gerichtet. Douai verbleibt übrigens im 13. Jahrhundert der Grafschaft.

Gelder, die König Johann während des englisch-flandrischen Bündnisses gegen Frankreich zur Befestigung der beiden Städte überwiesen hatte \ und deren Rückgabe die Städte verweigerten. Die Krone griff zu Repressalien gegen Genter und Yperer Engländer, wogegen sich nur einzelne mit den teuren Spezialprivilegien helfen konnten⁸. Jahrzehnte dauerte es, bis man wieder zu einem guten Verhältnis kam: Ypern hat 1232 einen ausreichenden Geleitbrief erhalten⁸, Gent erst 1237 gezahlt⁴. Kein Zweifel, daß dieser Zwist ihren Englandhandel ungünstig beeinflusste.

Brügge trat ihr Erbe an. Eben weil wir so wenig von der Stadt in den Urkunden hören, die uns zumeist nur von Störungen des Handels berichten⁶ müssen wir annehmen, daß ein gutes Einvernehmen mit England sein Gedeihen sicherte. Das kam Brügge aber auch im Handel nach dem englischen Westfrankreich und dem Verkehr von dort nach England zu statten. In diesen Jahren mag sich besonders das Wollgeschäft entwickelt haben. Der Brügger Kaufmann verkauft jetzt dem

1 1217 wird Gent gemahnt, das Darlehen Johans von 600 m. ad villam vestram firmandam zurückzuzahlen. Pat. Rolls Henry in 1 S. 22.

8 Repressalien, Hans. U. B. I n. 120, 124, 161, 214 — Spezialprivilegien, eb. n. 122, 128—131, 136, 138.

8 Pat. Rolls Henry HI 2 S. 460, Hans. U. B. I n. 246.

4 Hans. U. B. I n. 284. — Einige Einzelheiten seien noch angeführt. Am 30. April 1219 erwirkt der Finanzmann der englischen Könige Simon Saphir für Gent Aufschub bis zum 29. Sept. des Jahres, Pat. Rolls Henry HI 1 S. 193; doch ist Gent noch 1221 im Zahlungsverzug, eb. S. 277. 1228 sind Genter in York zu arrestieren und 41 Sack Wolle werden beschlagnahmt, Close Rolls dess. 1 S. 49, 65; sie werden indessen zurückgestellt, eb. S. 57. Noch am 23. Okt. 1286 ist nicht gezahlt, Shirley I n. 397. Inzwischen wird ein befristeter Geleitbrief am 2. April 1229 für beide Städte ausgestellt, Pat. Rolls dess. 2 S. 243. — Interessant ist die Teilnahme von Arras, St. Omer, Gent und Ypern in diesen Jahren am Edelmetallhandel in London und Canterbury, Pat. Rolls dess. 1 S. 866, 583; 2 S. 259.

8 Einschließlich der Spezialprivilegien, die gegen mögliche Molestes Vorbeugen sollen. Man sieht eben wieder, wie spröde das handelsgeschichtliche Material ist.

Genter und Yprer Drapenier die Wolle, die sich dieser bisher selbst aus England verschaffte oder durch einen Wollhändler seiner Stadt besorgen ließ. Damit wächst Brügge zum ersten Wollplatz des Landes aus, und der Grund zu seiner Prosperität ist gelegt

c. Die flandrische Hanse von London.

Der Brügger Vorrang spiegelt sich wieder in der Fassung der flandrischen Hanse von London, der Organisation der Kaufmannschaften von Brügge und zugewandten Städten¹.

Bei der Richtung des Brügger Aktivhandels führte die dortige Kaufmannschaft den Namen der Londoner Hanse. Genau so haben die jeweilig vitalen Interessen zu Utrecht die „Rheinkaufleute“, in Lille die „Händler der Deule“ geschaffen². Während das Wort Gilde in diesem Sinn frühzeitig abhanden kommt, wird die Londoner Vereinigung offiziell vom flandrischen Grafen als Vertretung der Brügger Kaufmannschaft anerkannt; nur aus ihren Mitgliedern will er die Brügger Schöffen wählen.

Den Brügger Englandfahrern schließen sich die Leute aus den Nachbarorten an, deren Handels- und Schifffahrtsinteressen sich mannigfach mit denen der größeren Stadt berühren. Persönliche Beziehungen unter den Kaufleuten mögen indessen im Vordergrund stehen: sie kennen sich von Markt und Messe her, sind nicht selten verwandt und verschwägert, in der Fremde

¹ Trotz der beiden gleichnamigen Spezialarbeiten Pirennes und Höhlbaums hat eine eingehende Erörterung stattzufinden, da sich mir manche abweichende Anschauungen ergeben. — Als Quellen kommen die TJK Wamkönig I n 89 und 40 in Betracht, ein lateinisches Weistum der Yprer (zitiert als Lat. Stat.) und ein französischer Statutenentwurf der Brügger Schöffen (angeführt als Frz. Stat.) Über das Datum des Lat Stat vgl. den Text Das frz. Stat ist nicht vor 1241 geschrieben, wie Pirenne eb. S. 88 bemerkt. Seltsam ist, daß es Damme nicht kennt, eb. Anm. 1 Schluß, und dafür St Anna-ter-Muiden einsetzt.

² Schon Pirenne, Hanse S. 92 zieht beide zum Vergleich heran.

suchen sie dieselben Absteigequartiere auf, essen und zechen mit einander¹. Zur Brügger Kaufmannschaft gesellen sich Aardenburg, Ostburg, Oudenburg, Damme, Turholt². Eine gleiche Hansegemeinschaft bestand zwischen St. Omer und Bourbourg³ zwischen der Kaufmannstadt Gent und den Bewohnern des Burgquartiers, zwischen Lille, Orchies und Tournai⁴, und endlich hatte Ypern Dixmuiden und Veume (Fumes), St. Winoxberghen, Belle (Bailleul) und Poperinghen an sich gezogen⁵.

Die um Brügge, Ypern und Lille konzentrierten Verbände vereinigen sich unter der Führung der Brügger Korporation, so daß aus der Londoner Hanse zu Brügge eine „flandrische Hanse der Brügger und der sonstigen Mitglieder“ wird, wie sie die Yperer offiziell bezeichnet haben⁶. Daneben lebte freilich der ältere, an den Brügger Ursprung erinnernde Name „Londoner Hanse“ ungestört fort. Wann dieser zweite Zusammenschluß erfolgt ist, wissen wir nicht genau; jedenfalls ist die Hanse in dieser umfassenden Form keinesfalls noch ins 12. Jahrhundert

¹ Vgl. die Rolle der potaciones in den Coutumes de la Gilde Marchande de Saint Omer hg. G. Espinas und H. Pirenne. Le Moyen Age 2 S. Bd. 5. Paris 1901. S. 189ff. vom Ende des 11. oder Beginn des 12. Jahrhunderts. — S. auch Varenbergh S. 210 n. 4: Wer sich einem Spruch der gemischten Kommission von Ypern und Douai, den vier *preudommes* nicht unterwirft, *ne poroit estre a l'ostel ne a los gietans, ne a couverture, ne en nef kerkier lainne ne drap avoec nul home d'Ypre et de Douay; ne nus d'Ypre ne de Douay ne poroit boire ne mingnier avoec lui deçà le mer.*

² Lat. Stat. § 3. Nach dem frz. Stat. § 8 fehlt Damme und Turholt; Isendike und Ter Muiden sind an ihre Stelle getreten. Übrigens nehmen hier wie im Gebiete der Deutschen Hanse auch Bewohner des platten Landes an der Englandfahrt teil. Close Rolls Edward II 1 S. 895 nennt zu 1321 außer Turholt und Ostburg noch Colkerke, Lapsheure, Slepeldamme, Lophem, Ruddervoorde und endlich „Dugen“, ein Name, in dem ein Lesefehler stecken wird.

³ Van der Linden S. 28.

⁴ Diese drei wallonischen Städte, vgl. Pirenne, Hanse S. 91, gehören offenbar zusammen.

⁵ Lat. Stat. § 8.

⁶ Hansa Flandrensis Brugensium scilicet et illorum, qui ad hansam illam pertinent, vgl. Höhlbaum S. 157 Anm. 1.

zu setzen. Denn solange eine energische Grafengewalt bestand, hinderte sie die Vereinigung größerer Hanseverbände. In Hinblick auf die bevorrechtete Stellung Brügges innerhalb der flandrischen Hanse, die mit seinem Übergewicht in England korrespondieren wird, ist die Vereinigung mit Ypern und Lille nebst ihrem Anhang in das zweite oder dritte Jahrzehnt des 13. Jahrhunderts zu setzen. Damals war St. Omer der Grafenschaft entfremdet, Douai, das übrigens später mit Ypern ein Spezialabkommen traf², wenigstens zeitweise⁸; und Gent ging bei vorwiegenden östlichen und festländischen Interessen meistens eigene Wege. So umschloß die flandrische Hanse nur drei Gute Städte, Brügge, Ypern und Lille nebst ihrer Clientel. Ypern und Brügge standen sich immer besonders nahe — Verschwägerungen der herrschenden Geschlechter kamen vor⁴ — und Lille schloß sich als letztes „Drittel“ an. Denn die Dritteileinteilung scheint sich aus dem, was wir vom Anteil der Städte am Genossenschaftsgericht wissen, ungezwungen zu ergeben. Innerhalb der Hanse herrscht nämlich keineswegs Rechtsgleichheit. Wer die Genossenschaftsbeamten stellt und wieviel „vinders“ (inventores, arbitres) jede Stadt zum Hansegericht entsenden darf, ist genau festgestellt⁵. Brügge und Ypern, als die beiden Vororte, erhalten den Löwenanteil mit acht und vier Richtern;

¹ Vgl. die wichtige, bisher nicht genügend beachtete Stelle Warnkönig II 1 n. 8 (Ende) Zoll von Dendermonde (1199) Art. 12: *Sciendum etiam, quod illi de Gandavo neminem trahere ad hansam suam, quam illos, qui manent infra quatuor portas de Gandavo et eos, qui pertinent ad Castrum Comitum.*

² Varenbergh n. 4 S. 210.

⁸ Luchaire S. 176f.

⁴ Des Marez n. 121 und Anm.

⁶ Mit vindere hat Köhne, vgl. Höhlbaum S. 171 Anm. 2 die inventores des lat. Statuts richtig übersetzt, arbitres im frz. Stet. § 3. Im Prinzip war jede Stadt, d'e einen Wochenmarkt besaß, mit einem vinder vertreten, Lat. Stat. § 3: *Et sciendum, quod omnes aliae villae, quae ad hansam nostram pertinent, in quibus singulis septimanis forum conventuale tenetur, debent habere unum inventorem in omni pleno jure Hansae, si inveniri possint.*

ihre Vertreter Aardenburg und Dixmuiden stellen je zwei worüber unter den elf noch zugehörigen Städten des lateinischen Statuts nur noch Lille verfügt. Irren wir nicht, so hat Lille dies Vorrecht eben als Vorort des „wallonischen Drittels“ empfangen¹.

Wie dem aber auch sein mag, jedenfalls liegt bereits nach dem lateinischen Statut, das die Hanse im Flor zeigt, Brügges Machtstellung klar zutage. Der erste Genossenschaftsbeamte, der Hansegraf, muß ein Brügger sein, der zweite ist der Ypemschen Kaufmannschaft zu entnehmen². Mit seinen acht Vertretern hat Brügge nicht nur doppelt so viel wie das nächstberechtigte Ypern, sondern einschließlich seiner Klientelstädte Aardenburg, Oudenburg, Ostburg, Damme, Turholt verfügt es auch über vierzehn Richter, genau so viel wie das Yperer und Liller „Drittel“ zusammen⁸. Ferner müssen Brügger zur Hansekommission für

¹ Nächst Ypern, Dixmuiden und Aardenburg stellt Lille auch den zweiten Beamten der Hanse, den scildraka, Lat. Stat. § 3; §§5 und 6 heben es gleich den mit zwei oder mehr vinders begabten Städten hervor. — Über Lille vgl. MG. SS. XXVI. Will. Britt. Philipp. 1 II v. 108ff.; 1214 wurde es von Philipp ü. August aufs härteste mit Brand und Zerstörung heimgesucht, Lnchaire S. 177. Möglich, daß es daher im Hanserecht nicht mehr hervortritt. Auf die Drittel einteilung des deutschen Kaufmanns zu Brügge sei hier nur hin gewiesen.

Die Vinders verteilen sich nach dem Lat Stat. wie folgt:

Brügger Drittel.	Yperer Drittel.	Wallonisches Drittel.
Brügge 8	Ypern 4	Lille 2
Aardenburg 2	Dixmuiden 2	Tonmai 1
Oudenburg 1	St. Winoc Berghen 1	Orchies 1
Ostburg 1	Veurne 1	4
Damme 1	Belle 1	
Turholt 1	Po [^] eringhen 1	
14	1Ü	

² Es ist der scildrake, der Bannerträger; ihn können auch Dixmuiden, Aardenburg, Lille subsidiär stellen, beim Hansegrafen findet eine Vertretung durch Nicht-Brügger nicht statt

⁸ Höhlbaum S. 171 spricht von „einer im ganzen gewährten Parität“ des lat. Stat., was somit keine Berechtigung hat. — Ebenso wenig durfte er eb. S. 157 eine Abmachung von Wollhändlern aus

die flandrischen Messen hinzugezogen werden; ohne mindestens einen Brügger Hansen besteht sie überhaupt nicht zu Recht. Endlich fließen die Aufnahmegelder, soweit man sich in Brügge einschreiben ließ, der Stadt Brügge zu. — Der Reformversuch, dem der französische Entwurf Ausdruck gibt, hob dies Verfahren allerdings auf und sah eine allgemeine Hansekasse vor; im übrigen aber wollten die Urheber des Projekts, die Brügger Schöffen, die Hegemonie ihrer Stadt eher mehren als mindern. Wenn zuvor der Erwerb der Hanse in den Haupthandels- und Hafenplätzen Englands und Schottlands, vor allem zu London, Winchester, St. Yves erfolgte, so sollte er später auf Brügge und London beschränkt werden, und um emancipationslüsternem Klientelstädte wie Aardenburg niederzuhalten, kam Brügge jetzt auf ebensoviele Beisitzer im Genossenschaftsgericht wie sämtliche beteiligte Städte zusammengenommen⁸

Man hat wohl diese flandrische Hanse für einen Städtebund erklärt⁸ und weiter darauf hingewiesen, „daß die Stadt obrigkeiten ihrerseits auch hier — in Flandern — die Ordnung dieses größeren Gilde- und Hansenkomples in ihre Hände nehmen“⁴. Da ist doch daran zu erinnern, daß diese Hanse, soweit wir wissen, nie gemeinsame Privilegien im Auslande erworben hat. Das englische Recht kennt sie überhaupt nicht⁸; die Sätze der Statute geben nur über interne Hanserechte Auskunft. Dagegen hat es die Genossenschaft in Flandern nicht nur zur Anerkennung ihrer Alleinberechtigung zum England- und

Gent Ypern, Douai, Cambrai und Dixmuiden (1261) als Erklärung von „Englandfahrerkompagnien“ heranziehen. Die Urkunde bei Varenbergh n. 5 bezeichnet die Kontrahenten nur als tout li marchand de ces lins ki se mellent de laine d'abie acater, während die Englandfahrer von Ypern und Dixmuiden in ihrer Gesamtheit 1261 noch zur flandrischen Hanse von London gehören.

¹ Lat. Stat. § 5 am Ende.

² Frz. Stat. § 1, 3, 10. — Lat. Stat. § 6.

⁸ Pirenne, Hanse S. 96 „une véritable fédération des villes“.

* Höhlbaum S. 166.

* An sich erkannte es Kauffahrgenossenschaften als Rechtssubjekte an. Hans. U. B. I n. 281.

Auslandhandel jenseits der Maas gebracht; ihre Mitglieder waren anfangs gewohnheitsrechtlich) dann ausgesprochenermaßen allein zum Schöffenstuhl ihrer Heimatstädte befähigt. Wenn daher von den Brügger Schöffen das Reformprojekt ausgeht, so ist nicht etwa ein Gegensatz zwischen Hanse und Stadt zu konstruieren. Die Hanse hat längst ihren privaten Charakter abgestreift; sie ist sozusagen „verstaatlicht“. Da dieselben Männer, die innerhalb der Hanse am angesehensten sind, auch auf der Schöffenbank sitzen und da die Eintrittsgebühren dem Stadthaushalt zugute kommen, so identifiziert man vollständig hansische und städtische Interessen. Ist doch noch heute in Städten, wo ein industrielles oder Schifffahrtsunternehmen die Führung hat, das naive Volksbewußtsein geneigt, dessen Prosperität und das Wohl und Wehe des Gemeinwesens für untrennbar zu halten. — Die Brügger Schöffen, welche die Hanseordnung reformieren wollen, fungieren also einerseits wie ein geschäftsführender Ausschuß, sind andererseits aber nur ein „Ausbruch“ der Hanseglieder, der das Gewicht seiner Autorität als Rechts- und Regierungskollegium in die Wagschale legen kann.

Von einer gemeinsamen Aktion dieses angeblichen Städtebundes ist nichts weiter bekannt.

d) Die Krise des flandrischen Aktivhandels (1270—1297).

Der Stand des Quellenmaterials erlaubt es nicht, vom Handel Brügges in England von 1220—60 im Zusammenhang zu erzählen. Wir erfahren nur, daß er am 1. März 1260 durch einen Freibrief Heinrichs III. auf eine neue rechtliche Basis **gestellt** wurde. Das Privileg entsprach einer im Vorjahr an Gent verliehenen Urkunde, ohne etwas weiteres Bemerkenswertes als günstige Bestimmungen über Schuldrecht, Sicherheit und ähnliches zu bieten¹.

¹ Hans. U. B. I n. 547 (Gentn. 628), bestätigt in n. 982 (im Jahre 1286) und Hans. U. B. II n. 482 Anm. 1 (im J. 1880). — Den Text des Privilegs gibt cart. I n. 61.

Schon zehn Jahre später wurde Brügge in die englisch-flandrische Krise hineingezogen, die den Aktivhandel der Stadt wie den der ganzen Grafschaft auf schwerste treffen sollte. Wir können hier die einzelnen Phasen des langwierigen Streits, der sich fast bis zur Jahrhundertwende hinzieht, nicht verfolgen¹, die eigentliche Ursache war die gänzliche Verständnislosigkeit der flandrischen Gräfin Margaretha und ihres Hauses für die vitalen Interessen des Landes. Nach rein dynastischen, feudalen Gesichtspunkten regierten die zweite Tochter Balduins von Konstantinopel und ihr Sohn, Gui von Dampierre, ein Land, das sich durch Außenhandel und ein Exportgewerbe erhielt. Sie wußten ebensowenig wie ihre Untertanen, wie nervös die Wirtschaft Flanderns war, und wie leicht die auf das Ausland angewiesenen Erwerbszweige durch Verwicklungen mit der englischen Krone verkümmern und eingehen konnten.

Schon die sechziger Jahre, als bei Lewes und Evesham gefochten wurde, waren nicht frei von Trübungen des englisch-flandrischen Verhältnisses. Bald darauf stürzte Margaretha² aus höchst persönlichen Motiven, um ihrer Schatulle aufzuhelfen, lange bevor noch die großen Kämpfe Eduards I. mit Philipp dem Schönen ihre Schatten vorauswarfen, die Grafschaft in die verlustreichsten Wirren. Nach Amalds Bericht⁸ hatte Margaretha am 1. Sept. 1270 alle in Flandern befindlichen Güter englischer und zugewandter Kaufleute arrestieren und verkaufen lassen. Sie wollte sich damit für ein seit mehreren Jahren ausstehendes

1 Die Quellen fließen ziemlich reichlich, da die englische Überlieferung zu (Jebote steht. Eine Spezialarbeit wäre um so erwünschter, als auch der deutsche England- und Flandernhandel nicht wenig beeinflusst worden ist.

s Gräfin Margaretha hatte 1264 mehrfach um Schutz ihrer England bereisenden Kaufleute gebeten. Shirley II n. 626, 630. Als London sich gegen Heinrich IH. im Aufstande befand, nahm sie Londonem für 1703 lb. 6 s. 8 d. weg; nach erfolgter Unterwerfung, Shirley II n. 643 (1265 Okt. 6), reklamierte der Kronprinz Eduard das Geld, eb. n. 653 — Keg. Hans. U. B. I n. 620.

* MG. SS. XXV in S. 537/538.

Kammerlehen bezahlt machen¹. Die englische Antwort, Arrest der flandrischen Waren in England, erwies sich zunächst als ein Schlag ins Wasser. Die Gräfin hatte ihre Untertanen gewarnt, und die Königlichen fanden nur noch wenig vor. Eine seit dem 13. Okt. 1270 angeordnete Handelsperre gegen Flandern fruchtete gleichfalls nichts. So verbot man am 18. Mai 1271 jede Wollausfuhr bis zum 24. Juni des Jahres. Inzwischen sollten Unterhandlungen mit Flandern stattfinden². Nachdem sie gescheitert, woran nach der englischen Darstellung die raffinierte gräfliche Politik der Verschleppung, die auch Bestechungsversuchen nicht fern stand, schuld war, erfolgte Befehl zur Einschätzung der arrestierten flandrischen Güter und Ausweisung der Kaufleute (28. Juni 1271). Nichtflandrer hatten sich mit Ausfuhrlicenzen zu versehen. Diese Bestimmungen wurden zur Abwehr der Umgehungsversuche noch verschärft: Zeichnung der Wollsäcke, Ausweisung der mit Spezialprivileg ausgestatteten Vlamen³, Erneuerung des Wollausfuhrverbots (10. April 1274) nicht ohne Tadel der lässigen Beamten⁴. Der Streit ging unter Wechselfällen fort; es kam zu Friedensschlüssen⁵, die aber neue Zwiste außer Kraft setzten⁶; ja 1290 und 1293 fanden heftige Seegefechte statt⁷. Ruhiges Gedeihen des flandrischen Handels

¹ Vgl. auch Hans. U. B. I n. 736. — Es waren 1267 lb. 6s. 5d., Varenbergh S. 206 n. 3, im cart. I n. 64 irrtümlich zum 17. Aug. 1265 gesetzt.

² Die flandrischen Forderungen, die Araalds Angaben ziemlich bestätigen, bei Shirley II n. 679 (ohne Datum). Die Gräfin verspricht Freilassung der arrestierten englischen Güter — trotz des Verkaufs? — sobald die Flandrer in England befreit sind und heimischen Boden erreicht haben (!)• Der Arrest sei nur verhängt nach englischem Vorgange. — Was gegen die Gräfin ins Gewicht fiel, war der Verkauf der Güter, der nur schwer rückgängig gemacht werden konnte.

« 6. Mai 1272, Amald S. 6438u.ia

⁴ Hans. T. J. B. I n. 736 Anm. 2

⁶ Hans. U. B. I n. 786, 739 u. 742 (1274); n. 946: am 13. Juli 1284 steht ein Vergleich bevor; n. 1094 (1292).

⁶ Eb. n. 788, Kunze n. 366, Hans. U. B. I n. 806. — 1128, 1182, 1184, 1216.

⁷ MG. SS. TTVIII S. 594M und 59588—86 cont. Johannis de Tayster.

war damit ausgeschlossen. Erst zu Beginn des Jahres 1297 (7. Januar) scheint eine Wendung zum Besseren einzutreten. Den Flandrem — Graf Gui ist jetzt mit Eduard I. verbündet — werden dieselben Privilegien versprochen, wie sie die bisher meistbegünstigten Lombarden besitzen¹. Hier können wir einmal statistisch nachweisen, wie tief eine Besserung des Verhältnisses Flanderns zu England in der Handelswelt wirkte: Sofort stieg die Zahl der neuen Hansebrüder zu Brügge auf 45, mehr als der doppelte Durchschnitt der Jahre 1281—1299a; 1294 hatte nur 6 Eintragungen und sogar 1285, als den Brüggen noch einmal ihr Freibrief von 1260 bestätigt wurde, brachte man es nur auf 16. Umgekehrt hatten 1275, als die englische Krone energisch durchgriff, die Yprer Drapiere ihren Kredit bei den neuen deutschen Geschäftsfreunden am meisten in Anspruch nehmen müssen⁸ — Aber für Brügge war der Sonnenblick vom englischen Ufer nur von kürzester Dauer. Im selben Sommer 1297 rücken die Franzosen ein, und Brügge muß als französische Stadt zusehen, wie Eduard I. die englischen Kaufleute nunmehr nach Aardenbnrg weist (13. Nov. 1297) und für Gent Geleit und Freiheit von Arrest proklamiert (2. März 1298)⁴.

Die Geschehnisse des 14. Jahrhunderts, neue Verwicklungen, unterbrochen durch zeitweilige Intimität⁵ hatten zwar auf die

¹ Hans. U. B. I n. 1229, vgl. auch 1234.

² Soweit das Jnv. IV S. 272 ff. sie verzeichnet; zur Ergänzung vgl. cart. I n. 85 — St. R. 1281—82 und n. 92 — St. R. 1284. Etwa ein Drittel, ca. 55 von 158 folgen ihrem Vater im Besitz des Hanserechts als legitimi oder jeburdegh.

⁸ Vgl. Anhang n. I, 1275 werden 9 Meßbriefe für Deutsche ausgestellt, die nächste Zahl 4 hält sich im folgenden Jahr und 1278. Sonst findet sich durchweg nur eine oder zwei Eintragungen im Jahr.

⁴ Für Aardenbnrg vgl. unten, für Gent Hans. U. B. I n. 1269 f.

⁶ Hier seien nur folgende Daten genannt: das Jahr 1304 sieht Eduard I. mit Philipp IV. verbündet; — Hans. U. B. II n. 231: 1313 allgemeiner Arrestbefehl gegen Brügger und Zugewandte in Kraft. — 12. März 1315 wird ihnen ein befristeter Geleitsbrief ausgestellt, eb. n. 251 Anm. 1. — Eb. n. 378: 19. April 1321 war Haftentlassung der arretierten Flandrer erfolgt. — Eb. n. 399 Anm. 1: Vom 17. April — 24. Juni

Stellung Brügges als Stapelplatz großen Einfluß; aber die Schäden der vergangenen dreißig Krisenjahre konnten sie nicht wieder gut machen.

Auch in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts war ja der flandrische Handel nicht unbehelligt geblieben. Aber die Arrestationen König Johanns und Heinrichs III. waren vorübergehend, die Konfiskationen nicht gerade drückend, die Geldsummen für den englischen Fiskus¹ erschwinglich. Es hatte Jahre gekostet, Wollausfuhrverbote wirksam zu machen. Der flandrische Handel überwand alle diese Störungen ohne viel Aufhebens, so lange keine ernstlichen Konkurrenten auf seinem eigensten Gebiet, dem Woll- und Tuchgeschäft, vorhanden waren. Seit jenen, durch die unzeitigen Geldinteressen Margarethas hervorgerufenen Wirren traten Nachbarn und fremde Völker als lachende Erben die Hinterlassenschaft des flandrischen Eigenhandels an. Zur Zeit Simons von Montfort waren die Flandrer noch die Hauptexporteure der englischen Wolle². Während der Krisen zogen Kaufmannschaften zweiten und dritten Ranges, Nordfranzosen, Brabanter, Holländer einen großen Teil der Wollausfuhr an sich. 1273 erwarb Amiens fast ein Zwölftel aller Lizenzen, Brabant erhielt ein Sechstel³. Dasselbe Territorium kaufte 1277/1278 (Januar) 10,3%, nach Frankreich gingen 21,8 %/o, während Holland 20,8 %/o der gesamten Wollausfuhr an sich nahm⁴. Man konnte freilich mit Sicherheit darauf rechnen, daß diese minder geld

1323 können die Brügger sich aus Schottland frei nach England oder Flandern begeben. — Bessere Verhältnisse bahnen sich 1337 an, eb. n. 600 Anm. 3; es folgt das Jahr der Schlacht bei Sluis 1340, eb. n. 652 Anm. 4; III n. 667; cart. I n. 264 und 568.

* Hans. U. B. I n. 70, 116, 173, 177. — n. 120, 157, doch 158. - n. 279 f.

2 MG. SS. XXVH S. 497¹⁸ Thomas de Wykes Chronicon: Totam lanam regni, quam non solum mercatores Flandrie, sed Anglie et aliarum provinciarum ad portus deduxerant.

* Hans. U. B. III S. 407, daselbst eine Liste der noch beteiligten Städte und Landschaften, darunter die ehemals flandrischen Arras und St. Omer.

4 Kunze n. 366.

kräftigen und routinierten Kaufleute zurücktreten würden, sobald nur einigermaßen friedliche Zustände sich einstellten. Weit gefährlicher für die Vlamen war das Vordringen der Deutschen und Italiener im Wollgeschäft. 1267 finden wir zuerst deutsche Kaufleute, die zusammen mit englischen Händlern ein Schiff mit Waren für Flandern von England nach Seeland abfertigen¹. Zur Konfliktzeit 1272 werden Lübsche und Dortmunder Kaufleute aus englischem Arrest entlassen, dem sie wegen widerrechtlichen Verkehrs mit den Flandrem verfallen waren; eine Ladung Wolle hatten sie, vermutlich ohne königliche Lizenz, nach Flandern verfrachtet². Im selben Jahre tauchen unter der Masse der Yprer Meßbriefe zuerst deutsche Namen auf³. Nur Kaufleute der fortgeschrittensten Städte, voran Lübeck, in bedeutendem Abstand Köln und einzelne Dortmunder, Braunschweiger, Hamburger haben damals ihre Wolle zu Ypern an den Mann gebracht. An der Wollausfuhr Englands 1277 bis Januar 1278 nehmen die Deutschen bereits an vierter Stelle mit 11,6 % teil. — Dasselbe Schauspiel wiederholt sich in größerem Maßstabe bei den Italienern. Damals stehen sie mit 29,6 % an der Spitze der Exporteure⁴.

Mußten auch die Empfänger der Lizenzen selbst einen Eid ablegen, die Wolle nicht nach Flandern zu verhandeln⁵ so gelangte

¹ Hans. U. B. I n. 649.

² Lüb. U. B. II 1. n. 42, ungenaues Reg^o Hans. T. B. I n. 707. Auch 1277 kommt Übertretung der englischen Verordnungen vor, eb. n. 788.

³ Anhang n. I. Lübeck hat von 1272—88 unter 27 deutschen Kaufleuten 14, die sich 18 Briefe ausstellen lassen; Köln zählt 8 Bürger und 9 Briefe; 3 Dortmunder und 2 Braunschweiger sind in je zwei Fällen Gläubiger; ein Hamburger wird zweimal genannt. Der Wollhandel ergibt sich nicht nur aus den zwei Einträgen, die Wolle nennen, sondern auch durch die Personen der Gläubiger, die Des Marez als Yprer Drapiere erkennt (briefliche Mittig.).

⁴ Kunze n. 366. Ferner Des Marez S. 75 Anm. 4, auch Diegerick VII S. 19. Hier sei auf Schaubes Ausführungen S. 418 hin gewiesen; ursprünglich zieht nicht die Wolle die Italiener nach England, sondern das Bedürfnis der englischen Krone, Geldmittel im Auslande, besondere an der Kurie flüssig zu machen.

⁵ Kunze S. 381 Anm. 1 — Hans. U. B. I n. 788.

sie gleichwohl durch Zwischenhand oder auf Umwegen in das Textilrevier westlich der Schelde. Der vlämische Tücher bekam sie, wenn auch verteuert, schließlich doch. Dagegen hatte der flandrische Aktivhandel, der schon durch die Ausweisungen, Konfiskationen und Kapereien am meisten betroffen wurde, die ganze Zeche zu zahlen¹. Inzwischen rückten die Lombarden zur meist begünstigten Nation auf, und die Deutschen erhielten besondere königliche Aufforderung zum Handel in England². Ober beiden hing nicht das Damoklesschwert Handel und Wandel störender, dynastischer Politik.

Diese Schläge hätte nur ein aufstrebender, zäher und opfermutiger Kaufmannsstand pariert. Darüber verfügte aber Flandern und insbesondere Brügge um die Wende des 13. Jahrhunderts nicht mehr. Die flandrische Hanse hatte auf Erneuerung ihrer Kräfte aus den unteren Volksschichten verzichtet. Wer durch Handarbeit sein Brot erwarb oder Hökerei betrieb, war durch gehässige Rechtsbestimmungen vom Englandhandel ausgeschlossen. Diese Verkennung des plebejischen Prinzips im Handel, das allein eine Kaufmannschaft über einige Generationen hinaus leistungsfähig erhalten kann, rächte sich jetzt aufs schwerste. Um 1300 sind die einst in der Englandfahrt tätigen Brügger Geschäfte satt; andere Erwerbszweige oder reiner Rentengenuß machen sich bei diesen Familien vor und neben dem Auslandhandel breit. An aufstrebendem Nachwuchs fehlt es. So vegetiert der Brügger Eigenverkehr in England fort; aber die Zeit der Blüte ist vorüber. Wie der flandrische Aktivhandel überhaupt, verkümmert er und stirbt ab.

¹ Vgl. die Statistik über Woll- und Häuteausfuhr aus Newcastle-on-Tyne (1294—98), Kunze n. 868: Holländer und Flandrer 6%, Italiener 69%, Deutsche 25%.

² Hans. U. B. I n. 1128 und Anm. 3 (26. Sept. 1293) — Close Rolls Edw. II S. 875: Am 5. Nov. 1294 wird gegen den König von Frankreich und Flandern Kaperfreiheit ausgesprochen, Deutsche, Brabanter, Holländer, Seeländer werden eingeladen.

e) Der englische Handel und Stapel zu Brügge.

Wenn im 14. und 15. Jahrhundert englische Produkte, Wolle und späterhin Tuche, weitaus am häufigsten auf dem Kontinent in Brügger Warenkellem lagern, so ist das bereits Ausfluß der Bedeutung des englischen Stapels. Brügges Aufkommen ist aufs engste verknüpft mit seinem Eigenhandel, aber keineswegs identisch mit dessen Kurve. Da es vielmehr auch in die zweite Epoche — Brügge als Stapelplatz — hinübergreift, so haben wir diese wenigstens kurz zu skizzieren. Zuvor müssen wir aber etwas näher auf den durch englische Kaufleute aus geübten Handel eingehen.

Schon 1200 hatte eine Urkunde König Johanns¹, die den Flandrera Sicherheit in England versprach, auf englische Kaufleute in Flandern Rücksicht genommen. Viel Gewicht ist der gleichen diplomatischen Abmachungen indessen nicht beizulegen; in Wirklichkeit war der damalige englische Handel nach dem Kontinent nur gering. Was vorhanden war, kam in erster Linie über das Swin ein². Von den englischen Gemeinden waren vorzugsweise London, Winchester, Southampton, Worcester, Lincoln, York und Oxford beteiligt³. Londoner Kaufleuten wurde 1265 große Partien Wolle konfisziert. Ihrer acht treten uns 1270 „als Kaufleute von England und Irland“ entgegen, deren Wolle Margaretha an Crestien li Grans, Bürger von Brügge, für 1267 lb. 5 s. 5 d. st. verkaufte. Einige von ihnen wie Nicholon von Ludlow aus Salisbury vereinigen ansehnliche Werte in ihrer

¹ Hans. U. B. I n. 55.

² Vgl. Sharpe. Von 1850—70 werden 24 Schreiben an Brügge versandt, welche die mannigfachsten Beziehungen zwischen Brügge und London aufweisen; 10 sind zugleich an Sluis gerichtet. Gent und Ypern erhalten je einen Brief. Wenn das Übergewicht Brügges im 18. Jahrhundert auch nicht in gleicher Weise bestehen mag, vorhanden ist es zweifellos.

³ Hans. U. B. I n. 170 (J. 1224). Englische Kaufleute und Schiffer in Beziehung zu Flandern, Close Rolls Henry III 1 S. 856, 858, 865 - Pat. Rolls desselben 1 S. 468, 607 (1224-1280).

* Varenbergh S. 208 n. 8.

Hand; Nicholon verliert 345 lb. 13 8 31 d. Ein Johann von Ludlow and Nicholon selbst sind auch sonst als Besucher der flandrischen Messen bekannt¹. Mindestens einer der Kaufleute, Adam von Wesseghem der Junge aus Lincoln, war wohl sicher vlimischer Herkunft und stand damit unter der englischen Kaufmannschaft nicht allein² — Auch die Engländer litten schwer unter den Wirren der siebziger Jahre*, und wie alle Fremdkaufleute wurden sie zu Beginn des folgenden Jahrzehnts in einen Zwist mit BrOgge verwickelt. Ein Freibrief vom 21. Sept. 1282 machte ihm ein Ende. Es wurde ihnen darin freier Verkauf an jedermann ohne Beschränkung auf einen Zwangstapel zugesagt; auch verfügte der Vertrag ein schiedsgerichtliches Verfahren in Handelssachen und verpflichtete sie zum Besuch der Turholter und Liller Messe⁴. Ihre Rolle war im ganzen indessen nur bescheiden, und auch später, als hinter ihnen der königliche Machtsprach stand, der durch den Wollstapel Brügge beständig in Atem halten konnte, entsprach ihr Auftreten doch nicht entfernt der Machtfülle ihres Herrschers. In Brügge haben sie es zu einem eigenen Wagehause⁵ eher gebracht als die Deutschen, was damals übrigens nicht unbestritten ein Vorzug war; aber sie zahlten nicht zu den beiden Schiffahrtsnationen am Swin und

¹ Des Marez n. 157 und Anm. 1 — Saint-Génois n. 603.

* So und nicht Messeghem, wie Varenbergh will, ist wahrscheinlich zu lesen. Wesseghem liegt unweit Ursel in Ostflandern. Schon zu König Johans Zeit werden Flandrer königliche Kaufleute, so Hugo Oisel, Hans. U. B. I n. 51 (1199); cart. I n. 94 — St R. 1285 Simon von Gent, Bürger von London.

* Arnald MG. SS. XXVOI S. 538 ff. — Hans. U. B. I n. 739 und 900 Anm. 1. — 1285 taucht eine Straße der Engländer in Brügge auf, Inv. Intr. S. 489. Interessant ist der Prozeß des leider unbenannten mercator de Gales, der sich als burgensis et de terra domini Eduardi bezeichnet. Er ficht 1272 mit Erfolg Gräfin Margarethas Konfiskation von Wolle im Werte von 8000 lb. tur. vor dem Pariser Parlament an, cart. I n. 72.

⁴ Gedruckt Close Rolls Edward I 3 S. 186. Zur Zeit der Handlungswirren 1281 erwähnt ein Brief Haiberstadts an Lübeck englische Kaufleute in Brügge, Hans. U. R I n. 875.

⁵ Hans U. B. EU n. 212 und Inv. Intr. S. 446.

mußten sich am dortigen Zoll mit minderem Recht als Spanier und Deutsche begnügen¹.

Als die englische Krone sich mit dem Wollstapel eine wichtige Waffe schuf, änderte sie zunächst nichts an Brügges, durch Eigenhandel wohl erworbener Stellung als hauptsächlicher Rohstoffmarkt. Wenn früher die Ausfuhr nach dem Kontinent dem Belieben jedes einzelnen Kaufmanns überlassen blieb, so setzte jetzt die königliche Autorität einen gewissen „Stapelplatz“ fest. Dorthin mußten Wolle und Pertinenzen angebracht und zum Verkauf ausgestellt werden. Das galt nicht nur für den Konsum der südlichen Niederlande „Brabant, Flandern und Artois“² wo ja tatsächlich immer noch die größte Partie auf die Web stühle kam, sondern auch für die weitere Ausfuhr nach Süd europa, die über Flandern sich vollzog³, so daß unter normalen Verhältnissen Brügge auch für Italiener und Spanier Bezugsort der englischen Wolle war.

Der erste, der die Wollausfuhr den Zwecken der Zentral gewalt nutzbar machte, war vielleicht Simon von Montfort⁴. Seinen Anregungen sind ebenso wie auf verfassungsrechtlichem Gebiete die Eduarde gefolgt. Vor Eduard I. ist von einem englischen Stapel nichts bekannt⁵. Ja, die Urkunde seines Nach folgers vom 20. Mai 1313 spricht es selbst aus, daß es sich

¹ Reglement S. 30 und 51. — Auch die Abbildung ihres Hauses zu Brügge bei Sanderus macht nicht den stattlichen Eindruck wie die der anderen Kaufmannschaften.

* Die Stapelurkunde vom 20. Mai 1313 bei Varenbergh S. 440 n. 2, der sie aber irrtümlich zu 1312 setzt. Der Wollstapel umfaßt auch die Vliese mit, da die Wolle vielfach an ihnen belassen ist, wenn sie im Swin anlangt. Dazu stellte man dann Häute (coria), cart. I n. 266.

* Hans. U. B. HL Anh. I n. 569.

⁴ Sollte das nicht der Sinn der Notiz des Thomas de Wykes MG. SS. XXV n. S. 497 B sein?

* So richtig W. v. Ochenkowski, Englands wirtschaftliche Ent wicklung im Ausgange des Mittelalters. Jena 1879. S. 187. — Georg Schanz, Englische Handelspolitik. Leipzig 1881. I S. 229, stützt sich zu sehr auf Varenbergh. Übrigens wäre auch hier eine Spezialunter suchung am Platze.

um eine neue Einrichtung, Schaffung eines gesetzlichen Stapels, handelt. Wir haben keinen Grund, dies anzuzweifeln. Wenn zuvor die Engländer ihre Wolle nach Aardenburg verfuhrten und man das einen „Wollstapel“ nannte¹, so lag noch kein Stapel zwang vor; man folgte einer königlichen Aufforderung, weil man sich dadurch einen größeren Rechtsschutz sicherte². Jener Aardenburger „Stapel“ war nur ein durch königliches Dekret geförderter und geschützter Wollmarkt, unterschied sich also wesentlich von dem nunmehr 1313 zu errichtenden Stapel.

Eduards II. Verordnung faßt noch nicht eine bestimmte Stadt ins Auge. Ihre Auswahl und eine spätere Verlegung wird der englischen Kaufmannschaft zu Brügge anheim gegeben. Unter normalen Verhältnissen war es jedoch nicht zweifelhaft, daß Brügge den Stapel erhielt. Damit wurde der Stadt seine aus gezeichnete Organisation zu Diensten. Die englische Staatsgewalt sorgte durch sorgfältige Kontrolle, daß der Wollexport tatsächlich nur Brügge zukam. Der Exporteur hatte sich im Ausfuhrhafen den Zollbeamten eidlich zu verpflichten, nur nach dem Stapelort zu verfrachten und dort zum Verkauf auszustellen. Darüber erhielt der Kaufmann einen Ausweis, den er sogleich dem Constapler und dem Mayor des Stapels, dem königlichen Kommissar und dem Genossenschaftsbeamten der Kaufleute, vorzuzeigen hatte. Eine Kontrolle der Zollbeamten und ihrer Rechnungsablage war gleichfalls vorgesehen³ und Ausfuhr nach anderen Plätzen wurde bestraft⁴. — Der große Notstand für Brügge war indessen der Mangel jeglichen Anrechts an den Stapel oder besser gesagt, das Fehlen wirksamer Zwangsmittel,

i Hans. ü. B. II n. 152, Anm. 8 (1806); vgl. cart. I n. 151 — St. R. Sept. 1305 — 2 Febr. 1306: Raed te hebbene, den Stapel van de wulle te behoudene.

³ Die Urk. Kluit II, Teil 2, S. 982 kennt den Ausdruck „Stapel“ gar nicht. Näheres über die Stapel zu Brügge s. unten, wo wir auch auf diese Fragen zurückkommen.

* Cart. I n. 265.

⁴ Hans. U. B. ü. n. 872.

wenn der englische König ihn verlegen wollte. Verträge haben sich, wie so häufig, als brüchig erwiesen. Es stand eben ganz im Belieben der Krone, anderweitig über den Stapel zu verfügen. Hier half nur die Gewöhnung an den alten Wollmarkt zu Brügge⁸

1 Eb. n. 652 Anm., 1840 März 29.

2 Leider konnte sich diese Arbeit mit Schaubes wertvoller Studie, die Wollausfuhr Englands vom Jahre 1278, Vierteljahrsschrift VI H. 1 (1906) S. 39—72, nicht mehr auseinandersetzen. Sie behandelt die ersten Jahre der flandrisch-englischen Verwicklungen bis 1279, also ein Thema, für das ich, ohne von Schaubes Aufsatz zu wissen, eine Spezialarbeit herbeiwünschte, vgl. oben S. 59 Anm. 1. Unsere beiderseitigen Ausführungen ergänzen und berichtigen sich in willkommener Weise.

2. Schottland und Irland.

Einige charakteristische Züge fügt Schottland dem Bilde ein, das der Verkehr Brügges mit den Britischen Inseln bietet.

Auch Schottland war durch die flandrische Expansion betroffen, und Söldner¹ und Händler fanden sich dort ein. Nach Berwick war schon 1213 ein Brügger Segler unterwegs², wie es auch später ein Hauptausfuhrplatz blieb³. Zu Rocksburg⁴ am Teviotdale, also im Hinterland von Berwick, war eine Schuldsomme zu zahlen, die eine Brügger Handelsfrau, Kateline, Witwe Poels de le Mote, zu fordern hatte. Auch sonst sind Brügger in Schottland tätig, und in den herkömmlich besuchten schottischen Häfen konnte man in die flandrische Hanse aufgenommen werden⁵.

Schottischerseits werden Inverness, St. Andrews und Cupar, ferner Aberdeen, Edinburgh, Dundee und Perth, sämtlich an der zugänglicheren Ostküste gelegen, erst spät in Brügge erwähnt⁶. Neben den Berufshändlern hatten auch schottische Große, Kitter und Geistliche Waren in Flandern⁷; doch waren Wolle

¹ MG. SS. XXV n. S. 3248 Willelmi Neuburg. Hist. Angli cana (1174).

* Hardy, Bot. Litt. Pat. II S. 106; vgl. auch MG. SS. XXVHI S. 6635 Nicolaus Trivet: Mercatores Flandrensee, qui in villa eadem — Berwick — domum ad modum turris fortissimam habebant (1296).

* Cart. I n. 265 (1348).

⁴ Des. Marez n. 65.

⁵ Oben S. 55, vgl. auch cart. I n. 204. Ein Brügger Schiff kommt angeblich von Schottland, wird in Norfolk angehalten (1818).

⁶ Hartung in der Historischen Zeitschrift Bd. 28 (1872) n. 11, Reg. Hans. U. B. m. n. 117; eb. n. 127 und 131 (1348). Seit 1291 ist eine Schottenstraße in Brügge nachweisbar, Inv. Intr. S. 439.

⁷ Saint-Génois n. 834 (1296).

und Leder wohl Erzeugnisse ihrer eigenen Güter, sie selbst also Produzenten, nicht Vermittler, wie die bürgerlichen Kaufleute.

Durch den Ausbruch der flandrisch-englischen Wirren in den letzten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts wurde auch der Warenzug zwischen Schottland und Flandern in Mitleidenschaft gezogen, vollends als Philipp IV. der Schöne mit Eduard I. Händel bekam. Der französische König ist 1295/96 energisch für seine Verbündeten, die Schotten, eingetreten, sobald Graf Guido in Flandern Hand an ihr Gut zu legen wagte¹. Es ist von Interesse, daß Brügge sich dabei in striktem Gegensatz zu seinem Landesherm befand und seinen Maßregeln direkt entgegenarbeitete. So hatte der Graf trotz Brügger Vorstellungen den Verkauf schottischer, in Flandern arrestierter Wolle befohlen. Das Brügger Stadtre Regiment, die Schöffen, wandten sich darauf an ihre Kollegen von Douai, die Stadt möchte ihren Bürgern den Ankauf des Guts verbieten, mit der einleuchtenden Begründung, „daß zuviel Schaden und Beschwerden für Flandern daraus hervorgehen würde, wenn ein Flandrer die Wolle kaufte“². Zweifellos, daß die regierenden städtischen Kreise bei ihrem Vorgehen in erster Linie das Interesse ihres Kaufmannsstandes im Auge hatten; aber ebenso sicher ist es, daß sie hier viel weitsichtiger für das Landeswohl sorgten als Graf Guido. — Während der französischen Okkupation Brügges von 1297—1302 haben die Schotten jedenfalls, so oft es bei der Kriegszeit möglich war, Brügge, die Stadt ihrer Verbündeten, aufgesucht. So erlitten sie eine besonders schwere Einbuße, als die Erhebung des Jahres 1302 gegen die Franzosenherrschaft auch Konfiskation sämtlicher Schottengüter durch die Stadt Brügge mit sich brachte. Soweit wir nachrechnen können, waren es 1331 lb. 12 s. 11d., wovon der weitaus größte Teil auf Wolle

¹ Hans. U. B. I n. 735 Anm. 2; eb. n. 1142 Anm. 1. Eb. n. 1173 Anm. 1. — Saint-Génois n. 834 und 841.

² Der interessante, leider undatierte Brief bei Dehaisnes n. 16. — Weitere Beziehungen zwischen Flandern, Brügge und Schottland von 1293—1315 ergeben sich aus Pat. Rolls Edward I 3 S. 246, cart. I n. 108, 187, 211, 242, Hans. U. B. I n. 1229, H n. 252 Anm. 1.

und Vliesse entfiel. Auch Häute und Lachse hatten Schotten angebracht

Die schottische Wolle spielte alsbald eine Rolle, wenn die Lieferung aus England stockte. Aber weder quantitativ noch qualitativ konnte sie je die englische ersetzen. Auch war der arme Schotte ein schlechter Käufer des teuren Tuches, und die Erzeugnisse des Gewerbefleißes — Wagenräder und Schiebkarren fielen dem Verfasser des „Büchleins von der englischen Staatsklugheit“ 2 auf — boten nur ein ungenügendes Äquivalent. Nach alledem stand der Verkehr Schottlands trotz seiner Wollproduktion weit hinter dem mit England zurück.

In noch höherem Maße gilt dies von Irland. Irische Waren, Häute aus Ulster⁸ kennt schon der Dammer Zolltarif von 1252, und irische Wolle⁴ spielt im Brügger Wollwerk eine gewisse Rolle. Bei der Neuordnung der Maklergebühren (8. Mai 1303) wurde für den großen Sack irischer Wolle eigene Taxe vorgesehen⁵. In Händen irischer Kaufleute waren diese Erzeugnisse des Landes indes nur selten. Zwar werden die Eigentümer der von Margaretha verkauften Wollpartien als „Kaufleute von England und Irland“ bezeichnet⁶; aber wir wissen nicht, wer unter ihnen Irland angehörte und ob nicht diese „Irlandfahrer“ Engländer waren, welche die Insel besuchten. Flandrer sind jeden

¹ Compte S. 8—11, 187. Unter dem schottischen Gut ist übrigens nicht nur Einfuhrgut zu verstehen; auch ihre Einkäufe in Flandern hat man ihnen sicher abgenommen.

Das Brügger Verzeichnis fügt noch Käse und Talg (sui) hinzu.

^a Das Vorstehende nach dem Libell v. 250ff. — St. Omers Wollimport aus Schottland bei Giry S. 327.

⁸ *Duodena coriorum, que dicuntur vulsters*, Hans. U. B. I n. 432.

⁴ *Recueil* S. 896¹⁶ 448¹⁵ 469^{2t}.

⁵ *Cart.* I n. 140. — Das Libell v. 656ff. kennt außergewöhnlich viele irische Produkte, Wolle, Haute, Felle usw., daneben noch Fische, Leinwand, faldyng, wie denn der Verf. besonders gut über Irland unterrichtet ist, Einl. S. 14. — Das Brügger Verzeichnis gibt schlankweg *cuir et lainnes*.

⁶ *Varenbergh* S. 208 n. 3.

falls auch dort erschienen¹. Dagegen stammt die erste aus schließlich an Irländer gerichtete Zusage sicheren Verkehrs in Flandern erst aus dem Jahre 1387, die früheste Erwähnung zweier irischer Barken im Swin gar erst von 1404². Nehmen wir also das späte Auftreten und die geringe Intensität des Eigenverkehrs zum Maßstab, so ist Irland wohl noch hinter der Bretagne einzurangieren.

i CRH 2 XH (1869) S. 39 n. 1519: Johann Telekin, Bürger von Monikerede am Swin hat in Cork Schaden erlitten, vgl. auch S. 43 n. 2303. - Derselbe Close Rolls Edward I I S. 437 (1278). Über die Dinanter in Waterford vgl. oben. S. 41 Anm. 3.

* Cart. I n. 621. — Neben England, Schottland, Wales findet sich auch Irland in diplomatischen, den Handel berührenden Abmachungen erwähnt, eb. n. 112 und 122.

6. Kapitel. Die Territorien der Südersee, Holland, Utrecht, Geldern. Die Friesen.

Auch in der zweiten Zone des Brügger Inlandsverkehrs be fanden wir uns auf Reichsboden. Noch einmal ist eine Reihe von Landschaften auszunehmen, ehe wir uns dem deutsch-flandrischen Verkehr zuwenden. Denn die Gebiete der Südersee, denen die Friesen überhaupt angeschlossen werden mögen, verdienen diese Sonderstellung. Am nächsten stehen sie den Maasterritorien. Mit ihnen haben sie den Doppelcharakter des Durchgangs- und Eigenverkehrs ebenso gemein wie die spätere Entwicklung städtischen und kommerziellen Lebens, nicht zum wenigsten durch eine fehdevolle Vergangenheit im 12. Jahrhundert, der Zeit des flandrischen Aufschwungs, hervorgerufen¹. Anderseits ist die Südersee nicht so eng wie die Maaszone mit der flandrischen Wirtschaft verknüpft. Sie ähnelt eher der Normandie und den nordfranzösischen Küstenlandschaften mit ihrem Nachbarverkehr und Vertrieb von Landesprodukten. Den Deutschen wiederum stehen die süderseeischen Territorien zu selbständig gegenüber, um sie ihnen zuzugesellen².

¹ Vergl. P. J. Blok, Geschichte der Niederlande. Gotha 1902. I. S. 203/04 und Johannes Kröger, Niederlothringen im 12. Jahrhundert. Oberrealschulprogramm. Elberfeld 1894.

² Schon 1252 werden beim Brügger Zoll die holländischen Fischhändler, *illi de Hollandia vel alii extranei*, deren Vertrieb den Kaufmann des Reichs nichts angeht — *que modo mercatores imperii non tangunt*, besonders behandelt. Hans. U. B. I. n. 485. — Von den Städten Seelands, Hollands und Frieslands gehören später nur einige westfriesische und diese auch nur im 15. Jh. der deutschen Hanse an. Die Utrechter und Gelderschen Gemeinwesen wahren sich innerhalb der Hanse eine merkliche Sonderstellung.

Die Vlamen sind zuerst am Platze. 1128 erhalten sie freien Durchzug von Gertrud, Gräfin von Holland, zugesagt¹. Schwerlich sind sie viel früher an der Südersee erschienen; wo 1122 in Utrecht eine ganze Reihe fremder Kaufmannschaften genannt werden, fehlen sie noch². Aber wenn man auch des weiteren von Holland passierenden Flandern hört³ & umsoweniger von einem Verkehr im Lande selbst. Auffällig ist das Schweigen der verhältnismäßig reichhaltigen Nachrichten des alten Handelsplatzes Utrecht⁴. Nicht einmal findet man bis 1300 Flandern erwähnt. Der Handelszug des Rheins entwickelt sich zunächst recht deutlich getrennt von dem der flandrischen Lande. Es fehlt auch an Waren, die den Nachbarverkehr aus weiten könnten: Das flandrische Tuch findet sich, wo man auf Absatz inmitten der ländlichen Bevölkerung hoffen kann, wie in Hartem⁵; die Holländer bringen ihre Lachse, Störe und Aale auf den Brügger Markt; im Handel der Anwohner der Südersee figurieren Heringe, Getreide und Hülsenfrüchte⁶ und aus den friesischen Gebieten werden Pferde und Vieh importiert. Wir müssen einmal der etwas platten, aber wichtigen Wahrheit Ausdruck geben, daß sich eher zwischen Ländern verschiedener Lebensbedingungen ein bedeutender Handel entwickeln wird als zwischen gleichgearteten Gebieten.

¹ Galbert MG. SS. XII S. 609M, vgl. Pirenne, Passio S. 56 Ar>m 4.

* Hans. Tl. B. I n. 9.

» Eb. n. 41 (1195).

⁴ Junghans, Utrecht im Mittelalter, Forschungen z. deutschen Gesch. IX. Göttingen 1869. S. 528 nimmt Utrechter Handel in Flandern trotz Schweigen der Quellen an. Für das 12. und 18. Jahrhundert kann ich nicht beistimmen. Zu 1847 hören wir indessen von Utrecht, die in Brügge nach ihrer Gewohnheit ihrem Geschäft obliegen, vgl. J. C. Overvoorde en J. G. Ch. Joosting!, De Gilden van Utrecht tot 1528. Werken der vereeniging tot uitgave der brönnen van het oude vaderlandsche recht gevestigd te Utrecht. 1. reeks. No. 19. Haag 1897. I S. 123.

« Hans. U. B. I n. 745 (1274).

o Eb. n. 779 (1276).

So ist die Ausbeute nicht reichhaltig. Hinzu kommt, daß in diesen Gebieten das platte Land vielfach zum Swin handelt, wovon bei der Struktur der Oberlieferung nur geringe Spuren vorhanden sind. Gibt es aber fortgeschrittenere städtische Orte, so können wir sie auch in Verbindung mit Brügge nachweisen. Relativ viel ist über den alten Wiltenort Dordrecht zu sagen. Es sah am 19. Mai 1295 seinen Zoll in die Hände eines Brügger Geldmannes, des Gielis Clawarde übergehen¹, und 1300 — der holländische Graf nahm teil an Flanderns Verwicklungen mit Philipp dem Schönen von Frankreich — ist den Flandrem freies Geleit daselbst versprochen worden². Als in diesen bewegten Zeitläuften 1303 auf Seeland gefochten wurde, haben sich die Dordrechter gleichen Rechtsschutz von Brügge und Philipp von Thiette, dem Verweser Flanderns, verwilligen lassen³. Andererseits ist Dordrecht der Ort, wohin man 1276 und 1277 den Handel der Overysseleschen Städte und den der Hamburger vom Swin abzulenken sich bemühte⁴. 1298, als Brügge französisch, das Swin in den Händen der Dampierres war, ist der Versuch wiederholt, und diesmal hat Graf Johann I. bei Kämpfen⁵ und Gröningen⁶ wohl mehr Erfolg gehabt. — An eigenen Erzeugnissen sandte Dordrecht, dessen Tuchmacherei und Maklerwesen⁷ sicherlich von der Nähe Flanderns und Brügges profi

¹ Oorkondenboek II n. 909f. — Suppl. n. 263, 308, Geldgeschäfte Brügger Bürger mit holländischen Grafen und Herren.

² Hans. U. B. I n. 1333. Das Geleit vom 6. Mai 1295, Hans. U. B. I n. 1183, war wohl durch den Vertrag vom 8. Jan. 1296 eb. n. 1206, bereits wieder hinfällig geworden. Ob der 1324—26 zeitweilig den Brüggen verliehene Schutz durch Wilhelm III. von Hennegau und Holland nicht mehr dem Verkehr mit dem Hennegau galt, steht dahin.

³ Hans. U. B. ü. n. 42 und 44.

* Eb. L n. 779 (1276) und n. 802 (1277).

⁴ Oorkondenboek SnppL n. 319, Hans. U. B. I n. 1272.

⁵ R. K. Driessen Monumenta Groningana. Groningen 1822. III. u. 186, Hans. U. B. I n. 1277.

⁶ Hans. U. B. I n. 776, 778 u. 1090. Beeinflussung des holländischen Zollrechts durch das flandrische, eb. II n. 276.

tierten, Binsenmatten zum Swin¹; auch partizipierten seine Bürger an dem Holzhandel den Rhein hinunter, der in Flandern endete² und wenn man heute Dordrechter Fahrzeuge auf Brügges Grachten antrifft, so war das Gleiche im Mittelalter der Fall³. Sonst ist in der Grafschaft Holland als einziger Ort Harlem anzuführen, dessen Bewohner sich in Flandern vorfinden⁴.

Dagegen haben die Städte der östlichen Uferlandschaften der Südersee lebhafte Frachtschiffahrt zum Swin betrieben. Ihrer sieben zählt im 14. Jahrhundert ein gräflich-flandrischer Beamter zu Sluis auf: Kämpen, Zwolle, Deventer, dann die drei Gelderschen Harderwyk, Eiburg, Zutfen und endlich Stavoren⁵. Indessen haben sie ihre Fahrten auf Brügge schon früher begonnen, wenigstens die drei erstgenannten nebst Wilsom bereits vor 1276⁶. Kaum zufällig wird der Hering an erster Stelle unter ihren Waren genannt. Hier ist schon der Einfluß ihres Auftretens auf Schonen und der Umlandsfahrt nicht zu verkennen, der ihnen zu einem bedeutenden Eigenverkehr verhilft⁷. Kämpen vor allem, das der Verfasser des Zollkommentars stets an erster Stelle der Osterschen Städte nennt, hat zeitweilig für Brügge die größte Rolle während der großen hansischen Handelssperre (1358—60) gespielt⁸.

¹ Reglement S. 34: Matten van Dordrecht comende, van biesen ghemaect.

² St. R. 1336-37 — Inv. II S. 194.

³ Cart. I n. 413 (zu 1386—87).

⁴ 1253 sind zwei Harlemer daselbst in Arrest gelegt, Warnkönig I n. 26, HI § 5. — Nach den St. R. 1305—06, cart. I n. 151, werden dem Schultheiß von Harlem und seinem sériant Präsente überreicht. — In Egmond war man über den großen Brand Brügges 1184 gut unterrichtet, vgl. MG. SS. XVI Ann. Egmond. S. 469⁴g. Brügger Händler in Westfriesland bei Saint-Génois n. 1139 (zu 1306).

⁵ Reglement S. 50. — Zutfener Bürger schulden einem Rostocker Ratmann. Zahlungsort ist Brügge, Mecklb. U. B. X n. 7112 zu 1350, vgl. auch Hans. U. B. III n. 497 Anm. 1.

« Eb. I n. 779.

⁷ Schäfer, Das Buch Einl. S. 66.

⁸ G. v. d. Osten, die Handels- und Verkehrssperre des deutschen Künftminfließ gegen Flandern 1358—60. Diss. Kiel 1889.

In den friesischen Gebieten treten die Städte völlig zurück, und die Friesen, die sich häufig am Swin sehen lassen, sind Bewohner des platten Landes. Zu 1252 erfahren wir, daß ihnen Damme am Swin zum Markt angewiesen war, wo sie zusammen mit den „Dänen“ ihre Pferde und Ochsen zum Verkauf auftrieben¹. Unter diesen „Dänen“ haben wir wohl auch Edomsharder und ihre Nachbarn, also gleichfalls Männer friesischen Stammes zu verstehen⁸. Vor Holländern und Seeländern genießen beide das Vorrecht, auch an den östlichen Hafenorten des Swin wie Kokside, Ostburg, Slepeldamme oder Sluis Zoll zahlen (upslaen) zu dürfen, ohne ihn noch einmal in Damme zu erlegen. Als Marktort hat sich Damme speziell um sie bemüht⁴. Ihre Landschaften, wie das Jeverland Astringien⁶ das Wangerland⁶ an der Jade und das Land Norden⁷ haben sich zu Handelszwecken auch wohl in diplomatische Verbindung mit dem flandrischen Grafen, ja mit dessen Lehnsherrn, den König von Frankreich gesetzt. 1269 war das Swin der Sammelpunkt für die friesische Kreuzzugsflotte von 50 Segeln⁸. In Brügge nahm man lebhaftes Interesse an den Ereignissen dieser Gebiete; wir wissen, daß Graf Florenz V. von Holland seinen Sieg über die Friesen bei Hoogwoude (1282) der Stadt meldete⁹.

1 Hans. U. B. I n. 432 (1252): *Si Frisones vel Daci equos et boves illuc adduxerint ad vendendum, debent, sive vendantur sive non, pro quolibet 2 d.* — Die eb. n. 1048, 49, 61 genannten friesischen Landschaften, die in Holland Zoll zahlen, werden zum Swin verkauft haben.

* Eb. HE n. 820 und 328 (1865) — Edomsharde versinkt 1684 in den Fluten, eb. S. 139 Anm. 3.

* Regl. S. 86.

* Hans. U. B. IH n. 164.

6 Eb. II n. 645 Anm. 3 mit falscher Datierung, berichtigt IH n. 645 (1386 März 28). Eine flandrische Archivalnotiz spricht irrtümlich von *marchans de chevaux de la vil le de Yvere (Jever) en Frise*.

e Eb. IH n. 647.

7 Eb. n. 154 (1349). Im Norderalond waren gegen Vlamen Gewalttätigkeiten verübt.

8 MG. SS. XX n. i S. 554;g Menkonis Chron.

9 St. R. 1281—82 — cart. I n. 86: *In crastino Magdalene (Juli 23) nuncio comitis Hollandiae litteras afferent! super Victoria sua contra Vriesones*; vgl. Henri Obreen, Floris V, Graaf van Holland en Zeeland, heer van Friesland 1266—1296. Université de Gand 1907. S. 54.

7. Kapitel. Die Deutschen.

L Flandrer in Deutschland.

Schon zur Karolingerzeit befuhren Bewohner der Landschaften, die das Mittelalter als Flandern bezeichnet, den Rhein, um die Weine des Elsaß einzuhandeln¹. Man nennt sie noch Morini; sie mögen aus der früh entwickelten Gegend von St. Omer stammen. Nachdem dann die damaligen Genossen, die Friesen des Rheindeltas, diese Handelsfahrten aufgegeben haben, erscheinen Flandrer, *de regno Baldewini venientes*⁸ wiederum als Händler am Mittelrhein. Diesmal kommen dafür Leute von der flandrischen Küste in Betracht, wenn wir ihre Zollabgabe, ein Widderfell, einen Käse nebst einer Quantität Wein so deuten wollen. Möglich, daß sie auch den Weg zum Soesterland finden und linter den Friesen und „Galliernu des ältesten Soester Stadt rechts einbegriffen sind⁸

1 MG. Poet. Lat. 2 S. 83 v. 115—124, vgl. Häpke, Herkunft S. 323, wo über die Lesung Morini statt marini gehandelt ist.

* Hans. U. B. I n. 6: Heinrich IV. bestätigt den Rheinzoll zu Coblenz am 5. Juni 1104. — Mit Keutgen, Hans. Gbl. Jg. 1901 S. 137 Anm. 188 bin ich der Ansicht, „daß der Tarif längst bestehendes Recht kodifiziert“; vgl. auch Karl Lamprecht, Deutsches Wirtschaftsleben im Mittelalter. «Leipzig 1885. II S. 298 ff.

⁸ Das älteste Soester Stadtrecht, geschrieben kurz nach 1120 mit Spielraum bis 1150, dem Inhalt nach älter. § 13: *Juris advocati est hereditatem accipere Frisonum et Gallorum*. F. Keutgen, Urk. zur Städtischen Verfassungsgesch. Berlin 1901. S. 139 Anm. 2. Gallia ist an sich eine ganz korrekte Bezeichnung für Flandern, vgl. Vita Anskarii auct. Rimberto S. R. G. (Waitz) S. 34: *In Gallia cellam Turholt vocatam*.

Diesen deutschen Verkehr der Vlamen sollte das 12. Jahrhundert ausgestalten. Wir lernten es bereits als die Epoche der flandrischen Invasion Englands kennen; immerhin sind auch starke Volksteile¹ nach Deutschland gelangt. Gleich anderen Niederländern ziehen sie als bäuerliche Siedler nach den Kolonisationsgebieten diesseits und jenseits der Elbe¹. Als Tuchmacher und Färber² finden sie sich ebenso an der Elbe, in Braunschweig, Hildesheim⁸ wie in Wien⁴. Wenn diese Auswanderung auch nicht unmittelbar dem flandrischen Handel zugute kommt, da die niederländischen Bauernsiedlungen ihren argrarischen Charakter festhalten und die Tuchmacher den Vertrieb ihrer Erzeugnisse selbst bewerkstelligen, so erfährt er gleichwohl manche Förderung. Deutschland wird jenseits der Schelde bekannter und gleichsam in den Kreis des ökonomischen Bewußtseins einbezogen. Schon im 12. Jahrhundert ist der Verkehr stetig geworden; der Flandrer pflegt Tuche in Deutschland abzusetzen. Natürlich in weit kleinerem Maße, aber doch deutlich erkennbar tritt die Er-

¹ Helmold Chron. Slavorum 1 c. 57, 87 f. II c. 2 S. R. G. (Lappenberg-Pertz). Die Frage nach der flandrischen Teilnahme am niederländischen Kolonisationswerk, die Einzelheiten erschließen könnte, leidet darunter, daß die heutigen Bearbeiter auch nur den Versuch unterlassen, die Anteile der verschiedenen niederländischen Gruppen abzugrenzen. Der sorgsame Theodor Rudolph, Die niederländischen Kolonien der Altmark im XII. Jahrhundert. Berlin 1889. lehnt S. 11 Anm. 1 direkt die schwer auszuführende Untersuchung ab, wie sich die „meistens promiscuë“ gebrauchten Bezeichnungen Hollandros, Selandros, Flandros zu einander verhalten. — Literatur bei Eduard Otto Schulze, Die Kolonisierung und Germanisierung der Gebiete zwischen Saale und Elbe. Preisschrift der fürstl. Jablonowskischen Ges. 88. Leipzig 1896. S. 129 Anm. 1.

² Das Rechtsbuch nach Distinktionen .hg. Friedrich Ortloff. Jena 1836. Buch V Kap. 8.

» Hans. U. B. I n. 212 Anm. 1 (1196).

⁴ Die Urk. von 1206 bei J. A. Tomaschek, Geschichtsquellen der Stadt Wien. Wien 1877. I n. 2, vgl. auch Luschin von Eben greuth, Die Handelspolitik der österreichischen Herrscher im Mittelalter, Almanach der kais. Akad. d. Wissenschaften. Wien Jg. 1893. S. 311 f.

scheinung zutage, die sich später auf dem Kolonialboden östlich der Elbe wiederholt. Wie dort die merkantile Erschließung der Ostseegebiete mit der kolonisatorischen Hand in Hand geht, so hat der flandrische Handel nach Deutschland durch die vlämischen Kolonisten Anregung und Unterstiftung gefunden.

Nach zwei Richtungen hin bewegte sich der flandrische Handel des 12. Jahrhunderts. Einmal suchte er durch die Grafschaft Holland das nordwestliche Deutschland auf und zweitens blieb er wie bisher der Rheinstraße treu. Schon während der Mitregentschaft mit seinem Vater erhielt Graf Philipp 1164 von Friedrich I. das kaiserliche Geleit für seine Flandrer¹, und 1173 sicherte ihm zu Fulda ein Handelsvertrag mit dem Kaiser wichtige Vorteile. Je zwei Freimärkte zu Aachen und Duisburg, auf denen das flandrische Tuch — acht Wochen im ganzen — feilgeboten werden sollte, Prägung einer gemeinsamen Münze, Abschaffung des gerichtlichen Zweikampfs für die fremden Handelsleute und ungehinderte Fahrt zu Tal und zu Berg auf dem Rhein waren in der Urkunde vorgesehen². Doch geriet hier am Rhein um dieselbe Zeit der Handelszug ins Stocken. Denn seit der Mitte des 12. Jahrhunderts etwa bestritt die Kölner Bürgerschaft den Gentern das Recht zur Bergfahrt über Köln hinaus und hatte auch wirklich im Schiedsspruch des Kölner Erzbischofs Philipp I. von Heinsberg 1178 einen Erfolg zu verzeichnen. Wenn darin der Erzbischof dem Grafen Philipp, der sich für seine Stadt verwandt hatte, scheinbar nachgab und allen Genter Kaufleuten für jetzt und in Zukunft die Bergfahrt erlaubte, so machte der Zusatz „wie es ihnen und ihren Vorfahren vor dem Zwist frei stand“, das Zugeständnis zweideutig und illusorisch. Denn nun konnte nach wie vor das sperrungslustige Köln die Frage aufwerfen, ob die Genter denn je ihre Reise über Köln fortsetzen durften, und von seinem Standpunkte verneinen⁸ —

1 MG. SS. V Ann. Blandin. S. 29[^] *Magnam pacem Flandrensibus per terram imperatoris eundi ac redeundi optūrait.*

8 Hans. U. B. I n. 28.

8 Stein, Beiträge S. 86 Anm. 1 hat im Gegensatz zu der bisherigen Auffassung die Urk., Hans. U. B. I n. 29, in diesem Sinne interpretiert.

Seither reden eine Reihe von Zeugnissen von dem lebhaften Verkehr der Flandrer in Köln, der durch liberales Schuldrecht erleichtert wird¹, aber auch nicht ohne Streitigkeiten mit ihrem Gefolge von Arrestationen vor sich geht⁸. In der Praxis wird Köln zum Endpunkt der vlämischen Handelsreisen, vielleicht weniger infolge des hemmenden Kölner Stapelrechts (1259)⁸ als weil dort der Flandrer am oberländischen Händler und am Kölner selbst einen willigen Abnehmer fand⁴.

Wichtiger noch für die Gesamtgestaltung des mittelalterlichen Handels ist das Vordringen der Vlamen nach Nordwestdeutschland. Das Durchzugsgeleit in Holland (1128) und die Friedensbedingungen, die Graf Philipp von Flandern seinem besieigten holländischen Gegner Florenz HI. (1168) auferlegte⁵, lassen Handelsfahrten nach Deutschland vermuten. So finden wir denn die Vlamen seit der Mitte des 12. Jahrhunderts im Wesergebiet; wir erfahren von ihrer Arrestierung durch Graf Bernhard von Wölpe, nördlich vom Steinhuder Meer, der mit den gelieferten Hosen nicht zufrieden war⁶.

¹ Hans. U. B. I n. 46, 1198 März 26; vgl. eb. III. S. 394 — I n. 97, 98 (c. 1212 Schluß).

² Eb. n. 97, 98, 876, 878-880.

⁸ Eb. n. 528. — Stein, Beiträge S. 87 ff.

⁴ Im kleinen Lucidarius II v. 77, früher als Seifried Helbling bezeichnet, hrsg. von Karajan in Moriz Haupts Zeitschrift für Deutsches Altertum. Leipzig 1844. wird den prunksüchtigen österreichischen Bauern vorgeworfen, sie trügen grüne, braune und rote Genter Tuche, eine Bemerkung, die zwar selbstverständlich übertreibt, aber doch für einen weiten Exportrayon spricht. Vgl. auch die bei Häpke, Herkunft S. 318 Anm. 6 angeführte Literatur. — Flandrisches Tuch 1248 im Trierer Akzisetarif, Mittelrh. U. B. III n. 982, Brückesch duch in der Kaufhausordnung zu Straßburg 1461, Schmoller n. 38.

⁸ Oorkondenboek I n. 147 — cart. I n. 5; Reg. Hans. U. B. I n. 20. — Der flandrische Händler wird völlig der Gewalt holländischer Richter entzogen und hat keine Abgabe für holländisches Geleit zu zahlen. Art. 10 u. 13. Das flandrische Schiffe genannt. — Dagegen waren sie zu Zollabgaben verpflichtet, Hans. U. B. I n. 41 (1195), 492 (1266).

⁸ Leibniz, Script Rer. Brunsvicensium. Hannover 1707. I S. 763 Exc. ex Necrol. Hildeshem. eccles. veter: Bernhard, Graf von Wölpe,

Auch die Elblinie muß damals oder wenig später erreicht sein. 1238 erließ Graf Adolf IV. von Holstein den Aardenburgern, den Nachbarn Brügges, die Hälfte des Ungelds auf Getreide¹. Aardenburg, eine gute Mittelstadt Flanderns, war wohl kaum die einzige, die an der Getreidezufuhr partizipierte. Auch scheint die zwischen Dezember 1254 und April 1263 auf gezeichnete Zollrolle der Grafen Johann I. und Gerhard I. von Holstein Rücksicht auf den flandrischen Tuchhändler zu nehmen. Wer „an der Westsee wohnt“, hat für den Tuchpacken 14 s. Ungeld² bei Bergfahrt über Hamburg hinaus zu zahlen. Es ist derselbe Satz für flandrisches Tuch, den die Brandenburger erlegen müssen, wenn sie es in Flandern mit Silberbarren, mit geprägtem Gelde oder nicht ungeldpflichtigen Waren eingehandelt haben⁸.

Als diese Bestimmungen getroffen wurden, hatte der deutsche Aktivhandel nach Flandern seit einigen Jahrzehnten bereits wachsende Bedeutung gewonnen; auch die große Aktion von 1252/53, die ihn auf feste Rechtsgrundlagen stellte, lag bereits zehn Jahre zurück. Gleichwohl hat der Vlame die Fahrt zur Elbe noch keineswegs eingestellt, ja es scheint, »als ob er in Hamburg und Nordwestdeutschland zurückzugewinnen suchte, was ihm in England gerade damals verloren ging. Bei dem Schiedspruch, den die Gräfin Margaretha am 23. Juli 1268 in einem

1168—1221, *capiebat mercatores de illis partibus, unde caligae nobis in Saxoniam transmittuntur, et requisitus a principibus non dimisit eosdem, donec caligas, quas in Saxoniam intuleront, in parte interiori replere promitterent inter coxas, quia usque ad illa tempora sine impletione fuerant et junctura, quod sub bona cautione servare haec firmiter promiserunt.* Klnmker, der friesische Tuchhandel zur Zeit Karls d. Gr. Diss. Leipzig 1899, auch Jahrbuch d. Ges. f. bildende Kunst . . . zu Emden Bd. 13 S. 57 sah in diesen Händlern irrigerweise Friesen.

¹ Hans. U. B. II n. 734. — Ein Aardenburger ca. 1245 in Holstein, eb. I n. 334 Anm. 2.

⁸ Hans. U. B. I n. 573 S. 200 Ausf. 2. — Über die Datierung der Urk. vgl. Boschan S. 18.

⁸ Hans. U. B. I n. 573 S. 200 oben.

Streit zwischen ihren Untertanen und den Hamburgern erließ, nahm sie noch sehr sorgsam das Recht ihrer auf Hamburg handelnden Flandrer wahr; der Weinverkauf und der Tuchhandel in ganzen Stücken wurde ihnen in Hamburg bedingungslos sichergestellt, der Kleinvertrieb an die freilich wohl nie erfolgte Genehmigung Hamburgs geknüpft¹. Es fehlt denn auch nicht eine gewisse statistische Bestätigung der Lebhaftigkeit des flandrischen Verkehrs in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts. Nach dem ältesten Lüneburger Stadtbuch², das vom Ausland nur Gent und Flandern kennt, sehen wir den Genter Tuchhändler und seinen Gehilfen tätig; eine ähnliche Eintragung hat das Kieler Stadtbuch zum Jahre 1273 bewahrt³ und bedeutendes Material geben das Degedingebuch der Altstadt Braunschweig⁴ und vor allem das Hamburger Schuldbuch von 1288⁵.

Diese Quellen lassen uns der Frage nähertreten, welche flandrischen Städte vorzugsweise im deutschen Geschäft tätig waren. Abgesehen von St. Omer, das wie gewöhnlich sehr früh auf dem Plan ist, ist es vor allem Gent, weit weniger Brügge

¹ Hans. U. B. I n. 660 Art. 5: *Mercatores nostri Flandrenses apud Hamburg vna afforare non poterunt nec ibidem ea vendere per amphoras seu mensuras nec pannos scindendo eos per ulnas neque bona alia vendere particulariter per numeratas denariatas, nisi hoc de civium et mercatorum Hamburgensium processerit voluntate.* — Die Weine sind die wiederausgeführten französischen und auch wohl die rheinischen.

² Reinecke S. 49821, 5112, 77n, 87[^] (1296—1318). Hervorgerufen wurden diese Eintragungen vielleicht sämtlich durch die Wirren in Flandern. Gotland, Riga, der Sund kommen erst später vor.

³ Das Kieler Stadtbuch hg. P. Hasse. Kiel 1876. n. 418.

⁴ Hänselmann S. 19 und Anm. 1. 26 Eintragungen der Jahre 1289—1803. Die Gläubiger sind „Poorter von Gent“. — Wilhelm Betten ist auch in Lüneburg anzutreffen. Elf Bevollmächtigte schließen ab. Auch 1807 wird eine Urkunde über Schuldgeschäfte angenommen.

⁵ Koppmann S. 23: „Am häufigsten werden genannt Handels Häuser in Gent und in Berlin“. — Endlich sei die Beraubung eines Genters im sächsischen Gebiet erwähnt, die zu der Note der Städte (c. 1267 bis 68) Anlaß gibt, Hans. U. B. I n. 660.

und die größeren Swinorte, Aardenburg und Damme Denn so sehr Brügge zum Mittelpunkt der deutschen Flandernfahrt heraus wächst, so unbestritten ist Gent Vorort des flandrischen Aktivhandels nach Deutschland. Was verschlägt das Zeugnis, welches wir vom Brügger Handel in Köln (1249) haben und die einzige Eintragung in das Hamburger Schuldbuch in Sachen des Brügger Johann Mönch² gegen die Fülle von Nachweisen der Genter? Nur die Hosenhändler in der Grafschaft Wölpe werden wir unbedenklich Brügge zuschreiben, da **es** sich um den Brügger Spezialartikel handelt.

Die Gründe für dieses Übergewicht der Genter sind verschiedener Art. Für den Verkehr mit Köln und Aachen lag Brügge ungünstiger als das 45 km östlichere Gent, zumal wenn sich der Handel wie bei diesem Warencuge meist zu Lande voll zog⁸. Auch zu Wasser hat man vom Rhein die Schelde und Gent erreicht⁴. — Weiter lag es an der Struktur der Kaufmannschaften beider Städte. Der Brügger Höker und Handwerker war durch die „Freiheit“ der Londoner Hanse vom Verkehr jenseits der Maas ausgeschlossen. Die privilegierte Kaste aber ist ganz von dem lukrativen Woll- und Weingeschäft in Anspruch genommen, ist von der England- und Aquitanienfahrt absorbiert, soweit sie überhaupt dem Auslandhandel nicht schon den Rücken gekehrt hat. Die höchstens mittelgute deutsche

1 St. Omer, Wamkönig I n. 1 und 8, Keure von 1127: *Quis quis eoram — der Bürger von St. Omer — ad terram imperatoris pro negotiatione sna perrexerit.* — Für Aardenburg vgl. noch Koppmann S. 17 u. Anm. 96. — Dämmer und Brügger Gut in Köln, Hans. U. B. I n. 375 und 378 f.

9 Koppmann S. 20 Anm. 99. Zu beachten ist indessen, daß Margarethens Schiedsspruch (1268), Hans. U. B. I n. 660, in Gegenwart der Brügger Schöffen und Bürger gefällt wird.

8 Hans. U. B. JII n. 549, 550: Ein Bürger von Sluis hat 52 Korb Feigen von Mecheln nach Köln per Fuhre gesandt — zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts; eb. n. 644: Von Brügge nach Köln geht eine Partie Tuch auf drei Karren (1334). Vgl. auch eb. I n. 52 und 302.

4 Eb. HI n. 643: Ein Duisburger fertigt zwei Weinschiffe nach Gent ab (1333).

Wolle 1 figurirt zwar 1282 unter den Nummern der Maklertaxe² wird aber in den gesamten Verordnungen über das Brügger Tuchgewerbe von 1277 an nicht erwähnt und führt so als deutscher Exportartikel ein kümmerliches Dasein. Während also der Brügger Wollhändler kein Interesse im Osten hat, findet der Genter Tuchkaufmann reichen Absatz in Deutschland. Als die Londoner Hanse von Brügge wirtschaftlich durch die englischen Wirren ihre Bedeutung verlor, hat sie in ihrem deutschen Geschäft jenseits der Maas keinen Ersatz gesucht. Man hört nichts mehr davon.

Der um 1300 noch ziemlich lebhafteste Eigenverkehr der Vlamen beginnt alsbald abzusterben. Sie bleiben zwar nicht ohne weiteres aus Deutschland weg; aber ihr Auftreten wird sporadisch⁸ Umgekehrt nimmt der deutsche Handel aus Nord- und Ostseegebieten, je weiter das 13. Jahrhundert vorrückt, derartig zu, daß er die ältere flandrische Bewegung völlig überflügelt.

Dazu tat zunächst das Mißverhältnis der Zahl das Seine. Wenn alljährlich aus der langen Reihe deutscher Städte von Aachen bis Riga Flandernfahrer sich aufmachten, so gab das dem deutschen Kaufmann ein erdrückendes Übergewicht, wogegen die kleine Grafschaft zwischen Nordsee und Schelde nicht aufkommen konnte, so sehr sie auch das Land des Handels und Verkehrs geworden war. Weiter kam für den Vlamen Deutschland erst in zweiter

¹ Bruno Hildebrand, Zur Geschichte der deutschen Wollenindustrie. *Ibch. für Nat.-Ök. und Stat.* VI. Jena 1866. S. 199.

² Hans. U. B. I n. 486. Über die Datierung vgl. Stein, *Privilegien* S. 66 und 180.

⁸ Hans. U. B. II n. 166 Anm. 1: Bürger der Altstadt Salzwedel schulden Ypper Bürgern (1817—22); n. 387 Anm. 4: Ein Greifswalder schließt mit einem Aardenburger ein Handelsgeschäft in Tuch zu Hamburg (das dortige St. A. Fundort der Urk.) ab (1822); eb. n. 473 Anm. 1: Greifswald hat (1828) 40 lb. tur. gr. bei Joh. Masche, Bürger zu Gent, geliehen zu 10% Zinsen, vgl. *Meckl. U. B. VHS. 688*; Hans. U. B. III n. 686: Ein Gerhard de Ronnecke, von Gent (n. 636) wie von Brügge (n. 687) als Mitbürger bezeichnet, und Joh. Basiles sind 1322 von einem Burgmann des Grafen von Bentheim niedergeworfen.

oder dritter Linie in Betracht. Das gilt zumal für die Städte, die sich in der Londoner Hanse um Brügge gruppierten. Sodann war der gesamte Aktivhandel Flanderns um die Wende des 13. Jahrhunderts im Rückgang begriffen, während sich der deutsche nach Kräften ausweitete. Weiter fehlte es dem flandrischen Handelsgast an geeigneter Rückfracht aus Deutschland, das weder Wein noch Wolle in gleicher Fülle wie Poitou oder England lieferte. Sobald der deutsche Händler seinerseits zur Flandernfahrt übergeht, fällt ihm der Einkauf von Pech, Asche, Wagenschott, Honig, Wachs, Pelzwerk, Flachs, Hanf und Getreide zu, die er von den Bauern auf dem Markte kauft. Seine Lokalkenntnis geht dem Vlamen ab¹. Wenn wir den Stadt- und Schuldbüchern glauben dürfen, handelt er mit dem Erlös seines Tuches nicht wieder deutsche Waren ein, sondern nimmt Bargeld mit nach Hause². Die aus dem Umsatz seiner Tuche gewonnenen, nicht unbedeutenden Summen geben ihm kein Übergewicht, da er sie nicht in größeren Posten anlegen kann. Weiter verfügt Deutschland nicht über ein System von Landesmessen wie die Champagne, England und Flandern selbst, wo der Tuchhandel des 12. und 13. Jahrhunderts am ehesten florieren konnte. Daher auch der Versuch des Fuldischen Handelsvertrages, zwei solcher Konzentrationspunkte in Duisburg und Aachen zu schaffen. Im ganzen trug der Verkehr westlich der Elbe nur dann die Gewähr der Dauer in sich, wenn die Vlamen ihn durch den Besuch der Ostseeländer ergänzten. Gelang es ihnen, dort festen Fuß zu fassen und etwa Lübeck zum Stützpunkt ihrer Handels

¹ Hingewiesen sei auf analoge Verhältnisse im indischen Reishandel: Jede europäische Firma, die den Reis von den Birmanen im Lande selbst kaufen will, anstatt ihn von den älteren Geschäften zu Rangoon mit ihren erfahrenen Einkäufern zu beziehen, hat ohne weiteres mit einem Verlust von Tausenden zu rechnen.

² Nur einmal ist im Hamburger Schuldbuch von Export deutscher Güter durch einen Vlamen die Rede, als Michael Quadepape 30 Faß Asche für 24 lb. 3 s. einem Boitzenburger abkauft. Koppmann S. 26. — vgl. indessen den Getreidehandel der Aardenburger in Holstein. Der Weinexport vom Rhein wird sehr früh in einheimischen Händen gelegen haben.

fährten zu machen, wie Brügge später zur Basis deutscher Unternehmungen im Westen diente, so war der Bau ihres Handelssystems durch einen wertvollen Flügel vollendet. Im Osten war Rückfracht in Mengen zu finden, und im Handel mit den Russen hätte der Flandrer Eingeborene vor sich gehabt, die ihm viel weniger gewachsen waren als etwa Engländer oder Poitevinen, sicherlich nicht zum Schaden des Handelsgewinns. Sollen doch auch heutzutage die meisten Prozente dort gemacht werden, wohin kein Telegraph reicht! Wenn also die russischen Pelze von Nowgorod bis zur Champagne nur durch vlämische Hände gingen, dann hatte man links der Schelde an allen lukrativen Geschäften Anteil, die der nordeuropäische Verkehr überhaupt bot.

Die rührigen Flandrer haben denn auch die Fahrt nach Gotland angetreten \ Aber zum zweitenmal erfuhren sie den Widerstand deutscher Bürger. Am Rhein war Köln, hier ist Lübeck hindernd in den Weg getreten. Welch ein bedeutungs voller Unterschied zwischen diesen und den ungefähr gleich zeitigen Vorgängen in England: Dort werden die Vlamen aus dem Handel herausgedrängt, weil die Landesherren in Zwist geraten, während sich der englische Händler relativ passiv verhält; hier wollen autonome Bürgerschaften den Handel selbst in die Hand nehmen. Als Köln zu Friedrichs I. Zeiten die Bergfahrt auf dem Rhein untersagen wollte, gab es noch eine deutsche Zentralgewalt, die auch in handelspolitischen Dingen ihre Meinung zur Geltung brachte; ein Jahrhundert später hatte der deutsche Norden und Osten kein durchgreifendes Einschreiten seines Königs mehr zu erwarten.

1 Hans. U. B. I n. 1164f.: Kämpfen und Zwolle bedanken sich bei Lübeck für seine Bemühungen, quod nec Frisones nec Flandrenses, sicut hactenus contra antiqua jura fecerunt, per mare orientale versus Gothlandiam nuUatenus navigare ammodo permittantur nec eonverso ipsis Gothis, sicut contra jus antiquum jam longo tempore fecerunt, mare occidentale de cetero liceat frequentare. Die leider undatierten Schreiben gehören wohl der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts an.

Indessen gab es noch einen Umweg, der den Flandrer zwar nicht an die Ostsee führte, aber ihm doch einen bedeutenden Gewinnanteil aus dem östlichen Verkehr sicherte. Ging er mit einem Deutschen ein Kompagniegeschäft ein oder gab er ihm sein Gut in Kommission, so konnte der deutsche Teilnehmer flandrische Waren im Osten vertreiben und als Einkäufer dahin abgehen, während der vlämische Kompagnon die osterschen Waren in Brügge unterbrachte. Lübeck hat daraufhin in der jüngeren Skra des deutschen Kontors zu Nowgorod (1293—98)¹ beide Geschäfte verboten, wie es scheint, nur mit teilweiseem Erfolge, da der Gewinn zu verlockend, das Verbot in aller Heimlichkeit zu leicht zu umgehen war.

¹ Lüb. U. B. I S. 704: Likerwis salet wesen — vorausgegangen ist das Verbot von Kompagnie- und Kommissionsgeschäften mit den Russen — ofte iemen voeret Walen ofte Vleminghe oft© der Engelschen gut in knmpanie ofte to sendeve. Zur Datierung vgl. Schäfer, Hansestädte S. 44 Anm. 8. — Ein Bürger von Reval Gesellschafter des Brügger Johann Breidel 1848, Hans. U. B. EU n. 184; dabei war 1846, eb. S. 141 Anm. 1, ein neues Verbot der Kompagniegeschäfte ergangen. 1355, eb. n. 821, sollte der deutsche Kaufmann zu Brügge es von neuem einschärfen.

2. Der deutsche Handel mit Brügge.

a. Vorbemerkung.

Wenn wir uns nach einem Prinzip umsehen, nach dem man die Beziehungen der kaum übersehbaren Städte und Landschaften vom Rhein bis Nowgorod hinauf zu Brügge einordnen und mit dessen Hilfe man das Material, da chronologische Aufreihung zu nichts führen würde, verarbeiten könnte, so ist es die Frage, wie weit nimmt eine Stadt oder ein Landesteil, abgesehen vom Versand der eigenen Produkte und der des Umlandes am Zwischenhandel aus der Ostsee teil? Je nach der Antwort wird die Wichtigkeit, die Intensität des Verkehrs, kurz die ganze Stellung zu Brügge abzumessen sein. Über gewisse Waren verfügte jede niederdeutsche Landschaft, Getreide, Holz, Pottasche, Pech, Wachs, um nur die wichtigsten Gegenstände zu nennen, stehen für die Flandernfahrt bereit; als Rückfracht ist wieder und immer wieder vor allem flandrisches Tuch eingehandelt. Ferner konnte diesseits der Elbe eine Reihe von Städten eigene gewerbliche oder bergbauliche Erzeugnisse versenden. Damit war ein stabiler Verkehr gesichert. Aber die Führung im Handel mit Brügge hatten die vorzugsweise auf diesen Handel angewiesenen Städte nicht. Sie fiel jeweilig der Städtegruppe zu, die außerdem noch über das russische Pelzwerk und Wachs, das schwedische Eisen, den Schonenschen Hering und endlich über die forst- und landwirtschaftlichen Produkte der Kolonialgebiete östlich der Elbe verfügte. Von den dünnbevölkerten Landstrichen konnten ja ganz andere Mengen von Holz, Getreide und ähnlichem als aus Westdeutschland ausgeführt werden. So ging die Handelshegemonie und die Leitung der gemeinsamen

Aktionen, Verträge, Gesandtschaften von Westdeutschland, Rheinland und Westfalen auf Lübeck, Hamburg und die wendischen Städte über. Die mittlere sächsische Gruppe, die dem osterschen Zwischenhandel so ziemlich entsagen muß, hat sie nie besessen. Wir werden das im einzelnen noch näher zu belegen haben.

In der Entwicklung des Verkehrs aus Nord- und Ostsee zum Swin lassen sich drei Perioden unterscheiden: Von den ersten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts bis 1253 treten die Gebiete westlich der Elbe in den Aktivverkehr mit Brügge ein. Ferner die beiden älteren Posten des Deutschtums an der Ostsee, Lübeck und die Genossenschaft der deutschen Kaufleute auf Gotland. Das Hauptgewicht ruht noch auf dem Handel mit den Eigenprodukten des Westens. — Eine zweite Periode ist etwa mit 1300 abzuschließen. Die Ostseestädte selbst sind hinzugekommen. Der Schwerpunkt liegt in Lübeck und Hamburg als den beiden vornehmsten Städten des Ostseeverkehrs. Die „Umlandfahrt“ um Kap Skagen ermöglicht weitere Erschließung der Ostsee; im Westen — wir sprachen davon — schiebt sich der Deutsche in den flandrisch-englischen Handel ein. — Endlich wird seit 1300 das System im einzelnen ausgebaut. Nach wie vor prävaliert, wer den größten Anteil an der Ausbeute des Ostseebeckens hat. Das Hinterland der Ostsee wird dem Handel mit dem Westen zugänglicher, und die preußischen Städte werden von Wichtigkeit. Für unsere Untersuchung kommt die erste und zweite Epoche vornehmlich in Betracht.

b. Das Nordseegebiet.

Die ersten, die westlich der Schelde auftreten, sind Rheinländer und Westfalen, voran die Kölner. Etwa um 1200 mögen sie die flandrischen Städte zuerst aufgesucht haben¹. Die vergangene Generation hatte um die Mitte des 12. Jahrhunderts sich in England festgesetzt; 1194 war den Kölnern völlige Zoll-

i Hans. U. B. 1 n. 46 (25. März 1198) hat nur Bestimmungen über den Aufenthalt von Flandrem in Köln. Erst n. 97 (ca. 1212 Schluß) spricht von Kölner Gut, das in Flandern konfisziert ist.

und Bewegungsfreiheit dort verliehen worden¹. Kein Zweifel, daß der daraus resultierende Impuls sie anregte, nun auch ihrerseits den Weg zu machen, der die Genter bisher nach Köln geführt hatte. Über Jülich, Aachen, Maastricht und von dort entweder Demer und Dyle abwärts oder etwas südlicher⁸ ziehen sie nach Flandern. Schiffsfahrtswege kommen neben diesen Landrouten kaum in Betracht⁸. Die Landstraßen führen aber zuvor nach Gent und von dort in das Schelde- und Lystal, wo die rheinischen Weine treffliche Abnehmer fanden⁴. Der Weinhandel ging also über Brügge und das Swin nur insofern, als von dort aus der Weitertransport nach England erfolgte. Damme am Swin werden wir als bedeutenden Weinplatz wiederfinden. Hatte aber auch der Vertrieb der Kölner im inneren Flandern seinen Hauptsitz, — als ausgezeichnete Konsument erwies sich der gräfliche Hof⁵ — so hat das selbstverständlich nicht gehindert, daß Rheinwein in großen Mengen auch nach Brügge gelangte⁶. Kölner und An

1 Eb. n. 18 und 14 — eb. n. 40.

2 Über Tongern — St. Trond — Tirlemont (Thienen) — Löwen — Vilvorde. Zu Dendermonde vereinigen sich beide Routen des Brügger Itinerars, nach Brügge geht der Weg weiter über Gent und Ursel. Lelewels Ausgabe des Itinerars ist nur mit großer Vorsicht zu benutzen. Erst nach der von August Wolkenhauer beabsichtigten Neuherausgabe, vgl. Deutsche geograph. Blätter Bd. XXVI, Heft 8 u. 4. Bremen 1908. S. 187, Anm. 4 wird diese treffliche Quelle voll gewürdigt werden können.

8 Ein Kölner Englandfahrer, die „Mariotta“, der Flandernfahrt verdächtig, in England arretiert, Hans. U. B. I n. 1265 (um 1297) and etwa noch III n. 648. — Vgl. dagegen die obigen Angaben über den Landverkehr der Vlamen; ferner Hans. U. B. I 488: *Quandocunque mercatore⁸ exire de portu navigio sive per terram properant*. Vgl. darüber Stein, Privilegien S. 101; ferner Hans. U. B. III n. 654. — Libell v. 562. — Cart. II n. 909 (1452): Streit zwischen Wagenmaklem von Brügge und waghenaers van Cuelne ende van derwaerts.

* In Lille Rheinwein zuerst 1242 erwähnt. Hans. U. B. III S. 259 Anm. 1.

6 Hans. U. B. I n. 1289.

6 Eb. n. 1297 — Comptes S. 8. — Cart. I n. 494.

gehörige der Nachbarstädte Aachen und Duisburg lassen sich in Brügge nachweisen¹ *

Auch die Westfalen haben diesen Routen durch Limburg und Brabant kaum ferngestanden, und die Solinger Elingen und westfälischen Leinwandrollen² mochten häufig über Köln nach Flandern abgehen. Andererseits sind Dortmunder und Soester durch die Grafschaft Holland zum Swin gezogen³. Aber vielfach trieben die Westfalen gar nicht von ihren Wohnsitzen aus Handel; anfangs überwiegend, später immer noch vertreten im Ostseeverkehr, nahmen sie an dem großen Handelszug von Osten nach Westen regen Anteil. Die Führung hatte Dortmund, das später in der Regel einen der zwei Hauptleute des westfälischen Drittels der deutschen Kaufmannschaft zu Brügge stellte⁴. Das früh rege Soest ist bekanntlich in der Folgezeit zurückgetreten.

Wie schon angedeutet, haben die Städte zwischen Weser und Elbe den regelmäßigen Verkehr aus dem Ostseebecken nach Flandern weniger gepflegt, wenn sich ihre Bürger auch wohl an der Ostsee⁵ und in Skandinavien sehen ließen. Niedersachsen und Altmärker sind im wesentlichen auf ihre Landesprodukte beschränkt.

¹ Über Köln und Aachen zu 1252—58 vgl. unten S. 106. Heranzuziehen ist auch die bedeutende Stellung der Kölner Gewandschneider, die wenigstens zum Teil auf der Handelsverbindung mit Flandern beruhen wird. Vgl. Friedrich Lau, Entwicklung der kommunalen Verfassung und Verwaltung der Stadt Köln. Bonn 1898. S. 128. — Aachener billige Tuche in Brügge, Comptes S. 160. Duisburg, Hans. U. B. IH n. 401 Anm. 6.

² Maklerrollen von 1282, cart. I n. 66, Hans. U. B. I n. 486 und von 1808, cart. I n. 140 S. 107, hier speziell bliexen----- van Zolinghen. Der Text hat irrtümlich Zwillinschen. Hans. U. B. IH n. 499 (1860) erwähnt den Transport in Fässern. — Leinwand, St. R. 1887 — Inv. III S. 100, Tuch und Leinentuch eb. II S. 224.

³ Dortmund erhält 1248, Soest 1252 den Zollsatz der Lübecker und Hamburger in Holland und Seeland, Hans. U. B. I n. 867 und 445. — Beide Städte nebst Münster genannt bei den Verhandlungen über die ältesten Privilegien in Flandern 1262—58, vgl. unten S. 106.

⁴ Stein, Genossenschaft S. 88.

⁵ Vgl. Hans. U. B. I n. 593; Schäfer, Hansestädte S. 43.

Von den Städten des Erzstifts Bremen mochte der alte Verkehrsplatz Stade aus seinem transalbingischen Handel die Mittel zur Flandernfahrt ziehen. Die Stadt Bremen dagegen sandte einmal Eisenwaren ihres Hinterlandes⁸ zum Swin, und war zweitens als Sitz eines regen Braugewerbes eng mit Brügge verknüpft. Es ist bezeichnend, daß die Urkunde König Wilhelms von Holland, welche die Bremer in Holland und Seeland mit den Lübeckern rechtlich gleichstellte, erlassen wurde auf Gesuch eines Bremer Ratsherrn des Arnold Doneldei und des Ritters Gedulf von Brügge (12. Juni 1252)⁸. Dies Geschlecht war Besitzer des Brügger Gruthauses und stand mit dem Recht auf alleinige Herstellung und Lieferung der Grute für Brügge und Umgegend an der Spitze der Brügger Bierproduktion. Daß Bremisches Bier noch 1298 von allen ausländischen Sorten am meisten in Brügge vom Zapfen rann, läßt sich aus den Nachrichten über einen Rechtsstreit entnehmen, den wieder ein Gedulf gegen die Stadt Brügge anstrebte, um ein Verbot des Detailausschanks der deutschen, englischen und sonstigen fremdländischen Biere zu erwirken. Während das Urteil sich allgemein über die Herkunft des Bieres ausdrückt, spricht die Notiz der

1 Hans. U. B. I n. 225 (1228), n. 287 (1238).

2 Die erste Nachricht vom Bremer Verkehr im Westen entammt dem Jahre 1251, eb. n. 415. Bremern — hominihs nostris de Bremis schreibt Erzbischof Gerhard *U.* — ist in Holland Geld beschlagnahmt. — Über die Ausfuhr von Eisenwaren nach Flandern vgl. Napol. de Pauw, De Voorgeboden der Stadt Gent. Gent 1885. S. 19 u. 80, ghesmeet Breymysch yser. Daher die Zusammenstellung mit Solingen und seltsamerweise auch mit Frankfurt in der Maklerrolle von 1282, cart. I n. 56, Hans. U. B. I n. 486, wo von ihren groten banden die Rede ist. Heranzuziehen ist wohl trotz des großen Zeitunterschiedes die Notiz über Bremisches Ausfuhrgut, die Koppmann in den Mitteilungen des Vereins für Hamburgische Geschichte Jahrg. 2 (1880) S. 28—30 veröffentlichte: Iser allerley art, so tho Brunswick gemaket wert (80er Jahre des 16. Jahrhunderts). — Eine Spezialuntersuchung wäre hier recht angebracht.

8 Hans. U. B. I n. 438, bestätigt 19. Aug. desselben Jahres, eb. n. 443. Die Urk. ist zugleich für Stade erlassen. — Über Doneldei vgl. Brem. U. B. I n. 253 Anm. 2.

Brügger Stadtrechnung einfach von Bremer Bier¹. Auch auf der bekannten Brügger Prozession des hl. Bluts im Mai ließ man den Trompetern Bremer Bier reichen². Indessen schon mit der Wende des 13. Jahrhunderts war es mit dem alten Vorrang vorbei; in den Bremer Unrahen von 1307 hatte sich die Qualität des Gebräus dermaßen verschlechtert, daß die Konkurrenz Hamburgs, Wismars, Lübecks dem älteren Produktionsort den Brügger Markt abgewann³. Die höheren Transportkosten des „umländischen“^U Bieres der Ostseestädte haben nichts daran ändern können⁴.

Seine Schifffahrt zum Swin hat Bremen auch im 14. Jahrhundert beibehalten und neben Hamburg — die Südersee nehmen

1 Pro Sigillatione littere ordinationis facte per constabularium — den Connétable Philipps d. Sch. von Frankreich — super servisiis Bremenses, St. R. 1298—99 — cart. I n. 181. Über den Prozeß vgl. unten. In einer Brügger Urk. vom Mai 1269 *bi watre, dat es van biere van hier.....* läßt Gheldolf IV. n. 7 den Rest unleserlich. Vielleicht ist Bremen einzusetzen. — Vgl. auch Hans. U. B. IV n. 384 Anm. 1 und Inv. V n. 1070.

2 Inv. II S. 430 - St. R. 1316.

3 Bremen hedde do alto grote neringe by der zee van erem bere unde men ne wiste by den tiden by der zee van anders nenen bere to seggene. Die Bremische Chronik des Gerhard Rynesberch und des Herbord Schene z. J. 1307, Geschichtsquellen des Erzstifts and der Stadt Bremen III hg. J. M. Lappenberg. Bremen 1841. — vgl. dess. Archivalbericht über den Ursprung und das Bestehen der Realgewerberechte in Hamburg. 1861. S. 11. — Wenn in den burgundischen Rechnungen des ausgehenden 14. Jahrhunderts über das Grutgeld, vgl. etwa n. 23111 Rechenkammer, Reichsarchiv zu Brüssel, Bremer Bier (Bremaerd) noch immer als frei vom Grutgeld erwähnt wird, so läßt das bei der Gewohnheit des Mittelalters, auch abgelebte Rechtssätze zu konservieren, keinen sicheren Schluß auf seine damalige wirtschaftliche Bedeutung zu.

4 Statt vieler unschwer zu häufenden Nachweise von Hamburger und osterschein Bier, vgl. Boschan S. 102, sei auf ein frühes Vorkommen (1279), cart. I n. 78 und auf H. C. Dittmer, Geschichte der ersten Gold-Ausmünzungen zu Lübeck im 14. Jahrh. Zeitschr. des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumsk. I (180) Anl. 2 verwiesen: *Libram libenter valet hic (zu Brügge) 9 marcas Lubicensis in pagimento et videndum est, quod breviter minus valere debet, quia iam iam cogones venient cum serevisia (um 1350).*

wir aus — als einziger deutscher Nordseehafen im Schiffsregister zu Sluis figuriert¹.

Leidlich sind wir über Lüneburgs Handel nach Flandern unterrichtet. In Hamburg finden seine Bürger Anschluß an den großen Verkehrszug Lübeck-Brügge. Von den Bauern des Umlandes handeln sie Leinwand, von den Imkern der Lüneburger Heide Wachs ein. Auch am Vertrieb von Harzer Kupfer und Erz wie von Cerealien nehmen sie teil². Wein von La Rochelle bildet neben den unvermeidlichen Tuchen die Rückfracht³ — Das älteste Stadtbuch berichtet zu 1297 von zwei Lüneburger Flandernfahrern, Joh. Hudzenvlet und Hartwich; sie waren schon früher dort, aber für dieses Jahr — im Juni erfolgt tatsächlich der Einmarsch der Franzosen — verbanden sie sich zu gegenseitiger Hilfe in Gefahr und zu gemeinsamer Reise. Womit sie handelten, ist nicht zweifelhaft; Hartwich zahlte den Gentem Wilhelm Betten und Ghiselbert Kumper zuvor seine Schuld ab, die sicherlich bei einem Tuchgeschäft kontrahiert war⁴.

Besser als die Lüneburger waren die Märker in bezug auf ihre Leinwanddurchfuhr zu Hamburg gestellt⁵. Stendal and

1 Reglement S. 50. Das nicht lange nach 1800 von Bremen recipierte Hamburgische Schifffrecht spricht von Houcke am Swin, vgl. Stein, Privilegien S. 98. — 1818 sind Brannschweiger Güter, im Schiff des Bremers Otto von Reval, auf der Fahrt nach Flandern von Schotten geraubt. Brem. U. B. II n. 188 u. 184. — vgl. auch eb. II n. 202 n. 205; in n. 118.

3 Hans. U. B. I n. 578 IH S. 204 oben: Eyn rolle lenwandes van Luneborch. — Nach Boschan S. 20 fällt die Bearbeitung der Urk. ins 14. Jahrhundert. Hans. U. B. I n. 808 (nach 1278): De bonis vero in Flandriam vel alias deducendis pro last cupri vel eris metalli sive last cere pro choro tritici vel siliginis.

8 Eb. n. 807 (1278): De Ritsel. — Vgl. auch Reinecke S. 24117: Was ok unser borgere welk de se hadde halet wand over see und over sand, ut Vlanderen, de mochte ok dar wol snyden negest den wandsnyden (c. 1360).

4 Eb. S. 51 ia, vgl. auch S. 492l (1296) Hudzenvlet geht gegen Kumper eine Schuld ein, zahlbar nächsten Johannis in Flandern (Turholter Messe!) — für das 14. Jh. s. noch S. 207g (1872).

6 Hans. U. B. I n. 578 III S. 208. Speziell werden die Bürger von Salzwedel genannt.

Salzwedell sind die Hauptvertreter des dortigen Fernverkehrs. Schon früh treten die altmärkischen Kaufleute in den Gesichtskreis unserer Überlieferung. Ihrer sechs, vorzugsweise Salzwedeler und Stendaler, unterschrieben im Dezember 12362 eine Urkunde, in der Graf Adolf IV. von Holstein das Ungeld bedeutend ermäßigte. Als Waren werden außer den bei Lüneburg bereits erwähnten noch Pech und Pottasche, Waid, Schweinefett, Blei und Zinn genannt. Hering, Heringstran und Grauerwerk³ mochten zumeist aus ihrem Ostseehandel stammen. Auch Wachs und Eisen befanden sich in ihren Händen, wenn der Schauenburgische Zoll zu Hamburg erhoben wurde⁴ — Derselbe Graf von Holstein zog zwei Jahre später bei seinem Abkommen mit den Aardenburgem „märkische Kaufleute“ als Zeugen hinzu⁵ Johann I. und Gerhard I. erwähnen (1254—63) speziell ihren Tucheinkauf in Flandern. Wenn die Zollinhaber weiter damit rechnen, daß die Märker für Silberbarren oder gemünztes Geld Tuch erstehen⁶ so haben sie damit wohl vorzugsweise die Wand schneider der Altmark im Auge, die im Herstellungsland neuen Vorrat einkaufen wollen.

Die Produkte des Bergbaues weisen auf das Harzgebiet hin. In der Tat hat eine ganze Reihe von Städten südlich der

1 Boschan S. 16, 37, 39, für Stendal Hans. U. B. I n. 866 und Lüb. U. B. I n. 563 und 668. — Außer Perleberg, das einmal, 1368, einen Bürger in Brügge aufweist, HR. I 8 S. 231, wozu Boschan S. 44, hat kein märkischer Ort jenseits der Elbe am direkten Handel teilgenommen.

2 Hans. U. B. I n. 277, vgl. dazu Boschan S. 9.

8 Eb. n. 673 III.

4 Eb. n. 673 I und II S. 201 unten.

* Hans. U. B. H n. 734.

6 Eb. I n. 578 A. S. 200: Si de omnibus hiis bonis suprascriptis dederint ungeldum in Hamborgh et ducuntur in Flandriam vel alias et comparant pannum, in reditu de ipso panno nichil dabunt. Si vero aliquis istorum mercatorum purum argentum vel Anglicos denarios sive alias merces, de quibus ungeldum non dedit, secum in Flandriam duxerit et pannum de hiis comparaverit, in reditu dabit de pacca illa 14 s. ad ungeldum.

Aller im Flandernverkehr gestanden. Etwa 1267—681 ist es zu einer interessanten diplomatischen Aktion von zwölf „Sachsenstädten“ gekommen, zu denen außer Bremen, Stade, Hamburg, Lüneburg noch acht vom Harz und seinen Vorlanden zählten. Sie erließen ein Schreiben an Gent, in dem sie mit eventueller Einstellung des Verkehrs drohten. Wie weit die Bürger von Quedlinburg, Helmstedt, Hannover, Wernigerode nun wirklich nach Gent oder dem Swin handelten, bleibt ungewiß; aber jedenfalls haben einige dieser Gruppe wie Goslar, Halberstadt und Hildesheim⁸ nachweisbar Brügge aufgesucht, allen voran Braunschweig. Als Sitz flandrischer Tücher und Verkehrsort der Genter haben wir seiner schon gedacht. Diesen alten Traditionen entsprach seine Stellung im Eigenverkehr mit Flandern. Über Weser und Elbe, Bremen und Hamburg⁸ hatte Braunschweig die See zu gewinnen gewußt, und den Handelszug nach dem Swin hat man von kompetenter Seite als den wichtigsten für den Braunschweiger Händler hingestellt⁴. Ihrer fünf fand Lübecks Finanzmann Reinekin Momewech 1290 in Brügge bereit, ihm 540 m. reines Silber vorzuschießen; ein sechster gab „aus Freundschaft“ 532 m. Pagament^B. Eine Anzahl Älterleute des gemeinen deutschen Kaufmanns in Brügge lassen sich als Braunschweiger nachweisen⁶. Zu Beginn des 14. Jahrhunderts, 1309, als das geschwächte Lübeck den Schutz der städtischen Interessen in Flandern nicht wahrnahm, ist Braunschweig als Vorort des Sachsenlandes aufgetreten⁷. Für das östliche Sachsen spielte Braunschweig also die Rolle wie Dortmund für Westfalen.

1 Hans U. B. I n. 650. Für die Datierung ergeben sich nur sehr schwache Anhaltspunkte.

* Eb. n. 872; 875; HR I 3 S. 236 (1368).

» Hans. ü. B. I n. 218f., 489, 613; 315, 351, 466 u. ö.

⁴ Hänselmann S. 19.

⁵ 1 m. = 13 s. 6 d. st. in gross. tur. Lüb. U. B. I 1 n. 568 — vgl. auch 663. — Warum Höhlbanm, Hans. U. B. I n. 1140 Anm. 3 diese Bürger von Braunschweig als „wohl überhaupt aus Niedersachsen stammend“ erklärt, ist nicht ersichtlich.

⁶ Hänselmann S. 20 n. Anm. 2.

⁷ Hans. U. B. H n. 166, 157, 162—164.

Die braunschweigische Bürgerschaft ist wohl mit der von Magdeburg zusammengegangen¹. Magdeburg, dessen Flandernfahrer unter den Gruppen der dortigen Kaufmannschaft die angesehensten waren², bildete den Stützpunkt für den Vertrieb flandrischer Tuche elbaufwärts 8bis nach Böhmen hinein. Seinerseits vermochte, wie die reichen Vorlande des Harzes, so auch das fruchtbare Erzstift Getreide „in Nederlanden bi der sett zu senden⁴. Handelspolitisch ist weder Magdeburg noch das gleichfalls erzbischöfliche Halle⁸ in Flandern hervorgetreten.

In Brügge handelte man mit böhmischen Metallen, und andererseits konnte, wer die hohen Preise anlegen wollte, auf dem Prager Markt flandrische Tuchsorten erstehen; auch wissen wir, daß sie über Böhmen nach Österreich gelangten⁶. Aber ein ständiger Handelszug nach Flandern, vertreten durch städtische Kaufmannschaften, ist aus diesen Gebieten nicht bekannt. Nördlich des Main gehört vielmehr nur noch Erfurt diesem deutschen Verkehrskreise an. Die Erfurter Händler treten gleich stattlich auf, als wir sie 1290 in Brügge antreffen. Sie gewähren Morne-wech den besten Kredit; zwölf, die in sechs Geschäften arbeiten, strecken ihm fast ebensoviel vor wie zehn Braunschweiger, Magdeburger und Stendaler zusammen⁷.

1 Vgl. die vor. Anm. und etwa Hans. U. B. I n. 466 — Magdeburger in Brügge, Lüb. U. B. I 1 n. 668; vgl. auch Hans. U. B. I n. 887.

2 Boschan S. 58.

* Hans. U. B. III n. 387 Anm. 1: 1296 Genter Tuch in Dresden; 1325 Poperingher Tuch und französischer Wein zu Pirna. Boschan S. 66 hält Rinsch wand zu Zerbst 1321 für „feine flandrische Tncheu, doch ohne zwingenden Grund.

4 z. J. 1368, Bernhard Weißenborn, Die Elbzölle und Elbstapelplätze im Mittelalter. Halle 1901. S. 92.

* Hans. U. B. I n. 876.

6 Vgl. jetzt Georg Jnrtsch, Handel und Handelsrecht in Böhmen bis zur hussitischen Revolution. Leipzig und Wien 1907. S. 62, 65. — Über die Montanprodukte vgl. das Brügger Verzeichnis.

7 Nämlich 1330 m. puri argenti, Lüb. U. B. I 1 n. 668, nach einer zweiten Abrechnung eb. II 1 n. 77 gar 1400 m. Die drei genannten Städte zusammen 1631 m. reines Silber. Höhlbaum, Hans.

Es würde übrigens unangebracht sein, wollten wir den Handel dieser mitteldeutschen Städte allein dem Wasserwege über Weser- und Elbmündung zuweisen. Die zweite Reiseroute des Brügger Itinerars nach Lübeck „mit dem Umweg über Köln“, die quer durch Westfalen führte, die Weser bei Hameln, die Leine bei Hannover überschritt, muß zumal die Wandschneider Ostsachsens angezogen haben; das binnenländische Getreide, Holz, Pech, Asche usw. sah sich dagegen auf die Wasserstraßen zur Nordsee und von dort weiter nach dem Westen an gewiesen **I**

Eine ganz stattliche Anzahl von Städten zwischen Rhein und Elbe waren zu nennen. Ungefähr deckt sich dieses Handelsgebiet mit dem des flandrischen Aktivverkehrs im 12. und 13. Jahrhundert, und ebenso fällt es mit dem der späteren deutschen Hanse zusammen. Wie die Nordländer durch ihre frühen Kriege und Handelsfahrten den nordischen Handel der Deutschen vorbereitet haben², so haben die Vlamen den westlichen Verkehr nach Flandern hinter sich hergezogen. Der große Anreiz jeder Flandernreise, der Tuchvertrieb, sicherte dem deutschen Kaufmann des Westens auch ohne die Produkte des Ostseebeckens eine bedeutendere Stellung in Brügge, als sie etwa Nordfrankreich mit seiner starken Eigenproduktion von Geweben innehatte. Immerhin hätte dieser Verkehr allein niemals die Deutschen zu

TJ. B. I S. 392 Anm 8 will „Harford“ bei Momewech als Harford deuten, m. E. zu Unrecht. Harford steht hier an der Spitze von Magdeburg, Braunschweig, Stendal, also genau wie Hertforde in n. 668. In dieser n. wie in II 1 n. 76 u. 77 ist zweifellos Erfurt gemeint, also auch in n. 660. Die Schreibung Harford macht gar keine Schwierigkeit, zumal Herbsfordia = Erfurt bezeugt ist, vgl. Hermann Oesterley, Hist.-geogr. Wörterbuch. Gotha 1883.

1 Die Straße des Brügger Itinerars S. 286 führt ab Köln — Lennep — Dortmund — Unna — Soest — Geseke — Paderborn — Horn — Blomberg — Hameln — Springe — Hannover — Winsen (Wissen upe ake) a. d. Aller — in de L[ünebur]ger wolt — Lüneburg — Mölln — Lübeck.

2 Der Nachweis ist eins der wertvollen Ergebnisse von Bugges Aufsatz.

einer der beiden seefahrenden Nationen gemacht, die später am Swin verkehren.

Dazu mußte Labeck und Hamburg mitsamt der Fülle der Ostseestädte bis Riga hinauf aufgeboten werden.

c. Lübeck und Hamburg. Die Aktion
von 1252/53.

Über Lübeck-Hamburg geht bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts ausschließlich der Verkehr aus der Ostsee nach Flandern. Beide Städte, verstärkt durch bedeutende Zuwanderung aus dem Westen, nehmen ihn von Jahrzehnt zu Jahrzehnt mehr in eigene Hand. Bei der Gemeinsamkeit der Interessen gehen sie in den Niederlanden zumeist zusammen vor. Lübeck, weitaus die mächtigere Stadt, zieht den unentbehrlichen Bundesgenossen heran, dessen Schifffahrt zum Swin infolge des Anbringens der lübischen Frachtfuhren zu florieren beginnt. In der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts freilich sind die Kaufmannschaften beider Städte noch nicht so weit. Westfalen prävalieren im russischen Handel, und um die Mitte des Jahrhunderts kommen sie gegen die Osterschen noch immer ziemlich auf² — So sind denn auch die ersten Waren, die wir in Lübecker und Hamburger Händen antreffen, keine anderen als die landesüblichen, Pottasche und Pech⁸ Holz, der Hauptartikel des Hamburger Marktes, hat nicht gefehlt⁴.

¹ Die „Umlandsfahrer“, die die Nordspitze Jütlands umsegeln, treten nicht vor 1251 auf, Hans. U. B. I n. 411. Über sie vgl. Schäfer, Das Buch, Einl. S. 67.

² Hans. U. B. I n. 282 S. 79 — Schäfer, Hansestädte S. 48 u. 45. Hier handelt es sich um eine Rechtsbestimmung; der Ältermann der Deutschen auf Gotland, der von Lübeck, der Soester und der Dortmunder erhalten je einen Schlüssel zu den in der Marienkirche zu Wisby aufbewahrten überschüssigen Geldern des Peterhofes zu Nowgorod. Möglicherweise entsprach dieser Rechtssatz älteren Zuständen, ohne sich mit den gegenwärtigen zu decken.

» Hans. U. B. I n. 884.

⁴ Vgl. Koppmann S. 24. Wohin man Schiffsplanken (cogghenbrede 40 vote lanc) und sonstiges Holz (waghenschot = astfreies Eichenholz, litholt, stappen) zu verfrachten pflegte, zeigt Art. 16gg u. ii des

Lübecker und Hamburger Bier wird am Swin getrunken, muß aber, wie wir sahen, bis zur Jahrhundertwende hinter dem Bremer zurückstehen.

Gleichwohl ist die intensive Vorwärtsbewegung Lübecks und Hamburgs nicht zu verkennen; deutlich hebt sie sich von dem älteren, bereits stabilen oder schon stockenden Handel der Vlamen oder der Kölner ab. Nachdem Lübeck 1226 Rechts gleichheit unter den deutschen Kaufleuten in England erlangt hat¹, macht es Ernst mit der Flandernfahrt. Es wiederholt sich, was wir bei Köln beobachteten; der Besuch Englands geht dem Flanderns voran. Diese Generationen deutscher städtischer Kaufmannschaften dachten offenbar nicht ohne weiteres an den Eigenverkehr mit Flandern. Dessen Bürger vertrieben ja noch selbst ihr Tuch in Deutschland, mochten den Deutschen auch in den Praktiken des Handels überlegen erscheinen, stattlich auftreten und mehr Mittel zur Verfügung haben« So fuhr der Deutsche eher nach dem altvertrauten England, wo der Haushalt des Königs und seiner Genossen namentlich für den Pelzhandel der Gotlandfahrer weit wichtiger war als das bürgerliche Flandern²

Der flandrisch-deutsche Schiffahrtsweg, Wattenfahrt—Südersee—holländische Binnengewässer⁸ mußte Herabsetzung des Zolls

Hamburger Schiffrchts (1292), Neudruck bei Kiesselbach S. 86 ff. Das Windegeld für diese Artikel ist beim Einnehmen der Ladung in Hamburger Pfennigen, beim Löschen in vlämischen zu zahlen. Sonst herrscht die englische Münze.

¹ Hans. U. B. I n. 206.

^a Hans. U. B. I n. 281, 283, 322, 338, 869.

⁸ Bei der Zollstätte Mulden, eb. n. 834 fährt man in die Vecht ein, passiert Utrecht und Oudegein, eine Utrechter Zollbude zwischen Ysselstein und Vianen, vgl. Schäfer, Miscellen S. 169. Von dort ent weder durch die Krumme Yssel (Zollstätten Gouda-Moordrecht) nach Gervliet auf Putten oder durch den Lek (Schoonhoven-Ammerstol) nach Dordrecht. Weiter zwischen den seeländischen Inseln zur östlichen Swineinfahrt. — Über Gervliet vgl. Hans. U. B. I n. 41. Es ist als ehemalige Reichszollstätte ursprünglich nur für den Englandverkehr bestimmt. Für den von NW. nach SW. streichenden Warenzug Norddeutschland-Flandern scheint es zu weit westlich, ja abseits zu



Ferner entging man auf der Fahrt durch die Südersee der Brandung von Texel wie den sonstigen Fährlichkeiten der holländischen Küste. Endlich litt der Handel auch nicht unter den zum Übermaß getriebenen Zollabgaben, mit denen der Rheinverkehr zu ringen hatte¹. Weder die Forderung des Holländers, eins vom Hundert des Warenwertes, noch der Anspruch des Utrechters, 1 s. Utr. für Hin- und Rückfahrt jedes Schiffes, sein Zoll auf Asche, Pech, Tuch und Wein, der zugleich die Krahngebühre in sich schloß, waren unerschwinglich. Vorausgesetzt war nur, daß ein Schiff unbehelligt an der friesischen Küste vorbeikom² — Übrigens benutzten wie die Vlamen, so auch die Grafen von Holland und Geldern etwa bei ihrem Zuge gegen die Stedinger (1234) den Wasserweg*.

Von deutscher Seite haben sich Lübeck und Hamburg zuerst um diese Straße bemüht. Die übrigen folgten. Während Köln, dessen Interesse eben ganz der Landverkehr absorbierte, überhaupt schweigt, ließen Dortmund wie Soest wenige Jahre später (1248 und 1252) sich die lübischen Rechtssätze verwilligen. Die Bürger von Bremen und Stade und die Händler, die den Markgrafen Johann und Otto von Brandenburg unterstanden, hatten schon einige Monate früher als Soest dies Ziel erreicht⁴.

Weit mehr noch als an den Durchgangsstationen Hollands und Utrechts tat rechtliche Regelung des Verkehrs in Flandern selbst not⁵. Hier galt es nicht nur allgemeine Sicherung,

¹ Ende des 12. Jahrhunderts werden neunzehn Rheinzollstätten, davon acht bis Köln aufwärts, gezählt, Ende des folgenden sind es mindestens 24. Theo Sommerlad, Die Rheinzölle im Mittelalter. Halle a. S. 1894. S. 49 u. 55.

⁹ An Versuchen, sich durch Verträge zu sichern, hat es nicht gefehlt, so Hans. U. B. I n. 290, 1088, 1218, 1240, 1241.

³ Nachweise bei H. A. Schumacher, Die Stedinger. Bremen 1865. S. 117, 191 Anm. 88.

⁴ Oben S. 93f. — die Märker, Hans. U. B. I n. 424.

^B Die maßgebende Spezialarbeit hat Walther Stein, Privilegien S. 51 ff. geliefert. Dasselbst die Bereicherung des Urkundenmaterials durch vier bisher ungedruckte Stücke des Departementalarchivs zu Lille.

Fixierung oder Herabsetzung der Abgaben, Befreiung vom Strandrecht und ähnl. zu erwirken; auch die Gestaltung des Schuldrechts und des Gerichtsverfahrens kam in Frage, da in der Grafschaft die eigentlichen Handelsgeschäfte vor sich gingen. Die Lübecker haben dem ein ganz eigenartiges Projekt, Gründung einer dauernden Niederlassung am Swin, einer Handelsstadt im strengen Wortsinne, hinzugefügt¹. Lübeck und Hamburg übernahmen im Frühjahr 1252 die Gesandtschaft; die übrigen Beteiligten, insbesondere die rheinisch-westfälischen Städte und die Genossenschaft der Gotlandfahrer², ließen sich durch den lübischen Ratsherrn Hermann Hoyer und den Hamburger Ratsnotar Mag. Jordan von Boizenburg vertreten⁸. Rheinländer und Westfalen gaben zwar ihre Vorschläge mit⁴; aber die Persönlichkeiten der Gesandten zeigen doch, daß ebenso wie in Holland und Utrecht auch hier die Initiative von der Trave und Elbe ausging.

Auf flandrischer Seite stand der Landesherrin Margaretha die Verfügung über das Fremdenrecht zu. Ihr Oberlehnsherr, der König von Frankreich, hat nicht eingegriffen. Dagegen mußte sie ständig auf ihre Flandrer Rücksicht nehmen. Die Zölle zu Brügge und Damme waren ganz oder teilweise zu Lehen ausgetan; auf den Brügger wirkte sie nur noch insofern ein, als sie eine Änderung seiner Bestimmungen bestätigte⁵ und am Zoll zu Damme, den sie zum größeren Teil in Händen hatte, konnte sie nicht wohl ohne Zustimmung der Belehnten vor

i Stein eb. S. 86ff.

8 Eb. S. 74; für Gotlandfahrer, Lübeck, Hamburg und die *universae civitates imperii* war das Privileg, die *major forma*, Hans. T. B. I n. 422 (421) in je einer Ausfertigung bestimmt. Unter den *universae civitates* ist „vorzugsweise an die rheinischen und westfälischen Städte und Kaufleute — seitens der gräflichen Kanzlei — gedacht“, Stein S. 77. — Im Rechtssinne waren andere, z. B. die sächsischen und oberdeutschen Städte gleichfalls miteinbegriffen, vgl. Hans U. B. I n. 476.

8 Stein eb. S. 63 Anm. 8.

* Eb. S. 103 — Hans. U. B. I n. 433.

8 Hans. U. B. I n. 436 D u. H S. 167.

gehen¹. Ferner hatten die Städte, voran Brügge und Gent, allerdings rechtlich gar keinen Einfluß, faktisch vielleicht um so mehr. Ihre Schöffen und Notabein pflegte die Gräfin in Handels sachen als Sachverständige oder Beiräte heranzuziehen². 1252 bis 1253, als wegen Seeland Verwicklungen drohten, hat sie zweifellos nicht über deren Köpfe weg verfahren³.

Weiter wurde das Schicksal der Forderungen und Vorschläge der deutschen Städte an die große Politik gekettet, wohl eher, weil die Städte dies beabsichtigt, als weil das Zusammenfallen der Ereignisse es so mit sich brachte. Jedenfalls hat die Feindschaft König Wilhelms von Holland mit der flandrischen Gräfin wegen Westseelands⁴ einen Druck auf Flandern ausgeübt, der sich zunächst für die Städte sehr günstig erwies. Im Frühjahr 1252 deckte sich Wilhelms Machtbereich so ziemlich mit dem des flandrischen Handels in Deutschland. Beschlagnahme flandrischen Guts mag nicht außer der Möglichkeit gelegen haben. Vielleicht mit beeinflußt durch die Vorstellungen der dadurch am meisten betroffenen Genter⁶ hat die Gräfin im Mai 1252 scheinbar in allen Punkten nachgegeben. Ein demütig gehaltenes Schreiben an den Kaufmann zu Köln, Dortmund, Soest, Münster, Aachen gab kund, daß die Regelung des Dammer Zolls unter bedeutendem Zollerlaß erfolgt, die des Gerichtsverfahrens und sonstiger Punkte zwar noch aufgeschoben sei, aber jedenfalls auf gütliche Weise erfolgen solle. Als Gegenleistung erbat die Gräfin von Flandern und Hennegau urkundlichen Verzicht „um Gottes Willen“ auf zu Unrecht von ihr erhobenen Zoll. In der Tat befand sich die neue Zollrolle in des

¹ Wir erinnern an den erfolgreichen Einspruch der Lehnsträger des Sinkfalzollß (1127), Galbert MG. SS. XII S. 605M—6066

² Hans. U. B. I n. 660.

³ Vgl. auch Stein, Privilegien IH h. S. 72. Zu beachten ist auch, daß die Dammer Zollrolle *consilio nobilium et peritorum nostrorum super hoc habito* erlassen wird. Die *periti* werden die *prendhommes*, d. h. wohl sicher städtische Schöffen sein.

* Stein eb. S. 102 ff.

⁶ Die sogleich zu besprechende Urkunde Hans. U. B. I n. 431 ist in Gent erlassen.

Gesandten Hoyers Händen¹. Auch die Inhaber des Brügger Zolls, die Ritter Johann von Ghisteiles und Wulfard von der Woestine hatten ihrerseits den Marktzoll um die Hälfte erniedrigt, das Dutzend Hosen, diesen spezifisch Brüggerschen Artikel, von 4 auf 3 d., den kleinen Korb Feigen — bisher waren große und kleine Körbe ohne Unterschied mit 2 d. belegt — auf 1 d. herabgesetzt². Zugleich wurde die Abgabensliste der Turholter Messe den Städten übermittelt³. — Sie konnten zufrieden sein mit dem Erfolg ihrer Gesandten, zumal wenn die noch ausstehenden Materien im Sinne der Kaufleute geregelt wurden, wozu ja Aussicht vorhanden war. Für sich allein bedeuteten nämlich die diesjährigen Errungenschaften zwar viel, aber doch keineswegs einen solchen Ausfluß gültigen Wohlwollens, wie es jene flandrischen Schreiben hinstellten. Die alte Dammer Zollrolle, die der Nieuports⁴ ähneln mochte, hatte sicherlich dem gesteigerten Verkehr längst nicht mehr genügt; eine Menge nicht verzeichneter Artikel wie das ostersche Pelzwerk war bei der Verzollung dem Ermessen des Einnehmers und der Zollinhaber anheimgegeben. Insofern diese exorbitanten Sätze ermäßigt oder doch fixiert wurden, konnte die Gräfin von Zollerlaß sprechen. Von besonderen Zollermäßigungen für die Deutschen kann schon deshalb nicht die Rede sein, weil die Zollrolle kein Sonderrecht für sie schuf, sondern allgemein für jeden Fremdenverkehr auf dem Swin galt⁵. Wollte man die Deutschen merklich begünstigen, so hätte man die übrigen Fremden — und wie sie wurden in Damme auch nicht privilegierte Flandrer behandelt⁶ — davon ausgeschlossen. Ohne Not zugunsten von Unbeteiligten, Spaniern, Franzosen, Engländern,

¹ Hans. U. B. I n. 432 (1252 Mai).

³ Eb. n. 434 und 435 D 1. Es ist der *market toolne*, das *mercatum theloneum*.

« Eb. n. 435 S. 154.

⁴ Warnkönig II 2 n. 168 (Schluß) von 1168.

⁵ Hans. U. B. I n. 432 S. 144: *Pro commodo niversorum mercatorum predictorum et eciam aliorum extraneorum*.

• *Reglement* S. 47.

eine prächtige Einnahmequelle zu vermindern, war weder flandrische noch speziell Margarethas Art. Im Streit mit England hat sie einige Jahrzehnte später ihr Anrecht auf Geld und Gut aufs rücksichtsloseste verteidigt.

Bei der Wiederaufnahme der Verhandlungen im Frühjahr 1253 bewiesen Margaretha und ihre Rate indessen zunächst noch eine durchaus fremdenfreundliche Gesinnung. Vom 5. Mai 1253 ist ein Schreiben an die rheinisch-westfälischen Städte datiert, in dem die Gräfin an dem Gedanken einer deutschen Niederlassung zu Damme oder Neudamme festhält und auch sonst große Liberalität an den Tag legt. Schon vorher, am 13. April 1253, war das grundlegende Privileg erlassen², das im ganzen gemäßigten Lübecker Forderungen akzeptierte, weitgehende des deutschen Westens dagegen nicht berücksichtigte³. Vier Ausfertigungen wurden in Ter Doest bei Brügge deponiert⁴, die bei Übersendung der Gegenurkunden ausgehändigt werden sollten. Wie es scheint, ist nur ein Exemplar für die gotländische Genossenschaft nach Lübeck abgegangen⁵; offenbar sollte diese *major forma* schon die Basis für den Verkehr von 1253 abgeben, ohne daß man auf die ausstehenden, tatsächlich nie erfolgten Gegenleistungen der Deutschen zu warten brauchte. Der deutsche Kaufmann konnte sich in Rechtsfällen auf seine Zugehörigkeit zur Genossenschaft berufen, während sich seine Heimatstadt doch nicht zu gleicher Behandlung der Vlamen verpflichtete. Im einzelnen enthielt die Urkunde wenig mehr als die notwendigsten Normen, die das entwickeltere Verkehrsleben jetzt forderte. Der erste Artikel, Abschaffung des gerichtlichen Zweikampfs, betraf eine in Flandern längst antiquierte Institution; er bestand

1 Hans. U. B. I n. 428.

* Eb. n. 422 (421).

8 Stein, Privilegien S. 99 und 101.

* Eb. S. 74 — n. IV.

5 Hans. U. B. I n. 422: Ad instantiam universomm mercatorum Romani imperii Godlandiam frequentantium, vgl. n. 421 L., angelegliches Or. des Stadtarchivs zu Lübeck.

bald 150 Jahre dort nicht mehr zu Hecht¹, da seit Friedrich I. (1173) die Flandrer in Deutschland davon befreit waren. Was kostete es die flandrische Regierung, dieses Beweismittel ganz wegzuräumen? Wertvoll waren dagegen die Bestimmungen über das Schuldrecht und den Gerichtsstand des Kaufmanns². Aber wie weit stand der Freibrief hinter den Hoffnungen zurück, die sich besonders die westlichen Städte gemacht hatten! Man hatte z. B. ausdrückliche Nichthaftung der gesamten deutschen Kaufleute im Falle eines Streits zwischen Flandern und der Kaufmannschaft einer deutschen Stadt verlangt; auch deren Angehörigen sollten innerhalb dreier Monate mit ihren Waren Flandern unbehelligt verlassen dürfen⁸. Noch vor einigen Jahren

¹ Warnkönig I S. 367 Anm. 96. Die Yprer sind seit 1116 befreit.

* Hans. U. B. I n. 421. Man wird den aussichtslosen Versuch unterlassen, diese gut mittelalterlichen Rechtssätze in ein juristisches System einzuzwängen. Sie behandeln, im einzelnen nicht ungeschickt abgefaßt, nur solche Materien, die in der Praxis zu Streitigkeiten oder Klagen der Kaufleute über ihre Behandlung durch die flandrischen Autoritäten und Händler führten. Die ökonomischen Grundlagen schimmern deutlich durch. So war der flandrische Gläubiger gegen einen deutschen Schuldner um so rigoroser vorgegangen), als der Handelsgast häufig den Aufenthaltsort wechselte und sich ohne schwere wirtschaftliche Nachteile seinerseits den Verpflichtungen entziehen konnte. Es ist ein Hauptpunkt im Privileg, ihn und seine deutschen Genossen vor allzu weitgehenden Maßnahmen des Gläubigers sicher zu stellen. Dem Schuldner wird zugebilligt, daß bei Zahlungsverzug der Gläubiger ihm nachzureisen hat; Anspruch aus einer nicht vor Schöffen eingegangenen Schuld weist der Kaufmann durch bloßen Eid von sich; kann er einen Bürgen oder Kautions stellen, so darf er auch nicht ins Gefängnis geworfen werden, es sei denn bei Kopf- und Halsprozessen. Gegen Absichten des Gläubigers, sich an den Genossen des Schuldners schadlos zu halten, wird nur der Hauptschuldner oder sein Bürge haftbar gemacht, jeder andere Kaufmann für nichthaftbar erklärt. Die Kaufmannsprozesse werden den Schöffen überwiesen, und zwar sind sie zu Damme und Brügge in 8, höchstens 8 Tagen zu entscheiden. Es folgen noch Bestimmungen über Arrest von Schiffen, Schiffsunfall und das bei Schiffbruch geborgene Gut, sämtlich zugunsten der Deutschen. Subsidiär endlich trat das flandrische Recht hinzu.

⁸ Vgl. Stein, Privilegien S. 98.

hatten die Hamburger (1245) die Beraubung eines Aardenburger in Holstein schwer entgelten müssen¹. Das Privileg hat dem Wunsche indessen keine Rechnung getragen.

Nach dem 5. Mai 1253 verlautet nichts mehr von weiteren Zugeständnissen, also vor allem von der Gründung Neudammes am Swin. Der Wind der großen Politik, der soeben noch die Segel der deutschen Kaufmannschaft so kräftig geschwellt hatte, war inzwischen umgeschlagen. Im Sommer 1253 rüstete ein starkes flandrisches Heer unter Guido, dem Sohn Margarethas, zum Angriff auf König Wilhelm. Damit vertrug sich das Lübecker Projekt, eine Ansiedlung in Flandern mit Untertanen dieses flandrischen Gegners zu bevölkern, zu schlecht. Auch die Schlacht bei Domburg oder Westkapelle am 4. Juli 1253, wo das flandrische Heer zerschellte, hat daran nichts geändert. In den nächsten Jahren sind zwar wiederum Verhandlungen angeknüpft — noch immer hatten die deutschen Städte keine Gegenurkunden übersandt² — aber man ist doch auf dem Niveau des ersten Freibriefs vom 13. April 1253 stehen geblieben. Ihn den Deutschen zu entziehen, hatte die Gräfin um so weniger Neigung, als er eben keine schwerwiegenden Verbindlichkeiten auferlegte und doch durch den Verkehr der Deutschen die Zoll- und Markteinnahmen beträchtlich erhöhte. Für die noch immer nicht erfolgte Anerkennung des gleichen Rechts der Flandrer auf deutschem Boden hat der Vlame sich entschädigt durch das Sonderabkommen mit Hamburg von 1268³, das daselbst Gleichberechtigung schuf, wie sie für Köln seit langem bestand. Waren somit die Vlamen an ihren zwei wichtigsten Verkehrspunkten in Deutschland gedeckt, so hat weiter der Konflikt mit England

¹ Vgl. oben S. 83 Anm. 1; auch Gents Verfahren gegen die Sachsenstädte gehört hierher.

² Aus dieser Zeit stammen die Urkunden Bremens vom 17. März und Münsters vom 24. März 1255, Hans. U. B. I n. 476 und 465. Stein, Privilegien S. 82 Anm. 1 hat n. 465 in das J. 1255 (statt 1254) verwiesen. Vielleicht hängt trotz ihres zeitlichen Abstandes die in n. 660 erwähnte *carta sigillo civitatis Hamburgensis, ut dicebant mercatores nostri Flandrenses, sigillata*, damit zusammen.

• Hans. U. B. I n. 660.

das Interesse der gräflichen Regierung den deutschen Dingen entzogen. Lübeck und die Ostseestädte haben die vlämischen Ansprache nicht anerkannt, und dieser Preis wog wohl auf, daß die Grundlage des Verkehrs in Flandern wider Erwarten nicht breiter ausgefallen war.

Auch in der zweiten Periode, die wir von 1253 bis etwa zur Jahrhundertwende abgrenzten, bleibt die weitere Führung der Städte Lübeck und Hamburg überlassen. Ihre Kaufleute und ihr Schiffsvolk sind am zahlreichsten am Swin zu finden. Die Handlungsbücher des Hamburgers Vicko von Geldersen, der wahrscheinlich der Gesellschaft der Flandernkaufleute angehörte¹, und der Lübecker Hermann und Johann Wittenborg⁸ belegen für das 14. Jahrhundert zur Genüge die Wichtigkeit des flandrischen Geschäfts für die Kaufmannschaft beider Städte, und für das 13. Jahrhundert sei auf Momewechs Akten verwiesen⁸. Keine andere deutsche Stadt hat es außer ihnen zu einer nach ihr benannten Straße in Brügge gebracht; die der Lübecker wird 1282 als erste sämtlicher fremden Nationen⁴, die der Hamburger 1306 zuerst genannt. Zu Ostkerken, zwischen Damme und Sluis, ist nach dem Hamburger Schifffrecht von 1292 die Hanse der Hamburger zu halten; später wandten sie sich nach Houcke, einige Kilometer näher an Sluis gelegen, wo auch die Lübschen Schiffer und Kaufleute ihre Bank am Sonntag aufsuchten. Für die Hamburger Schifffahrt waren diese Stationen um so wichtiger, als sie noch vor 1300 auch Fracht von La Rochelle zum Swin übernahm. Im 15. Jahrhundert haben die Hamburger von einem eigenen Hof in Sluis aus ihr Bier vertrieben⁶. Die Lübecker

¹ Mercatores de Flandria, Nirmheim, Einl. S. 26.

⁹ Hrsg. von Carl Mollwo. Leipzig 1901.

• Lüb. U. B. I 1 n. 658 ff. (J. 1290), H in . 76 ff.

⁴ Inv. Intr. S. 489. — Ob hier Zufall der Überlieferung vorliegt oder ob sie tatsächlich zwei Jahre vor Spaniern und Bayonnern eine Straße erhalten, ist nicht auszumachen. De scrine van Lubeke bei den Brügger Karmelitern, Hans. U. B. III, n. 97.

⁶ Kiesselbach S. 61 ff., Stein, Privilegien S. 92, Häpke S. 78. — Über die Hamburger Frachtfahrt von La Rochelle zum Swin vgl. Hambg. Schifffrecht § 9 b und Stein in Hans. Gbl. Jg. 1904—05

sind ihrerseits wieder die ersten, die auch Flandern nur als Diwhgangsland betrachten und von dort zu den Champagner Messen vorstoßen¹. Seitdem die Reise durch Kattogat und Skagerak, die Umlandsfahrt, zu einer eingefahrenen Schifffahrtsstraße geworden ist, kann der lübische Schiffer auch im Westen Verdienst suchen², ohne daß die alte Landverbindung zwischen Lübeck und Hamburg ihre Bedeutung einbüßte.

Umgekehrt wird man für diese beiden Städte vielleicht am ehesten eine kulturelle Einwirkung Flanderns und speziell Brügges nachweisen können⁸

d. Die Ostseestädte.

Die Einung, welche die deutschen Kaufleute 1252/53 in Flandern verband, war die gotländische Genossenschaft⁴. Auch die deutsch-gotischen Bewohner Gotlands und speziell Wisbys haben, wenn nicht schon 1252/53, so doch später, an dem Handel nach Flandern teilgenommen. Kampens und Zwoiles Hoffnung, daß Lübeck mit Erfolg den Gotländern den Besuch der Westsee

S. 194. — Der Hansehof in Sluis, HR. I 6 n. 474, n. 666 A. § 75, B. § 61 und cart. I n. 706, vgl. auch Muiden H. — O. art. 76.

¹ Schon bei den Verhandlungen über Neudamme wird freier Besuch der französischen Messen, also vor allem der Champagner, ausbedungen. Stein, Privilegien n. III S. 73 und S. 88. Kurz vor dem flandrisch-französischen Kriege (1294) zeigt ein Rechtsstreit die Lübecker auf dem Wege zur Champagne über Flandern, Hans. U. B. I n. 1140. Sie schalten damit die Vlamen, die bis 1800 zahlreich auf den Messen kaufen, als Vermittler aus.

^a Lübeck im Schiffsregister zu Sluis, Reglement S. 60. — 1807 erhält Lübeck von Erich Menved von Dänemark Schutz für die Fahrt anf der Westsee nach Flandern, Hans. U. B. II n. 18.

⁸ Lübeck interessiert sich für Brügger Einrichtungen, Hans. U. B. II n. 64, eine Brügger Brodtaxe aus dem Anfang des 14. Jahr hunderts wird im Lübecker St.-A. verwahrt. Auch Lübische Bürger, wie der Ratmann Johann von Dowaye (Douai), eb. I Reg., und Siward von Brügge, eb. n. 703, sind zu erwähnen.

⁴ Vgl. Stein, Privilegien S. 89 und I 6, der das Genossenschafts-Siegel, womit man den Vertrag von Neudamme zu besiegeln gedachte, als die verkleinerte Lilie der Deutschen Wisbys anspricht.

untersagen würde, hat sich nicht erfüllt Rat und Gemeinde der Deutschen und Goten zu Wisby sind bei der Verlegung des Stapels nach Aardenburg (1280) hinzugezogen, und auch ins 14. Jahrhundert reichen die Zeugnisse für gotischen Schiffsverkehr. Ereilich war die Bedeutung Wisbys im Rückgang, was natürlich auf seine Stellung in Brügge einwirkte¹.

Die übrigen Ostseestädte sind erst in dieser zweiten Periode in Brügge vertreten. Auffallend rasch wenden sich einzelne der jungen Gemeinwesen dem Flandernverkehr zu. Stralsund, etwa 1230 von Rostockern gegründet, 1240 mit städtischen Freiheiten begabt und 1249 von den Lübeckern zerstört und geplündert, hat schon 1278 Rechtsbestimmungen über die Fahrt „nach einem flandrischen oder englischem Hafen“² Eine Verordnung über das Windegeld der in Stralsund verladenen Waren gibt uns eine Übersicht über die wichtigsten Artikel, die nach Flandern gehen; es sind Asche, Pech, Wagenschott und Roggen, also die typischen deutschen Ausfuhrprodukte⁸ Um dieselbe Zeit heben auch die Nachweise privaten Verkehrs in Flandern an (1279)⁴. Stralsund ist ein Hauptvertreter deutscher Schiff*

¹ Über den Versuch, den Goten die Nordsee zu sperren, vgl. oben S. 88 Anm. 1. — Aardenburg, Hans. U. B. I n. 866, zu 1295 vgl. noch 1173. — Für das 14. Jahrhundert vgl. Reglement S. 50, Hans. U. B. HL n. 642 zu 1888, ein Bürger von Wisby hat drei Anteile an einer vor Nieuport schiffbrüchig gewordenen Kogge. — Der Niedergang bei Schäfer, Hansestädte S. 262 ff.

² Über die Frühzeit vgl. Christian Reuter, Wann Ist Stralsund gegründet? Hans. Gbl. Jg. 1899 S. 21 ff., Hans. U. B. I n. 299, Stein, Privilegien S. 121. — Ad portum Flandriae vel Angliae, Hans. U. B. U 810.

⁸ Eb. n. 868 und Fabricius II 222, um 1280. Jnnghans' Vermutung, die beim Löschen in Flandern zu entrichtende Abgabe sei im deutschen Kontor zu Brügge erhoben, hat schon Höhlbaum mit vollem Recht bezweifelt. Bei Asche werden Slavische, Stargarder, Frankfurter Fässer unterschieden.

⁴ Fabricius III 9, 63, 455 Flamensis cistula wohl identisch mit der Brügger Kiste der Zollrolle von 1252, Hans. U. B. I n. 432; IV 177, VI 105. — Bemerkenswert sind die als Flamingos oder Vlemync bezeichneten Wandschneider IX 120 Beneke, 177 Hinceke, 254 Peter,

fahrt im Swin; wie der Hamburger ist auch der Stralsunder See*mann mehr als der Kaufmann im Swin gewesen. Die Tölners haben nach Rostock vlämisches Tuch bisweilen über Stralsund bezogen, und zu den Neubürgern der flandrischen Schifferstadt Sluis stellte 1331 keine andere deutsche Stadt ein gleich großes Kontingent wie Stralsund¹.

Was die übrigen „Wendischen“ Städte anlangt, Rostock, Wismar und Greifswald, die sich eng an Lübeck anschließen, so ist davon nicht eben viel Charakteristisches zu bemerken. Im Verkehr mit Flandern stehen sie alle, und einzelne Bürger von Wismar, Rostock und Greifswald sind in Handelstätigkeit in Flandern nachzuweisen².

Erst die Städte des Weichselgebiets nehmen den Fernverkehr nach Flandern wieder auf der östlich Greifswalds weder an der Oder noch an der pommerschen Küste etwa in Kolberg gepflegt wurde. Am ehesten ist Thorn, schon 1280, beteiligt; auch Elbing wird früh (1295) genannt, eher als das später so rege Danzig. Der Grund dafür war Danzigs später Übergang in Ordensbesitz³ während Kulm⁴, Thom, Elbing ungefähr gleich altrig mit; Stralsund, etwa zur selben Zeit oder etwas später

40 Johannes. — Ein Stralsunder liefert 1000 Bohlen (barden) für die Brügge Halle, St. R. 1806 — Inv. HL S. 168.

¹ Sonden im Reglement S. 50; vgl. ferner Hans. U. B. I n. 1178, II n. 549 Anm. 1, III n. 895, 527 usw. — Johann Tölners Handlungsbuch, hrsg. von K. Koppmann. Gesch.-Quellen der Stadt Rostock I. Rostock 1885. Einl. S. 9. — Über die Neubürger zu Sluis vgl. die unten angeführte Liste.

² Wismar, Meckl. U. B. IV n. 2702. Johann Vlint hat 1272 Güter in Flandern und England. — Rostock, eb. VII n. 4581, X n. 6615 u. 6689; Hans. U. B. IQ n. 474, Rostocker Flandernfahrer zu 1860. Drei Rostocker in Houcke am Swin, Mai 1299, Damme, cout. II n. 22, vgl. auch Tölners Handlungsbuch und Beiträge zur Geschichte d. Stadt Rostock HI 1 S. 8 (1900), Schreiben des deutschen Kaufmanns zu Brügge vom 29. April 1808 an den Rostocker Rat. — Greifswald, Pomm. U. B. V. n. 2948.

³ Thorn, Hans. U. B. I n. 864, HI n. 186 (ca. 1850); Elbing, eb. I n. 1175, IH n. 527, dort auch Braunsberg. — Danzig fällt 1808 dem Orden zu, Schäfer, Hansestädte S. 16. Auch Stein, Beiträge

nach Brügge zu handeln beginnen. Auch Königsberg stand im Schiffsregister von Sluis.

Weniger berührt uns hier der Eigenhandel des deutschen Ordens¹, so sehr er Brügge zum Stützpunkt seines Geschäfts machte. Aber er gehört nicht mehr dem Aufkommen, sondern der Hochblüte Brügges an. Den Großschäffern erschien der Verkehr mit dem Swin als das Gegebene, an den Anschluß suchen mußte, wer einmal Handel in größerem Stil trieb. In sofern ist eine Parallele mit der Florentiner Schiffsverbindung mit Flandern im 15. Jahrhundert zu ziehen.

Der direkte Handel nach Flandern findet in Riga und Pernau² noch einmal Vertreter, um dann dem Zwischenhandel, zumal von den wendischen Städten her, völlig das Feld zu raumen. Riga gehört noch durchaus zu den Städten, die vor der Wende des 13. Jahrhunderts Eigenverkehr nach Brügge unterhalten. Dank seinem Schuldbuch können wir einige Details erfahren. Jedenfalls nahm die Flandernreise einen hervorragenden, wenn nicht den ersten Platz unter Rigas Handelsinteressen ein. Bisweilen wird sie direkt bezeichnet, oder es wird die Rückkehr des Schuldners aus Flandern als Zahlungstermin ge-

S. 55, merkt Thoms früheres Aufkommen vor Danzig an. Für die spätere Zeit vgl. Theodor Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbeschichte. Leipzig 1858. S. 120 ff., der indessen in bezug auf Brügge nicht frei von Irrtümern ist.

⁴ Kulmer Bürger stranden 1845 auf einem Stavomer Schiff in Seeland, Hans. U. B. U I n. 51.

¹ Carl Sattler, Der Handel des deutschen Ordens in Preußen Hans. Gbl. Jg. 1877 S. 71. — Der Marienburger Großschäffer führt aus: Osemund und anderes Eisen, Pelzwerk, Weizen, Roggen, Mehl, Öl, Seehundschmeer, verschiedenes Holz, Asche, Wolle. Einfuhr: Tuche, Salz, Pfeffer; vgl. auch Hans. U. B. III n. 677 Anm. 1. Übersicht über niederländische Tuche, wo Brügger Tuch übrigens nicht genannt wird, um 1400. — Noch 1283 wird dem Orden der eigentliche Handel päpstlicherseits verboten, Sattler eb. S. 68.

² Reglement S. 50.

setzt¹. Wachs beherrscht durchaus den Markt, nur eine Eintragung spricht von einem anderen Artikel, von Salz. Im ganzen sind es zweiundzwanzig Personen, deren Abmachungen von 1292 bis 1306 eine Spur im Stadtbuch hinterlassen haben; doch gehören sie nicht alle als Bürger nach Riga². Sechzehn Eintragungen haben sie für ihr flandrisches Geschäft in den Jahren 1286—1306 verlangt. So wenig das auf den ersten Blick erscheint, so dürfen wir annehmen, daß jeder mittelalterliche Schreiber die Zahl für bedeutend gehalten hätte. Gewöhnlich machten ja die einfachen Formen des Handels schriftliche Vermerke überflüssig.

Werfen wir endlich noch einen Blick auf die Gebiete, die wir der dritten Periode der Verkehrsentwicklung zuweisen wollten, weil sie erst seit 1300 in den flandrischen Handelskreis eintreten. Die Städte der Ostseeküste konnten stets auf Abnehmer im Binnenlande rechnen. Es stellte auch eine wertvolle Reserve für die flandrische Tuchausfuhr dar. Hatte der Absatz im Westen bisweilen schon unter einheimischer Konkurrenz zu leiden, so war das östliche Gebiet noch erweiterungs- und aufnahmefähig⁸. Auch die deutschen Bürger der Binnenstädte, vornehmlich Krakaus und Breslaus, trifft man in Flandern⁴. Beide werden Vertriebsorte flandrischer Erzeugnisse darstellen wie etwa Magdeburg in seinen Umländen.

¹ Im Schuldbuch, hrsg. von Hermann Hildebrand, wird Flandern 19mal, Brügge 1mal, Lübeck 18mal genannt, sonst kaum eine deutsche Stadt; — vgl. n. 470 zu 1286: *Dum naves de Riga in Flandriam venerint* und n. 1047, auch n. 1106: *Cum nostrates illic redierint*.

² So Gottschalk von Nestwede eb. n. 646 Anm. 1, 1816 in Lübeck ansässig. — Vgl. noch Lüb. U. B. I 1 n. 668, ein Albert Klein aus Riga, Geschäftsfreund Momewechs.

⁸ Brtigger Tuch an den Zollstätten zu Sandomir an der oberen Weichsel und zu Lublin, Hans. Tj. B. m n. 559 S. 812 f. — Ein ähnlicher Gedankengang bei Daenell I S. 17, der indes den Osten weit überschätzt, wenn seine Erschließung einen „ganz gewaltigen Aufschwung“ der flandrischen und nordfranzösischen Tucherei herbeigeführt haben soll.

⁴ Krakau, Hans. U. B. ü. n. 111 Anm. 2 zu 1811. Krakauer Bürger befinden sich auf dem Rückweg aus Flandern mit ihren

Im ganzen zeigte sich schon am Ende des 13. Jahrhunderts die Ostsee den Anwohnern des Westmeers überlegen. Wir besitzen zwei Städtelisten, die beide keinen Anspruch auf Vollständigkeit machen, aber doch ein im ganzen richtiges Bild gewahren. Wenn Philipp IV. von Frankreich Flandernfahrer des Reichs aufzählen will, nennt er eine süderseeische Stadt, Kämpen, sonst außer Hamburg nur noch Ostseestädte Lübeck, Riga, Wismar, Rostock, Stralsund, Elbing, Greifswald und die Insel Gotland¹. Der Zollkommentar, der etwa die Zustände von 1350 wiedergibt, kennt zwar schon die starke Anteilnahme der Südersee mit sieben Orten; aber gleichwohl behauptet auch hier die Ostsee mit zehn Namen² den ersten Platz, den ihr auch nicht Nord- und Südersee zusammen streitig machen. Hier können wir wohl unbedenklich den in größerer Anzahl namhaft gemachten baltischen Städten auch den quantitativ bedeutenderen Handel zusprechen, so gefährlich sonst eine nur darauf beruhende Annahme wäre.

e) Die Oberdeutschen.

Oberdeutsche Waren und Kaufleute sind sehr selten in Brügge nachzuweisen. Die schweren Waren des Ostens, Zere-

Schiffen zu Schwetz an der Weichsel, vgl. auch Stein, Beiträge S. 80 Anm. 2, wo es sich um eine „neue Route nach Flandern“ mit Benutzung der Warthe, 1391—93, handelt. — Breslau, Hans. U. B. II n. 416, S. 1 Anm. 1 und S. 177 Anm. 1, m n. 606; vgl. auch David-Bohn n. 946. Seine Oderstraße durch den Landweg über Nürnberg sekundiert, Hans. U. B. HI S. 276 Anm. 8; dazu Brügger Itinerar S. 287. — 1324 ging Leuten aus Wladimir (Wolhynien) in Flandern eingekauftes Tuch bei Rügen verloren, Hans. U. B. II n. 420; einem „öfterchen Kaufmann“ Peter von Sandomir kaufte die Stadt Brügge 1341—42 einen beträchtlichen Posten Wachs ab, St. R. des Jahres — cart. I n. 264.

¹ Hans. U. B. I n. 1178 und 1176, Februar und März 1296; Greifswald nur in 1176.

² Nach dem Reglement S. 60 seien sie noch einmal zusammen gestellt: Van Oostland zal in sine tafle (des Zöllners zu Sluis) staen die van ---- Gripswolde, Lubeke, Godlant, Sonden, Rodestoc, Helvinghe, Coninxberghe, Wissemare, Pamauwe, Danseke.

alien, Asche, Pech versendet der Oberdeutsche nicht nach Flandern. Was an Warenaustausch vorhanden ist, ziehen Köln und seine Bürger an sich¹. Einzig die beiden Städte, die auch im hansischen Norden anzutreffen sind, Nürnberg und Frankfurt², finden sich in Brügge. Wenn es aber noch zweifelhaft bleibt, ob wirklich Frankfurter nach Brügge gehandelt haben, so sind die Zeugnisse für den Nürnberger Handel um so interessanter. Man sehe Kaiser Ludwigs Urkunde vom 12. Sept. 1332 ein, welche die Orte, an denen Nürnberger zollfrei sind, aufzählt³. Nicht nur der Weg nach Flandern ist durch Zollfreiheiten überall gesichert — bis Köln könnte ja auch der rheinische Handel die treibende Kraft sein, — sondern über die gesamten Nachbarterritorien der Grafschaft breitet sich das Netz der Privilegien. Schon 1311 war in Brabant von Johann II. Zollfreiheit zu gebilligt⁴; aber auch Valenciennes und Cambrai seien genannt. Flandern selbst gab prinzipiell keine Zollbefreiung; aber soweit sie es vermochten, haben sie sich an diese Landschaft heran geschoben und Tournai⁵, die letzte Stadt, die dem gräflich flandrischen Zollrecht nicht unterstand, in den Kreis ihrer Vorzugsbehandlung einbezogen. Schon um 1300 taucht denn auch ein Nürnberger Kaufmann Conrad von Nürnberg in Brügge auf⁶.

¹ Vgl. oben S. 82. — Die Ann. Colmarienses MG. SS. XVII. S. 226ff a. 1802 nennen die Brügger *cives Bituricensis*. Einem norddeutschen Chronisten wäre diese unzutreffende Bezeichnung nie bei gefallen. Das Brügger Itinerar berührt vielfach Oberdeutschland, so S. 289: Von Brügge bis Basel über Köln; vgl. auch eb. S. 806f.

² Schäfer, Hansestädte S. 196. Mit den oben S. 94 Anm. 2 genannten Frankfurter Waren ist bis auf weiteres nicht viel anzufangen. — Möglicherweise haben die zwei Eßlinger Gläubiger Momewechs, Lüb. U. B. II 2 n. 78 in Brügge gehandelt. Der Satz *ista Lubeke solvemus istis Swevis* weist sie dem schwäbischen Eßlingen zu.

³ Chroniken Nürnberg I Beil. 10.

⁴ Hans. U. B. HI S. 686.

⁵ Bis auf Philipp d. Langen bischöflich, dann capetingisch. Langlois S. 889.

⁶ Conrad Nomburgaert van Aelmaingen, St. R. 1804 — cart. I n. 146. Wir haben also eher einen sicheren Beleg von einem Nürnberger Kaufmann in Flandern als in Venedig, vgl. Henry Simonsfeld, Der Fondaco dei Tedeschi in Venedig. Stuttgart 1887. II S. 78.

In einer zweiten Notiz wird er als Bürger von Nürnberg bezeichnet und erscheint diesmal als Verkäufer von Tournai-Laken, für die er von der Stadt, als Schadenersatz oder als Kaufpreis, 165 lb. 12 s. bezieht¹. Nürnberg ist auch die einzige oberdeutsche Stadt, die an den großen Privilegien des Grafen Ludwig III. von Flandern und der drei Städte Gent, Brügge, Ypern (1360—62) teilnimmt². Endlich zeigen die etwa der Mitte des 14. Jahrhunderts angehörigen Angaben Ulman Stromers³ wie gut ein Nürnberger Kaufmann über Brügger Usancen Bescheid wußte. Stromer, dem italienischen Bandeiskreis nahe stehend, hebt mit der Wolle an; der Niederdeutsche hätte sie im Durchschnitt schwerlich so in den Vordergrund gestellt.

Eine Gesandtschaft, die 1290 von Flandern nach Nürnberg ritt, brauchte über Köln und Frankfurt dreizehn Tage, um Nürnberg zu erreichen⁴.

¹ Cart. I n. 161 — St. R. 1306—06; vgl. übrigens auch Lüb. U. B. 2 n. 78 (Momewech); Hermann von Bomere de Nnrenberch.

² Hans. U. B. HI n. 497 S. 261, 262 und Anm. 1; vgl. cart. I n. 319.

³ Geboren 1329, beginnt er 1360 zu schreiben; Chroniken Nürnberg I S. 3.

⁴ Saint-Génois n. 669.

8. Kapitel. Der Norden.

Die Normannen haben in mehr als einer Hinsicht auf Brügges Aufkommen eingewirkt. Landauf, landab plündern sie die Handels- und Hafentplätze der Karolingerzeit, die sich wie Quentovic und Duurstede überhaupt nicht wieder erholen. Brügge wird geradezu Duurstedes Erbe. Wer sonst vom Norden in das Rheinaestuar einfuhr, segelt jetzt einige Strich südlicher ins Sinkfal. Sehr hübsch illustriert die Notiz bei Adam von Bremen dies Verhältnis: Der Text berichtet, daß man von Ripen in Dänemark nach Friesland unter Segel ging. Das 96. Scholion hat „von Ripen nach Flandern zum Sinkfal“ M Da man die auf 640 km angesetzte Strecke⁸ in 48 Stunden durchmaß, so ergibt sich für das nordische Schiff sieben Seemeilen in der Stunde, eine tüchtige Leistung. Schon im 9. Jahrhundert war der normannisch-flandrische Verkehr nicht immer auf Schwertschläge beschränkt; konnte man doch im Frankenreich zeitweise die Besorgnis hegen, der Normannensieger Balduin selber werde sich den Nordleuten anschließen⁸. Wenn in der zweiten Hälfte des 9. Jahrhunderts in Norwegen das Schwert *flaemingr* genannt wird⁴, so stammte der Stahl wohl aus dem Lütticher Lande und war über das Sinkfal an die Normannen verhandelt. Später sind dann die flandrischen Gewebe, wie überall, so auch im Norden

¹ Ge⁸ta Hammaburg. ecclesiae pont. S. R. G. (Lappenberg) S. 164. — Das Itinerar des Adam geht auf normannische Nachrichten zurück, vgl. Schäfer, Stamm der Friesen S. 1860.

² Friedrich Ludwig, Untersuchungen über die Reise- und Marschgeschwindigkeit im 12. u. 18. Jahrhundert. Berlin 1897. S. 181.

• Vogel S. 194 Anm. 2.

⁴ Bugge S. 264.

getragen; von Brügge speziell findet man die beiden typischen Erzeugnisse, Hosen und gestreiftes Tuch, genannt¹. — Eine interessante Erscheinung ist, daß sämtliche gräfliche Münzen Flanderns vor 1055 nur in Dänemark, Norwegen und Kußland gefunden sind. Ob man einen flandrischen Handelsverkehr mit den arabischen Händlern an der Ostsee annehmen soll, erscheint doch recht zweifelhaft; ansprechender ist schon die Vermutung, daß die Stücke den Weg Über England genommen haben. Wir brauchen sie auch nicht nur als Kriegsbeute aufzufassen, ein direkter nordischer Handel zum Swin ist gar nicht von der Hand zu weisen. Quantitativ können sich freilich die Funde mit der erstaunlichen Fülle arabischen Silbergeldes, das in den Ostseeländern ans Licht getreten ist, nicht im entferntesten messen².

Nordische Beisende gehen vielfach über Flandern zum Süden, so Knut d. Gr. auf seiner Romfahrt 1026—27, und wenn der Bischof Peter von Röskilde auf dem Wege nach Jerusalem 1225 im Kloster ter Doest⁸ bei Brügge stirbt, kennzeichnet auch das die häufig gewählte Route über das Swin. — Für die Reise zum Norden hatte Köln im 13. Jahrhundert seine Bedeutung so ziemlich an Brügge abgegeben. Instruktiv ist der Bericht

1 Joh. Henr. Schröder, *De Luxu Aulae Magni Smek* (a. 1340) *Nova Acta Regiae Societ. Scient. Upsaliensis* Bd. VIII, 1821, S. 325: 6 paria caligarum de Brygges und Bryggiskt isprängt.

9 Über die Münzfunde vgl. Gaillard S. 16, der auch annimmt, daß die durch Handel nach England gekommenen Münzen von dort bei dänischen Einfällen geraubt sind. Die kühnere Hypothese, die Flandrer in den Ostaeeländern vermutet, bei Pirenne I S. 188 (161). Zu den arabischen Münzen vgl. Georg Jacob, *Welche Handelsartikel bezogen die Araber des Mittelalters aus den nordisch-baltischen Ländern?* 2. Aufl. Berlin 1891. — Die Waren beim arabisch*nordischen Verkehr im Mittelalter S. 5.

8 MG. SS. XXIX S. 275¹⁸ *Hist. Regum Danorum dicta Knytlingasaga*; — eb. S. 207a *Ann. Lundenses* —; 1273 landet Bischof Heinrich von Linköping auf der Reise zum Generalkapitel des Zisterzienser-Ordens ad portum Brugensem, *Cron. et Cart. Dun.* n. 1116; Bischof Olav von Röskilde urkundet am 15. März 1311 zu Brügge, *Pomm. U. B. V* n. 2655. — Zusammenfassend vgl. Weale in *La Flandre* I 1867 S. 102 ff.

über den Weg Bruder Salomos, der aus Aarhus in Jütland gebürtig, 1221 vom hl. Dominikus an den dänischen König Waldemar II. den Sieger und Andreas, Erzbischof von Lund, gesandt wird. Von Bologna reist er nach Köln, findet jedoch keinen Genossen für die Fahrt nach Dänemark, wendet sich nach Paris und von dort mit einem Begleiter nach Flandern; hier erst trifft er ein Schiff an, das nach Dänemark abgehen soll.

In Ripen wird er gelandet sein. Dieser Ort ist von der Elbmündung bis Skagens Horn fast der einzige, der einigen Schiffsverkehr aufzuweisen hat. Bis zu den Zeiten der Umlandsfahrer — um die Mitte des 13. Jahrhunderts — wagt sich niemand an der jütischen Westküste entlang nördlich über Ripen hinaus, es sei denn, wie wir noch sehen werden, die Anwohner des Christianiafjords. — Als 1231 Erzbischof Uffo von Lund und seine Suffragane den Zehnten von 1000 m. Silber zur Kurie schickten, versandten sie das Geld von Ripen nach dem genannten Kloster ter Doest². Auch wer von den dänischen Inseln nach Brügge reiste, nahm den Landweg von Kolding nach Ripen. Ein interessantes Schlaglicht wirft das Brügger Itinerar in seiner jetzigen Redaktion auf diese Route. „Von Lübeck bis Schonen oder Skanör in Dänemark“ verläuft die Reise über Plön—Kiel—Schleswig—Flensburg. Dann folgt unvermittelt Ripen—Kolding! Hier hat man eine zweite Route hinein gearbeitet, die von Ripen als Landungsplatz ausgeht und Jütland durchquert. Von Kolding erreicht man zum Teil im Schutze des Limfjords Skagen oder geht über Fünen und quer durch See land nach Skanör⁸.

1 MG. SS. XXIX S. 248¹⁰—48 Hist, fratrum praedicatorum in Dacia.

3 Meckl. U. B. X n. 7162. — Brügge kam damals nicht etwa wie hundert Jahre später als Sitz italienischer Geldmänner für dergl. Sendungen in Betracht, sondern weil es als Handelsplatz mit Ripen in Verkehr stand. — Hier mag auf die Anekdote MG. SS. XXIX 262⁹⁰f. ann. IsL hingewiesen werden.

8 S. 287, zwischen Kolding und Skagen werden Veile, Aarhus, Viborg, Aalborg genannt. — Fünen wird erstens durchquert: Fyns (Tym, von Lelewel irrtümlich als Fyenshoved erklärt) — Odense —

Während sonst die wenig entwickelten Städte Dänemarks zum Fernverkehr zu schwach waren, haben die Bürger Bipens mit Flandern gehandelt. Es ist der Dispens von einem Ausfuhrverbot bekannt, den ihnen König Erich Glipping 1271 ertheilte und der sich auf Speck, Getreide, Pferde und andere Waren bezog¹. Es gab ferner eine dänische Straße zu Brügge², die wohl von den Absteigequartieren der Dänen den Namen führte; im ganzen ist aber der dänische Außenhandel gegenüber dem Vordringen der Hansen bald völlig erlahmt. Etwas länger als der dänische hat sich der norwegische Eigenhandel gehalten. Schon zu Olaf d. HL Zeiten (f 1030) haben die Bewohner Vigens südlich vom Christianiafjord bei ihren Handels- und Raubzügen auch Flandern aufgesucht³. 1308 hat dann der norwegische Kanzler Hake für seinen König Hakon V. einen Handelsvertrag abgeschlossen, wobei ihm die Stadt Brügge ein Wachspräsent übersandte⁴. Einige Jahre vorher 1303 war dänische und norwegische Kindshaut speziell im Brügger Maklertarif aufgeführt worden⁵. Wie in Dänemark, so ist auch in Norwegen der

Nyborg; zweitens umsegelt, wobei das Itinerar eine völlige Umfahrt gibt. Auf Seeland werden genannt KorsÖr — Slagelse (Glauels) — Røskilde — Kopenhagen — Dragör — Skanör.

¹ Regesta diplomatica historiae Danicae I. Kopenhagen 1843. n. 1196. Ungenau Höhlbaum, Hans U. B. I n. 703 Anm. 4; ebenso irrt er, eb. II n. 401 Anm. 2, wenn er zu 1324 Dänen aus Randershus im Tuchhandel zu Sluis nennt. Vielmehr war ein Reisender (varlet) de« Genter Bürgermeisters Lievin Artevelde zu Kopenhagen um 40 lb. gr. tur. in Tuch und Salz geschädigt worden, Kluit IV S. 1067. — Über die dänischen Städte vgl. Schäfer, Hansestädte S. 174f.; über „dänische“ Pferde- und Viehhändler am Swin oben S. 78.

² Inv. Intr. S. 489, zuerst zu 1804, die der Norweger zu 1808.

³ MG. SS. XXIX S. 395ß Snorronis vita Olafi Sancti.

⁴ Cart. I n. 161—1808 Sept. 8 (Hans. U. B. II n. 160 Anm. 1); St. R. 1808 — cart. I n. 169: Den cancellier sconinx van Noreweghe gheent 2 bodere was.

⁵ Cart. I n. 140. Die Last Norenscher ende Deinscher oBsinre huuden zahlt 1 m. payments; die Last van alrehande cleenen coeynen (Druck hat roeynen) Norensche ende Deinsche huuden 3 flingerlinghen.

Verkehr überwiegend den Norwegern und nachher den Hansen zugefallen; der Flandrer hatte selten Ursache, in diesen dünn bevölkerten Landstrichen den Vertrieb seiner Tuche zu versuchen.

Schweden ist nur insofern in den Flandernhandel eingetreten, als seine von Deutschen und Schweden gemeinsam bewohnten Städte dem gotländisch - livländischen Drittel der deutschen Hanse angehörten. Je mehr sich die Hansen im Norden festsetzten, desto mehr sind die nordischen Erzeugnisse, vor allem die Waldprodukte Norwegens und Schwedens, nach Brügge verfrachtet¹.

¹ Das Brügger Verzeichnis nennt eine ganze Reihe nordischer Erzeugnisse. Gemeinsam gibt es den drei Reichen Talg (sui) und Fett (oint); Norwegens Waldreichtum wird mit merriens, Daubenholz, berührt, Asche bei Dänemark und Schweden aufgeführt; vgl. dazu Hans. U. B. H I n. 499 (1360): Ghyseken hont, Holz von Giske, Höhlbaum eb. S. 270 Anm. 2., Wiker-, Bergher-, Ghotensche Sparren. Die Vieh- und Pferdezucht liefert dänische Zelter (palefroy), norwegische Butter und gares Leder (cuir bouli), dänische Speckseiten und Leder. Norwegen hat noch Falken (gerfaut); Dänemark (Schonen!) Heringe; Schweden Pelzwerk, Spiegelharz und sain = smer, Schmalz, Fett.

9. Kapitel. Frankreich.

L Vorbemerkung.

Das heutige Frankreich, die Pyrenäenhalbinsel und Italien zerfallen vom Standpunkt der flandrischen Handelsgeschichte aus gesehen in drei Wirtschaftsgebiete. Wie die Untersuchung im einzelnen nachweisen wird, sind es einmal die Küstenlandschaften des Meerbusens von Biscaya, zweitens die Uferstaaten des westlichen Mittelmeerbeckens von Katalonien bis Oberitalien und endlich der Best Frankreichs, vornehmlich sein Norden und Osten.

Innerhalb der Länder, die der Oberlehnsherrlichkeit der französischen Krone unterstehen einschließlich Arelat, werden wir wiederum vier Wirtschaftskomplexe unterscheiden, die einen selbständigen Charakter zeigen. Von der Sonderstellung der Grafschaft Flandern, die ja auch ein Glied des französischen Reichskörpers ist, war bereits die Bede« Wegen ihres engen Verhältnisses zu England ist es ihrer Wirtschaft jedesmal zu gute gekommen, wenn das Band der Zugehörigkeit zur Capetingennonarchie sich als brüchig und lose erwies. Als umgekehrt Philipp II. August und Philipp IV. Flandern ihrer Monarchie angliedern wollen, sind schwere flandrische Wirtschaftskrisen die Folge.

Ein breiter Landstrich, welcher der Loire in ihrem ganzen Laufe folgt, trennt den Südwesten Poitou, Guyenne und Gascogne von den drei übrigen Verkehrsgebieten, als welche wir Isle de France und überhaupt den Norden, zweitens die Champagne nebst Burgund und endlich das untere Rhonetal unterscheiden können. Was zwischen Loire und Seine liegt, ist erst spät in

größeren Verkehr mit Brügge eingetreten; einige Annahmen werden noch zu erwähnen sein.

2. Nordfrankreich.

Trotz der geringen Entfernung weist Nordfrankreich relativ den geringsten Handel zum Swin oder überhaupt mit Flandern auf. Sonst gibt es Beziehungen genug: 1127 studieren die Brügger Scholaren zu Laon bei Anselm und Eadolf und, seitdem man in Paris in flandrischen Angelegenheiten energisch mitredet, gehen Brügger Schöffen in Münzsachen und ähnlichem häufig dahin¹. Wenn aber auch im Brügger Itinerar nicht weniger als sechs Routen nach Paris, über Arras direkt, Amiens und je zwei über Valenciennes und Keims aufgezählt werden, so ist trotzdem die Grafschaft im Mittelalter von Frankreich her nur sehr schwer **zugänglich**. Der Mangel an **Flußverbindungen** und die Sumpfstrecken, die von St. Omer bis Marchiennes und wieder von Lille bis Toumai strichen⁸, wirken durchaus verkehrshemmend. Die Unwegsamkeit des flandrisch-französischen Brenzgebietes ist ebenso von der Wirtschaftsgeschichte zu berücksichtigen wie für die flandrischen Feldzüge Philipp II. Augusts und Philipps IV. Es ist in Wahrheit nur eine Straße, die Flandern mit Artois verbindet. Sie benutzt das Plateau von Bouvines und führt von Lille über Pont-à-Wendin, Lens in Artois nach Arras⁸ und der gräflich flandrischen Hauptzollstätte Bapaume. Was Damme für den Seeverkehr, ist Bapaume für den Landhandel mit dem Süden und Westen. Schon 1169 konnte Philipp von Elsaß auf die dortige Weinabgabe (vinage) eine jährliche Kente von 500 lb. art. begründen⁴.

¹ Zn 1127 vgl. Galbert MG. SS. XII S. 669f. — Die Reisen in St. R. passim — cart. I n. 85, 94, 151, 197 usw.

³ Vidal de la Blache S. 78. Eine anschauliche Schilderung der Grenze bei Luchaire S. 184.

⁸ So Itinerar S. 291: Von Brügge nach Paris direkt. Auch die Straße über Amiens passiert Arras; die vier anderen sind Umwege über den Hennegau und die Champagne.

⁴ Finot S. 8ff. Übrigens verbleibt der Zoll den Grafen nur bis 1200, dann wiederum seit 1880.

Nordfrankreich ist selbst im Besitze einer bedeutenden Tucherei, so daß der flandrische Gewebeexport dorthin schwächer ist als nach anderen Ländern. Wein ist aus den Gebieten nördlich der Loire nur aus Auxerre und etwa noch Soissons nach Flandern gelangt¹, und wenn endlich Frankreich an der Getreideversorgung der Grafschaft teilnahm, so haben die Vlamen dieser Einfuhr leichten Herzens entraten wollen².

Was aber an Verkehr vorhanden ist — und bei der Regsamkeit der Flandrer und Nordfranzosen⁸ ist es immerhin nicht wenig — wird von den südlichen und westlichen Städten Flanderns aufgefangen. Bürger von Arras und St. Omer sind zu Beginn des 12. Jahrhunderts in der Isle de France und Vermandois als Händler tätig, und aus Lille und Douai beziehen die Herren von Coucy (1290) von altersher ihren Bedarf an Geweben aller Art⁴. Brügge tritt ganz in den Hintergrund.

¹Tonnies d'Auchoire et de Franche, cart. I n. 68, auf flandrischen Messen, ebenso Hans. U. B. III n. 606. — Weine von Soissons in England, Pigeonneau S. 133 Anm. 1; von Beauvais in St. Omer, L.-H. Labande, Histoire de Beauvais. Paris 1892. S. 201.

⁸Die Flandrer: „Vray est que des François nous viennent bleds“ — aber zuvor müssen sie Geld haben, es einzukaufen. Aus England kommt Wolle „et grans prouffis pour avoir les vivres, et tenir grans estas et vivre en joie, et du pays de Haynnau nous venroit assez de bleds nous a eulx d'accord“. Die Hs. von Amiens hat übrigens du coëté de Haynnau. Froissart éd. Siméon Luce. Paris 1869. I S. 389. Variantes du premier livre, ms. de Valenciennes. — In diese und ähnliche Äußerungen über ökonomische Verhältnisse des Mittelalters ist indes nicht allzuviel Vertrauen zu setzen; man denke nur an die oft ebenso schiefen wie verkehrten Urteile, die man heut zutage über die einfachsten wirtschaftlichen Fragen zu hören bekommt.

⁸Man darf die Messe des Lendit zu St. Denis trotz ihres Rückgangs um die Mitte des 13. Jahrhunderts, Schaubé S. 377, nicht unterschätzen. Die Bonis, Kaufleute aus Montauban am Tarn, machen um die Mitte des 14. Jahrhunderts dort alljährlich ihre sämtlichen Einkäufe an flandrischem, speziell Yprer Tuch; vgl. Les Livres des Comptes des Frères Bonis hg. Ed. Forestier, Archives hist. de la Gascogne Bd. 20, 23, 26. Paris 1890—94. I. Einl. S. 54.

⁴Apud Batpalmas teloneum, quäle donant Atrebatenses, eis — den Bürgern von St. Omer — constituo, Keure von St. Omer (1127)

Freilich war auch für seine Bürger die Boute nach Frankreich hinein von Wichtigkeit, und im April 1288 erlangten sie an dem wichtigen Durchgangspunkte Pont-à-Wendin Zollfreiheit¹. Auch passierte Brügger Tuch den Schlagbaum zu Bapaume, wo es den gleichen Abgaben wie das Genter unterlag².

Mehr hatte Brügge zu bedeuten im Verkehr mit den Küstenlandschaften von der Canche bis zur Seine. Schon 1225 holen seine Schiffe Getreide aus der Normandie, und diese Küstenfahrt nach Rouen und der Somme erhält sich Jahrhunderte hindurch³. Es sind Landesprodukte, die man an Bord nimmt, Wein, Käse, Äpfel, Nüsse, Kalksteine und von der Somme Hering und Getreide. — Dieser Nachbarverkehr ist von der Normandie aus gleichfalls betrieben, namentlich seitdem die Eroberung durch Philipp II. August den Verlust des englischen Handels für diese Landschaft zur Folge gehabt hatte. Allerdings ist von Rouen kein Schiffsverkehr mit Flandern ausdrücklich bezeugt — ein Schiff aus Dieppe war 1276 in einem flandrischen Hafen von Piraten angefallen⁴ — um so sicherer wissen wir, daß es sich um unbeschwerten Durchzug durch Calais, Bapaume und die artesischen Städte, die „Schlüssel von Flandern“, bemüht hat. Auch Amiens war sehr rege, an flandrischen Waren zu verdienen; Leuten aus Hesdin wurden 1302 bei der Brügger Konfiskation

Wamkönig I n. 9 § 6; das. § 11 Zollfreiheit im Gebiet des Königs von Frankreich und Ralphs von Péronne erbeten. — Die Seigneurs von Coucy ont usé de lonc tens paisiblement de prendre à Douai et & Lille en Flandres penes, dras, tirectaines et autres choses, Finot S. 33.

¹ Inv. I n. 46. — cart. I n. 96. Gilliodts-van Severen und nach ihm Höhlbaum, Hans. U. B. I n. 1047 Anm. 3 irren, wenn sie Wenduïne zwischen Blankenberghe und Ostende darunter verstehen.

* Finot S. 46.

² Ernest de Fréville, Mém. sur le commerce maritime de Rouen. Rouen-Paris 1867. Bd. I S. 228, 271, 304, 344, n. n. 106. Schifffahrt von der Somme, cart. I n. 382. — Varenbergh n. 14 S. 460 (1380). Der Wein war in diesem Falle übrigens in Paris gekauft; vgl. ferner Hans. U. B. I n. 190 (1226).

³ Olim II S. 75, verz. cart. I n. 76. — 1294 lag ein flandrisches Schiff in Dieppe, Close Rolls Edward I 8 S. 364.

französischer Güter eine Partie Häute und Asche abgenommen, und ähnlich erging es denen von St. Riquier in Ponthieu und Corbie. Eine in Abbeville gekaufte Salzladung hat Anlaß zu einem Prozeß vor den Brügger Schöffen gegeben¹.

Im übrigen nahmen die Seefahrer der Normandie ihre günstige Lage zwischen dem Handelsgebiet des Biscayschen Meers und Flandern ebenso als Piraten wie als Händler wahr².

Von den Häfen der Bretagne findet man gelegentlich St. Malo erwähnt. Ein Schiff des Lambert Witte aus Damme ging 1315 in Ballast dorthin ab, um Käse einzunehmen⁸. Erst aus dem 15. Jahrhundert ist ein nicht unbedeutender Schiffsverkehr der Bretonen nach dem Swin bezeugt⁴.

3. Die Champagne.

Mit den nordfranzösischen Tuchstädten waren die flandrischen in der Hanse der 17 Städte vereinigt, die den Tuchvertrieb auf den Champagner Messen zu ordnen und zu überwachen hatte. Hier sei mit Nachdruck betont, daß diese Hanse, wie Pirenne nachwies, mit der stets damit verwechselten flandrischen Hanse von London nichts zu tun hat. Brügge hat an beiden teil; aber in der Londoner ist es der unbestrittene Vorort, hier nur eine Stadt unter vielen⁶. Als Glied der Hanse hat es sich wie jede andere Stadt auch am Verkehr auf den Messen der Champagne⁸

1 A. Chéruef, Histoire de Honen. Rouen 1848. I S. 72 ff. — Nach dem Brügger Itinerar S. 292 ging man über Pont-à-Wendin (Pont Albendin)—Pussies—Mont St. Éloy—Avenues le Conte—Hyancy—St. Riquier-en-Ponthieu nach Rouen. — Für Amiens vgl. Finot S. 25 u. 29, Hans. U. B. m. n. 581 (1860). — Die Konfiskationen in Compte S. 62 und 79, cart. I n. 186; die Salzladung im Inv. I n. 268 (1817).

⁸ Cart. I n. 78.

⁸ Saint Génois n. 1313, Lambert le Blanc.

* Libell v. 153. — Inv. VI S. 450.

⁶ Pirenne, Hanse S. 106 u. 107.

« St. R. 1281—82 — cart. I n. 85; 1309—10 — n. 173: Van den 17 steden van der fore van Champayengen; s. auch n. 65, 72, 83, 93, 116, 126, 129.

beteiligt und das Seine dazu beigetragen, daß die Vlamen im 13. Jahrhundert an zweiter Stelle unmittelbar nach den Italienern kamen. Schätzte man doch den Umsatz an flandrischem Tuch auf den Messen höher ein als den Vertrieb in Flandern selbst. — Wir erfahren denn auch die Ellenzahl, die ein ordnungsmäßiges Brügger Tuch haben mußte, und die zeitgenössische Dichtung, die vielfach auf die Messen Bezug nimmt, kennt Brügge, doch, wie es wahrscheinlicher ist, mehr als Wollplatz denn als Tuchstadt. Jedenfalls war der Besuch der Champagne für Brügge niemals eine Lebensfrage. Wenn Douai eine Halle in Troyes, Arras in Bar sur Aube, Ypern gar zudem noch in Lagny und Provins, also auf sämtlichen vier Meßplätzen hatte, hören wir von Brügge nichts dergleichen; es hätte sich kaum der Mühe gelohnt. Von größter Wichtigkeit ist für die Stadt der Champagner Meßhandel nur insofern geworden, als die Italiener durch ihren dortigen Handel mit den Flandrem angeregt wurden, selbst in das Land der Tuche und Wollmärkte zu ziehen.

Von Eigenprodukten der Champagne ist Garn aus Reims bereits genannt; auch aus der Bourgogne ist dasselbe Erzeugnis nach Flandern verkauft.

4. Der Süden.

In mancher Hinsicht stehen die Rhonelandschaften den Italienern nahe. Auch sie übernahmen bis 1250 die flandrischen Waren vorwiegend auf den Messen. Denn so wenig Languedoc und

1 Bourquelot I S. 191. Die flandrischen Käufe auf den Messen gibt man im Mittelalter nicht unzutreffend als Gewürze, Krapp, Alaun und Corduan an. — Die Ellen eb. S. 254. — In der Bourse pleine de sens, 13. Jahrhundert, kauft Peter, ein Kaufmann aus Decise bei Nevers auf der Messe von Troyes:

n'ot eure de friperie
 Mes d'escarlate tainte en graine
 De bon pers et de bonne laine
 De Bruges et de St. Omer.

Die „gute Brügger Wolle“ spielt auf den dortigen Wollmarkt an. — Die Hallen eb. S. 192; für Arras vgl. Recueil n. 52.

Provence tucharme Länder sind — Ugo Teralh zu Forcalquier unweit Avignon handelte (1330—32) durchweg mit einheimischen, nicht mit flandrischen Tuchen¹ — so fehlt doch auch an der Mittelmeerkttste nicht die flandrische Ware. Ein Tarif des 14. Jahrhunderts aus Perpignan kennt sieben Sorten flandrischer Tuche, darunter auch das Brügger Erzeugnis. Seine Abgabe ist übrigens so niedrig mit einem Drittel oder der Hälfte des Zolls fflr Gewebe aus Gent, Douai, Ypern, St. Omer und Arras² angesetzt, daß es sich wohl um Hosen- oder Futterstoff handelt. Kaum hat der Vlame Aktivhandel so tief nach dem Süden getrieben. Es waren die Provenzalen selbst, die diese Stoffe mit sich führten. Schon vor 1200 rechnete man mit ihnen an der Bapaumer Zollstätte⁸ Wir können hier eine Beobachtung machen, die sich häufig aufdrängt: Der Wanderhändler des früheren Mittelalters macht verhältnismäßig größere Reisen als sein Nachkomme, der zur Zeit des ausgebildeten Meßsystems und Verkehrs und des regeren Wettbewerbs seinen Geschäften nachgeht. Man braucht sich nur zu vergegenwärtigen, welch bedeutende Strecken auch heutigen Tages gewisse Hausierer und Marktbezieher zurück legen. — Als im Laufe des 13. Jahrhunderts die Vlamen die Champagne ihrerseits frequentieren, machen zunächst auch die Provenzalen dort halt. Der Versuch, von den Messen aus direkt nach Flandern vorzustoßen, datiert, wie gesagt, kaum vor 1250. Seitdem erweisen sich Untertanen der Krone Aragon am tätigsten, Südwaren, speziell den Honig des Midi und zum Teil auch die Produkte der Barberei, in Flandern abzusetzen⁴. Bereits zu Perpignan weilen wir auf aragonesischem Boden, und Montpellier, die wichtigste Stadt dieses Handelsgebiets, steht seit 1204 zu Aragon in den nächsten Beziehungen. Der Händler aus Mont

1 Sein Handlungsbuch, hg. Paul Meyer, Notices et Extr. des Manuscrits de la Bibliothèque Nationale Bd. 36 Paris 1899.

* Finot S. 143, Urk. II n. 11 S. 382.

⁸ Eb. S. 48; Urk. I n. 1 S. 147.

⁴ Soweit sie über das Rhonegebiet einkamen, vgl. Louis Blancard, Documents inédits sur le commerce de Marseille. Marseille 1884/86. 2 Bde. Einl. S. 51 und Reg; Schaubé S. 308.

pellier hatte der Rhone und Saône bis Macon zu folgen, um bei Beaune oder mit einem Umweg über Dijon die Côte d'Or zu überschreiten und dann von Chanceaux auf Troyes zu ziehen. Man kannte in Brügge diese Routen im einzelnen recht gut, wozu auch der Verkehr mit der Kurie zumal seit ihrer Übersiedlung nach Avignon beitrug¹. Diese Landverbindung hat natürlich unter den flandrisch-französischen Kämpfen um die Wende des 13. und Beginn des 14. Jahrhunderts gelitten². Sie war jedoch schon längst nicht mehr die einzige, welche die Provenzalen nach Flandern führte. Wenn 1267 Aragonier die Messe von Lille von Brügge aus beziehen, so werden wir darunter vorzugsweise Leute aus Montpellier verstehen, die sich in westfranzösischen oder baskischen Häfen nach dem Swin eingeschifft haben. In den Verwicklungen der fremden Kaufleute 1280—82 wegen Zoll und Wage zu Brügge ist Montpellier einer der beiden Vororte der Südeuropäer³. Zur selben Zeit findet man eine Reihe von Eintragungen in die gerade damals einsetzenden Brügger Stadtrechnungen, die von dem Erwerb des Bürgerrechts durch Handelspersonen aus Montpellier Kunde geben. Vorzugsweise sind es Wechsler und Pfandleiher, auf deren Eintritt in die Bürgerschaft man besonders hält, um sie zu Steuern heranziehen zu können; eine Kateline von Montpellier hat einen Gewürzhandel, und auch einzelne Warenkaufleute mögen dauernd ihr Domizil zu Brügge aufgeschlagen haben⁴.

¹ Itinerar S. 290, 298 f.; cart. I n. 241 — St. R. 1882-38: Jan Cortscoeve, als hi was t'Avenyoen und öfter.

² Vgl. A. Germain, Histoire du commerce de Montpellier. Montpellier 1861. II S. 87 Anm. 4. Urk. Ludwigs X. vom 9. Jan. 1816.

³ Vgl. unten S. 148; hier sei noch auf das Schreiben Münsters an Lübeck, Hans. U. B. I n. 870, hingewiesen.

⁴ Vgl. die Auszüge aus den St. R. 1281—86 cart. I n. 86, 92, 94; auch Cout. de la ville de Bruges I S. 616; ferner cart I n. 189, Compte S. 116, Inv. Intr. S. 868. — Weiter Des Marez n. 60: Peter von Montpellier geht an der St. Johann-Brücke zu Brügge eine Schuld ein, 1274 Dez. 21; zum Jahre 1277 hören wir von Gherard Toukebuef aus Montpellier, der von seinem in Brügge eingekauften Aalaan für 12 lb. st. an zwei Yprer Bürger überließ, eine Notiz, die

6. Poitou, Guyenne und Gascogne.

Das vierte Handelsgebiet auf Frankreichs Boden war für Brügge zweifellos von größerer Wichtigkeit als eins der übrigen. Vom Standpunkt des Brügger Aktivhandels stand es nur England nach. Auf der Basis von Tucheinfuhr und Weinausfuhr konnte sich zwischen Flandern und Aquitanien ein lebhafter und lukrativer Handel entwickeln. Der Weintransport konzentrierte sich im 13. Jahrhundert, als die Beziehungen bereits lebhaft waren, noch nicht in Bordeaux, sondern suchte vornehmlich La Rochelle* und benachbarte Plätze wie St. Jean d'Angely, Saintes an der Charente und Niort auf. Wie man heute von „Bordeaux“ spricht, so ging damals so ziemlich alles unter dem Namen Wein von Kochelle.

Die flandrische Schifffahrt dorthin mag in den letzten Jahrzehnten des 12. Jahrhunderts aufgekommen sein; zu Beginn des 13. Jahrhunderts ist sie bereits in Flor. Die Erwerbung von Poitou, Guyenne und Gascogne durch die Plantagenets hat hier im Verein mit ihrer traditionellen Freundschaft zu den flandrischen Grafen aufbauend gewirkt. Auch der Zwischenhandel von Poitou nach England fällt teilweise den Vlamen zu⁸ Anfangs steht

ich noch aus den freundlich zur Verfügung gestellten handschriftlichen Meßbriefanalysen des Herrn Prof. Des Marez entnehme. — In der Brügger Cardewanierstraße gab es 1802 einen Hof te Montpellier, Inv. Intr. S. 881. Übrigens erwarb auch ein aus Narbonne gebürtiger Wilhelm Faber das Brügger Bürgerrecht, cart. I n. 94.

1 Ein Versuch, flandrische Tuche in Bordeaux 1284 mit Hilfe fremder Arbeiter herzustellen, bei Finot S. 141; der Zolltarif von Niort von 1285 hat Tuch im Werte von 8 lb. = 60 s. und darunter, möglicherweise flandrisches, gedruckt bei A. Gonget, Mémoire pour servir à l'histoire de Niort. Niort 1868. n. 2; Brügger Tuch pifart = pijfelar, Elstertuch, in Agen an der Garonne (1812) in cart. I n. 182. Ein Bayonner Schiff hat 1811 auch 6 contrefeitze de Bruges an Bord, d. h. nach Brügger Art gewebte Stoffe, Duro n. 9 S. 898.

8 Für Bordeaux vgl. Michel I vornehmlich S. 141 ff., über La Bochelle noch Schultz I S. 441 f.

» Shirley I n. 892 (1286) und Hans. U. B. I n. 276 (1236) sind hier wohl heranzuziehen.

auch hier St. Omer an der Spitze¹, gerade wie in England selbst muß Brügge hinter dem älteren Rivalen zurücktreten. Wieder um erfolgt der Umschlag, als Philipp II. August St. Omer an sich nimmt. Mittelbar geht dies aus einem Dokument hervor, das einen nicht uninteressanten Einblick in die Struktur des flandrischen Weinhandels tun läßt. Auf Befehl Heinrichs UI. von England vom 17. Mai 1226 war eine bei St. Mathieu bei Brest gekaperte Flotte von 15 flandrischen Schiffen freizulassen. Sie hatte in La Rochelle, St. Jean d'Angely und Saintes Wein eingenommen⁸. Dabei waren die Kaufmannschaften und Schiffer der flandrischen Städte im einzelnen folgendermaßen beteiligt:

	Schiffsart	Schiffsführer	Ladung	Eigner aus
1	Kogge	Boidinus Lungelance	Wein	Lille
2		Lambekin von Munekerede	V	Brügge
3		Baldekin von Muiden	V	Lille, Gent
4	„	Amisiu ⁸ von Damme		Damme, Ypern, Lille, Brügge
5	„	Boidinus Lighfot	„	Aardenburg, Brügge

¹ 1209 wird es an der Spitze von fünf flandrischen Städten Arras, Gent, Ypern, Brügge, Lille genannt, von deren Geleit in seinen Landen Johann ohne Land der Stadt La Rochelle Mitteilung macht, cart. I n. 28, Hans. U. B. I n. 79. — Über den Rückgang vgl. oben S. 51 und Hans. U. B. I n. 198.

^a Hans. U. B. I n. 201, die Schiffe, quas arrestastis in veniendo de Wasconia, eo quod carcaverant cogas et naves suas apud Rupellam et apud s. Johannem et apud Senomanum in terris inimicomm nostromm — vgl. Schäfer, Miscellen S. 171. Senomanum » Sanctomanum an der Charente; apud s. Johannem wird man nicht wie Schäfer mit St. Jean de Mont an der Küste der Vendée identifizieren, sondern mit dem häufig genannten St. Jean d'Angely. Ganz in dessen Nähe liegt übrigens das heute auf zahllosen Etiketten prangende St. Julien.

	Schiffsart	Schiffsführer	Ladung	Eigner aus
6	Kogge	Johannes de Tim	Wein	Brügge
7	navis	Philipp von Gravelingen, Sohn Wilhelms	1	Gravelingen, Lille
8		Hardelinus von Muiden	p	Brügge
9	M	Milon Lenfaunt	11	Gravelingen, Bergen
10		Richard von Gravelingen	11	mercatores de Tolosia
11	p	Wilhelm de Meliere	11	Gravelingen, Belle
12	1	Lambert von Aardenburg	11	Aardenburg
13	11	Johannes de Tykel	11	Ypern

St. Omer ist bereits nicht mehr vertreten. Gent, dessen Lage sich zu ungünstig für diesen Handelszug erweist, hat mit Lille zusammen Anteil an einer Kogge, und Ypern bringt es auf ein navis, das wir uns wohl als ein kleineres Schiffsgefäß im Vergleich zur Kogge vorzustellen haben, und auf den vierten Teil einer Koggenfracht. Nächst Brügge ist Lille mit einer Kogge und drei Anteilen vertreten. Brügge selbst hat drei volle Schiffsladungen, zwei Koggen und ein navis, und außerdem partizipiert es noch dreimal. Versuchen wir diese Teilnahme an der Flottenfahrt in Prozenten auszudrücken, nicht so sehr der ziffernmäßigen Sicherheit halber, als um ein anschauliches Bild zu gewinnen, so bietet sich als Einheit die Viertelladung der Kogge des Amisius von Damme dar. Wird navis wie Kogge behandelt, so kommt Brügge auf 29%, mit den Swinorten Damme und Aardenburg auf 43%, Gent hat 4% und Ypern 12%. Noch günstiger ist für Brügge das Verhältnis, wenn wir die Koggen allein betrachten. Dann entfallen auf Brügge 46%, auf

die Swinorte zusammen 58 %0, während Ypern 4 %0 und Gent 8 %0 erhält. Von den sieben Kapitänen, deren Namen auf ihre Herkunft hinweisen, sind fünf vom Swin! Dasselbst war Damme der Hauptplatz für Wein, namentlich soweit er dem Wiederexport unterlag. Von den Zeiten Wilhelms des Briten² bis zur Hochblüte Brügges hat es diesen Platz behauptet.

Die Fahrt nach La Rochelle, wo die Flandrer gemeinsam mit Brabantem, Holländern, Seeländern eine Kapelle in der Karmelitenkirche inne hatten⁸ ist von ihnen mit besonderer Zähigkeit festgehalten worden. Wiederum sind es 1315 Leute vom Swin, die zu St. Savien (Arrondissement Montmorillon, Dep. Vienne) und in Nedde an der Vienne (Arrond. Limoges) Wein verfrachten⁴. Auch im aufkommenden Bordeaux sind sie tätig. — Endlich haben flandrische Kauffahrer am Salzhandel aus der Bai von Bourgneuf teilgehabt. Man braucht sich nicht auf das Erscheinen der Weinflotte und auf den starken Salzhandel am Swin, mit dem zweifellos auch Nichtflandrer sich beschäftigen, zu berufen; ein so gewichtiger Zeuge wie der Verfasser des Büchleins von der englischen Staatsklugheit⁵ erwähnt 1436 den

1 Zur Anzahl der Schiffe — 2 nicht weiter bekannte, 6 Koggen und 7 naves — sei bemerkt, daß der Weinhandel nicht viel Schiffsräume beansprucht. Wenn Bremen von Bordeaux heute bedeutende Mengen bezieht, so ist die Schifffahrt zwischen beiden Plätzen gleich wohl nur schwach. Alle vierzehn Tage wird ein Dampfer von einer dortigen Rhederei abgefertigt, der die hochwertige Fracht bewältigt, a MG. SS. XXVI S. 346 v. 886.

Cum ratibus vino plenis, Vasconia quäle
Vel Rüpella parit.

b Inv. V n. 1087 S. 427 — Finot Urk. *U* n. 4 S. 863.

4 Saint-Gänois n. 1813 — Finot S. 97. Der daselbst genannte Lambert le Blanc ist identisch mit Lamsin Witte van den Damme, Compte S. 81 und 170, der 1802 eine Kogge mit 88 Faß Wein im Swin liegen hat. Daselbst noch mehrere vlämische Weinschiffe.

6 Libell v. 110—114. — Wohin die flandrische Flotte (Flandrense navigium) segelte, die am 80. April 1290 mit Engländern und Bayonnem bei St. Mathieu w. Brest focht, wissen wir nicht, MG. SS. XXVIII S. 594m Für das 14. und 15. Jahrhundert vgl. Finot S. 102 ff. und dera., Relations S. 114; ferner HR. II 8 n. 581 S. 403, n. 534 f. (1449).

flandrischen Aktivhandel auf eigenen Schiffen nach der Bai und La Rochelle:

Und laßt ihr nicht die flämischen Flotten ein
Durchs enge Meer, daß sie den starken Wein
Nicht holen von Bochelle, noch aus der Bai
Bretagnes schaffen feines Salz herbei,
Wo kommt dann Flandern und Hispanien hin?

Die Kunde von der Schifffahrt aus dem Südwesten Frankreichs nach Flandern wird durch zwei höchst interessante Dokumente vermittelt. Das erste führt ethnographisch auf baskisches Gebiet — eine wichtige Tatsache — nach Bayonne. Es ist das Statut der „Bayonner Schifffahrtsgesellschaft“, die in den Jahren 1204—1213 von den Schiffern und Bootsleuten der Stadt mit Zustimmung der gesamten Einwohnerschaft gegründet wurde. Zuvor war sicherlich wilde Fahrt vorausgegangen. Das Ziel ist durchweg Flandern; vorgesehen ist, daß ein Fahrzeug Bochelle auf der Aus- und Heimreise anläuft. Die Rückfahrt ist Tuch, von Bayonne wird speziell Honig² verfrachtet. Fragt sich, ob diese Bayonner Schifffahrt die flandrische nach sich gezogen hat oder umgekehrt. Jedenfalls war der dominierende Schiffstypus die von Norden eingeführte Kogge. Bekannt ist Villanis Schil-

¹ Das wichtige Stück ist gedruckt bei J. M. Pardessus, *Collection de Lois Maritimes*. Paris 1887. IV S. 288 ff. — Der Eingang lautet: *Regnante illustrissimo J. [ohanne] rege Anglie felicis memorie, anno quo Assius de Navallis fuit electus in episcopum in festo beati Andree apostoli (Nov. 30), rectores et naute pavium constituerunt inter se societatem, que dicitur societas navium Baionensium, de assensu et voluntate totius populi Baionensium*. Dieser Arsius de Navailles ist nicht weiter bekannt; er ist zwischen Bischof Bernhard II von Lescarre, der zuletzt 1204 erwähnt wird, und Raimund IV. zu setzen, der mindestens seit 1213 Bischof ist; vgl. *Gallia Christiana I* S. 1318. — Besser als Pardessus hat Lappenberg die schwierige Urkunde behandelt und kommentiert im *Neuen Rheinischen Museum für Jurisprudenz* Bd. 8. Göttingen 1885. S. 249 f.

^a Von Lappenberg wird der Art. *si aliqua navium, que ad navigandum in Flandriam mel affretaverit, übrigen angefochten; er liest nil statt mel*.

derung¹, wie die Bayonner auf Korsarenfahrten um 1300 die Kogge dem Mittelmeer zuführten. Diese damals so außerordentlich zusagende Schiffsart war aber wiederum nicht bei ihnen, sondern bei den Friesen heimisch. Die Flandrer haben sie natürlich längst in Gebrauch. Die Anwohner der Biskayschen See mochten den ungewohnten Schiffstyp zuerst bei nordischen Kreuzfahrern, vornehmlich bei der großen Flottenfahrt von 1147, anstaunen, und als sie dann zu La Rochelle vlämische Handelskoggen liegen sahen, haben sie nicht nur die nordische Schiffsform nachgeahmt⁸, sondern sind ihrerseits den fremden Handelsgästen in ihr Land gefolgt, wie gesagt, schon vor 1200. — Nicht so genau können wir einen zweiten nicht minder interessanten Schiffsbetrieb zeitlich fixieren, nämlich den Verkehr zwischen La Rochelle und Flandern, den die Bewohner der Insel Oléron in Händen haben⁸. Wir wissen von ihm durch die Rollen von Oléron, dem auf Schiffen von Oléron geltenden Seerecht. Es wurde in Flandern rezipiert und hat dadurch seinen Siegeszug bei den seefahrenden Völkern Nord- und Mitteleuropas antreten können. Von dem Seegerichtshof erster Instanz am Swin, Damme, haben diese Rollen von Oléron den erst spät beglaubigten Titel des Seerechts von Damme erhalten. — Die detaillierten Bestimmungen, die zweifellos im Kern dem 13. Jahrhundert angehören, lassen zur Genüge die Lebhaftigkeit des Frachtverkehrs der Insulanen nach dem Swin erkennen. Damit bricht freilich unsere Kunde von Olérons Seefahrt zum Swin

¹ B. VLLI Kap. 77 — vgl. auch Vogel, Hans. Gbl. Jg. 1907 S. 191 und Anm. 2.

⁹ 1280 sind Koggen im Besitz von Nordspanien, Close Rolls Henry HI I S. 418. Zwei Koggen aus Castro Urdiales (Ordiales) laden zu St. Jean d'Angely Wein auf flandrische Rechnung. — Auf die friesische Herkunft der Kogge hat Dietrich Schäfer in seinem Aufsätze über Den Stamm der Friesen und die niederländische Seegelung aufmerksam gemacht.

⁸ Vgl. jetzt zusammenfassend Die altniederländischen Seerechte, hrsg. von A. Telting, Haag 1907, auch Das Seerecht von Oléron nach der Hs. von Troyes 1886. Dipl. Abdr. . . . hrsg. von Zeller. Sammlung alter Seerechtsquellen, hrsg. v. Zeller I Mainz 1906.

fast völlig ab, ganz im Gegensatz zu Bayonne, von dem wir im Laufe des 13. Jahrhunderts und weiterhin noch häufig hören. Seine Schiffe werden zur seeländischen Expedition (1303/04) requiriert und gechartert, seine Seeleute nehmen an englisch-flandrischen Gefechten 1290 und 1293 teil; Bayonner Schiffe werden im flandrisch-englischen Verträge vom 8. März 1297 berücksichtigt², und endlich sind seine Bürger in Handelsgeschäften in Flandern tätig. Schon im August 1261 erscheinen Bayonner Kaufleute zu Ypern als Gläubiger und lassen die Schuld auf die Brügger Messe abstellen. Das ist übrigens die erste direkte Beziehung zu Brügge, die Ordnung der Schifffahrtsgesellschaft spricht nur von Flandern. — Sodann figurieren Bayonner unter den Brügger Neubürgern und Hansebrüdern⁸; doch mögen einzelne von ihnen dem spanischen Bayona angehören. Honig tritt wiederum als ihr Haupthandelsartikel hervor⁴.

¹ Vgl. noch Finot S. 116. Das Bayonner Stadtrecht, redigiert 1278, kennt den Bayonner in Flandern, England, Sevilla. — 1804 hat la halop Saint Nicholas von Bayonne zu Lissabon eine Ladung Wein und Gewürze (*specia*) eingenommen, Pat. Rolls Edward I 4 S. 210. — Nur einmal begegnet noch die Erwähnung eines oleronesischen Schiffes: 1316 hatten Brügger Auslieger ein „großes“ Schiff von Oläron als *Prise* eingebracht, vgl. die Rechnungen bei Gilliodts-van Severen in *La Flandre XII* (1881) S. 802.

² Über die Requisitionen vgl. unten und cart. I n. 161, St. R. 1306—1306, nicht immer mit Willen der Eigentümer, die indessen entschädigt wurden. Für Schiff und Ladung sollte ein Bayonner 2600 lb. par. erhalten, Close Rolls Edward II (1310) I S. 327. — Die Kämpfe, MG. SS. XXV m S. 694M, 69633. Die St R. 1290-91, 1291—92 enthalten Einträge über zwei Gesandtschaften an den englischen König *pro negocio de Bayonna* und *pro discordia de Bayone*, cart. I n. 100 und 102. — Der Vertrag I n. 123; Bayonne untersteht ja der englischen Krone.

⁸ 1261, Dm Marez n. 10; — St. R. 1286 — cart. I n. 94: Emaud de Puys de Baiona — 1284 n. 92: A Bertranno de Luke de Baione, a Willelmo de Bemaia de Baiones.

⁴ Inv. I n. 187. — Der Vollständigkeit halber sei hier die Skizze Emile van den Bussches, Bayonnais et Brugeois in *La Flandre IX* S. 117ff. angeführt.

Möglicherweise haben die Kaufleute von Poitou, Guyenne und Toulouse anfänglich die Frachtschiffahrt den Vlamen und der Schifferbevölkerung von Oléron und Bayonne¹ überlassen. Kaufleute aus Toulouse hatten Wein auf der flandrischen Flotte (1226) verfrachtet. So mochten auch die Bordegalesen, die 1243² in Turholt angetroffen werden, sich meist fremder Schiffe bedienen. Fraglich bleibt, ob sie bereits im Swin landeten. Als im Juni 1262 die vereinigten Kaufmannschaften von La Rochelle, St. Jean d'Angely, Niort und zugewandter Westfranzosen⁸ von Margaretha eine spezielle Rechtsgrundlage für ihren Verkehr in Flandern und Hennegau erhalten, wird als Landungsplatz und Hafen Gravelingen an der Aa vorgesehen, das dadurch gehoben werden sollte. An sich bot der Hafen keine größeren Vorteile als das Swin, mußte vielmehr ebenfalls Schuten zum Löschen heranziehen. Die „rechte Meßruteu für den Wein wurde von Brügge übernommen. Übrigens scheint der Verkauf der Weine nicht in Gravelingen, sondern auf den Messen vor sich gegangen zu sein, die von den Bürgern von La Rochelle und St. Jean d'Angely eifrig frequentiert wurden⁴. — Am 21. November 1331 wurde den Kaufleuten von St. Jean und La Rochelle — denn so ist die Reihenfolge der Namen in der Urkunde — ein Frei*

¹ Vgl. noch Cloae Rolls Henry HE (1280) 1 S. 418. Zwei Bayonner Schiffe haben für flandrische Rechnung zu Rochelle Wein ein* genommen, — ähnlich doch ohne Angabe des Verschiffungsortes eb. S. 307. — Gelegentlich findet man auch ein englisches Schiff (von Winchelsea) in dieser Weise tätig, eb. S. 419.

² Michel I S. 148. — 1280 hat eine Anzahl Bordegalesen auf dem Schiff Simons von Brügge Honig verfrachtet, Close Rolls Henry III 1 S. 873. — Dagegen beladen im selben Jahr Brügger das Schiff des Emald Senzbone, Bgs. von Bordeaux, eb.; vgl. auch Des Marez n. 81 zu 1280.

⁸ Finot Urk. II n. 1 S. 848: Tons autres marchéans de Poitou, de Gascoigne et d'ailleurs de ces parties là ki snnt et serunt de lor compagnie. — Auch die Templer von la Rochelle haben 1281 ein Schiff „La Templere“ nach Flandern mit veteribus vinis Wasconie versandt, Close Rolls Henry III 1 S. 477.

* Marez n. 13 (schon 1263!), 88, 46, 49. — n. 94, 96, 114.

brief für den Weinstapel zn Damme ausgestellt¹. Die zahlreichen Bestätigungen, vier an der Zahl von 1385—1502, zeigen, daß sie daselbst verblieben sind, solange Flandern seine alte Stellung im europäischen Handel irgend behauptete.

Hier sei noch einer Stadt Frankreichs gedacht, die eine eigentümliche Stellung in der mittelalterlichen Wirtschaftsgeschichte einnimmt. Wie Arras für Flandern und Nordfrankreich die Geldleiher stellte, so Cahors für den Südwesten. Die späteren Kauwersinen Brügges hatten zumeist nur den Namen von der Stadt des Quercy; wie die Lombarden waren sie die Pfandleiher schlechthin. Aber ebenso wie Arras nicht ohne eigene gewerbliche Regsamkeit ist, so hat sich auch der Kahorsiner Kaufmann am Warenhandel beteiligt².

Die Möglichkeit, den Wein auf dem billigen Seewege zu transportieren, nahm den Landrouten zu normalen Zeiten einen guten Teil ihrer Bedeutung. Nach dem Brügger Itinerar reiste man, ohne Orleans zu berühren, von Paris direkt nach Tours über Châteaudun (Cloyes) oder Chartres; von Tours führte die Straße über Poitiers—Melle—Saint Jean d'Angely—Saintes—Tours-en-Poitou—Blaye nach Bordeaux. Bemerkenswert ist die Biegung nach Westen über die Weinorte statt des näheren Weges über Angouleme.

i Cart. I n. 240.

a Finot, Relations S. 18 und Urk. n. 1, die Kaufleute de Caersius auf der Messe zu Lille (1267); 1366 verladen sie auf spanischen Schiffen, Cout. de la ville de Bruges I S. 520. Über die Kahorsiner vgl. noch Piton I S. 28ff.

10. Kapitel. Die Pyrenäenhalbinsel. Nordafrika.

Die Pilgerreisen nach St. Jakob von Compostella haben ein großes Verdienst um die Anbahnung des flandrisch-spanischen Verkehrs. Vor 1202 passierten von „St. Jakob jenseits der Spanischen Berge“ Waren die Zollstätte von Bapaume¹. Es handelt sich wohl um Pilger, die zugleich durch einigen Handel sich ihren Lebensunterhalt erwerben. Ja, zu 1212 etwa sind Händler von Lissabon völlig sicher in Flandern bezeugt⁸. Es war dies eine Rückwirkung der Kreuzzüge, vornehmlich der großen Flottenfahrt von 1147, die zur Eroberung Lissabons führte. Ein starkes flandrisches Kontingent hatte dabei mitgeföhchten. Auch hatte dieser Kreuzzug auf portugiesischem Boden zu Gelegenheitshandel Anlaß gegeben³.

Die Anknüpfung ständigen Schiffsverkehrs erfolgt, aber doch von den Häfen der Nordküste aus, wo die Basken kaum viel später als ihre Stammesgenossen aus Bayonne von den westfranzösischen Plätzen das Frachtgeschäft für Flandern übernehmen. Das erste Zeugnis der Art stammt aus dem Jahre 1230⁴. Die Seefahrt lernen die Basken auf ihrem Walfang;

¹ Finot Urk. I n. 1.

* Hans. U. B. I n. 97. Genannt werden Leute de Leschebom, eine regelrechte Form für Lissabon. Höhlbaum hatte seinerzeit keine Erklärung gefunden. — Über die Beziehungen Portugals zu Brügge ist mit Vorsicht die ältere Arbeit E. van den Bussches, *Mémoires sur les relations-----entre les Flamands-----et les Portugais, La Flandre IV—VI, VUE u. XVI*, heranzuziehen. Noch weniger brauchbar erwies sich Emile Varenbergh, *Les relations des Pays-Bas avec le Portugal et l'Espagne. Ann. de l'académie d'archéol. de Belgique* 25, 2. S. Bd. 5. Antwerpen 1869.

⁸ Ann. Magdeburgenses a. 1147 MG. SS. XVI S. 18915

⁴ VgL oben S. 138 Anm. 2.

ihre hochbordigen, relativ großen Schiffe, die *navios mancos*¹, genossen einen gewissen Ruf. — Es sind im 13. Jahrhundert vornehmlich Santander, Castro Urdiales, Laredo und San Vicente de la Barquera; daneben tritt noch Bermeo auf⁸. Ihnen fällt nicht nur ein Teil des Zwischenhandels von Poitou und Flandern und ihr heimisches Eisen nebst den Produkten des Hinterlandes Kastilien und Navarra zu, auch Aragon und Katalonien haben bis in die ersten Jahre des 14. Jahrhunderts keinen eigenen Schiffsverkehr mit dem Swin. Für den Osten Spaniens kam praktisch die Verschiffung zunächst weniger in Frage, da seine Bewohner zumeist ins Rhonetal und von dort durch Frankreich nach Flandern reisten. Immerhin haben die Kaufleute aller christlichen Reiche der Pyrenäenhalbinsel, die 1267 von Brügge aus nach Lille zur Messe zogen⁸ sicherlich baskische Schiffe benutzt. Auf ihnen kommen auch die spanischen Waren des Dämmer Zolltarifs ein (1262).

Um die Jahrhundertwende nahm man auch von den übrigen Küsten aus den Verkehr nach Flandern auf. Wir treffen zu 1303 und 1304 einen Mallorkaner und einen Kaufmann aus Sevilla in der Englandfahrt⁴. Stand man aber erst einmal mit England in Verbindung, so pflegte der Besuch des Swins nicht auf sich warten zu lassen. Bei der Regsamkeit der Katalanen⁵ und Genossen in allem, was Seegeltung anlangt, kann man diese Handelsreisen sehr wohl ihrer eigenen Initiative zuschreiben; sie brauchten die Anregung dazu nicht erst von der gerade

¹ Ch. de la Roncière, Bibliothèque de l'école des Chartes Bd. 67. Paris 1896. S. 601. — Für den Walfischfang vgl. die Wappen und Siegel bei Duro, etwa S. 219.

^a Eb. S. 36 zu 1268. — Für Bermeo vgl. Comptes S. 81: Sinte Marien scip van Beerme liegt mit Wein im Swin (1302).

• Finot, Relations Urk. n. 1.

⁴ Pat. Rolls. Edward I 4 S. 261 u. 286.

^s Capmany I Teil II S. 130. 1323 sind katalonische Waren in zwei Galeassen von Mallorca auf der Rückfahrt von Flandern zwischen Calais und Sandwich überfallen. — 1326 werden zwei Barcelonesen gehörige Galeassen in ähnlicher Weise genommen. Auch ein Kaufmann aus Valencia ist daran beteiligt.

damals einsetzenden italienischen Schifffahrt zum Swin zu empfangen. — Es war auch die Krone Aragon beteiligt; sie hat wenigstens zeitweise wie Venedig und Florenz eigene Galeeren nach Sluis gesandt¹.

Wenn ein Schiff von der Pyrenäenhalbinsel im 14. Jahrhundert vor Sluis Anker geworfen hatte, dann konnte der Schiffer auf die Frage der gräflichen Beamten ebenso eine Stadt wie eine Landschaft als Heimathafen angeben. So umfaßte denn das Sluiser Register, was uns, an strenges Schematisieren gewöhnt, zuerst befremdet, Namen wie Galizien, Portugal und Mallorca und daneben noch 18 städtische Orte. Davon gehörten nicht weniger als zwölf der Nordküste an. Es waren die schon genannten Städte — San Vicente de la Barquera fehlt allerdings — weiter eine Gruppe um Bilbao mit Portugaleta und Plencia, eine zweite mit St. Sebastian, Guetaria, Motrico und Fuenterabbia, ferner Castro del Rey unfern Coruña. Das heutige Vigo ersetzen Bayona und San Genjo. Endlich figurierten noch Lissabon, Sevilla, Cordova und Barcelona.

So war es denn zumeist eine stattliche Flotte, die sich alljährlich Anfang April in den nördlichen Häfen sammelte — 1350 waren es vierzig wohlbewehrte Schiffe —, um nach Anlaufen von Bayonne, Bordeaux und La Rochelle Ende Mai oder Mitte Juni vor Sluis einzutreffen. Dasselbst durften sie zwischen dem Kirchturm von Muiden bis Sluis zu fünf Schiffen neben einander liegen⁸. Da sie auf ihrer Fahrt den Kampfplatz der westeuropäischen Seekriege durchmaß, wo zudem Piraterie im besten Schwange war, so hatte schon Pegolotti von einer Abgabe von 1 s. tur. Silber zu berichten, der jedes Fäßchen Wein, öl, Honig und jedes Bündel Häute unterlag, und deren Ertrag zur Rüstung diene.

Als 1268 König Alfons X. den Handel Kastiliens mit Frankreich, England und Flandern ordnete, erwähnte er als Ein-

¹ Cart II n. 915 (1452) wird ein Schreiber der kgl. aragonesischen Galeeren genannt.

⁸ Finot, Relations S. 77. — Der Liegeplatz eb. n. 4 S. 884, Abs. 2 und 5: Chincq nefes d'esp^s (1866).

fuhgegenstände die Tuche von Gent, Brügge und St. Omer¹, und desgleichen kennt die Maklerrolle von Barcelona (1271) Brügger Stoffe⁸. Allerdings erzeugte Ostspanien ungleich den übrigen Gebieten der Halbinsel selbst Tuche zu Lerida, Valls, Valencia und St. David, und so konnte es kommen, daß die Katalanen im 14. Jahrhundert in Brügge große Partien englischer Wolle einkauften⁸. Sonst freilich kommt die Pyrenäenhalbinsel ja als wollproduzierendes Land für Flandern unmittelbar nach den britischen Inseln in Betracht. Nur war die spanische Wolle der Qualität nach den damals in Flandern hergestellten Tuchen nicht so angemessen wie die englische, von der sie denn auch nach Möglichkeit durch gewerbepolizeiliche Vorschriften ferngehalten wurde⁴. Im 13. Jahrhundert spielt sie daher durchaus eine sekundäre Rolle, und auch in der Folgezeit, als das englische Produkt nicht selten Flandern vorenthalten wurde, hat sie es nicht völlig ersetzt, da, wie wenigstens die Engländer behaupteten, es doch immer einer Mischung mit der englischen Wolle bedurfte⁶. Weiter sind mit spanischem Eisen bedeutende Geschäfte gemacht worden⁶. Die Früchte des Landes fanden einen vortrefflichen Markt im verwöhnten Brügge⁷, und es ist bezeichnend, daß der Spanier und Portugiese der Brügger Stadtrechnungen sich als Honigverkäufer einführt⁸. Besonders unterrichtet zeigt sich über die Verhältnisse auf der Pyrenäen

¹ Duro S. 36.

a Capmany II notas n. 26 S. 72 ff.

⁸ Hans. U. B. III Anh. I n. 669.

⁴ Ihr Verkauf ist der Gewürzhalle zugewiesen, eb. n. 624; Recueil n. 140, S. 890j (1282): So wie die Spaensche wulle tapt, hie ne moet el neghene wulle tappen.

⁸ Libell v. 99.

⁶ Cart. I n. 268, 1344—45. Ein Kaufmann Jan Warandse von Bilbao verkauft 160000 yzers.

⁷ Andan^{es} S. 264.

⁸ Cart. I n. 159(1308): Williame Sensin van Spaengen van zeme, verloren vor Zirixe, — n. 151 (1306—06): Pierre Phiscis de Portegaele van zeeme; — Pirise Depery van Lissebonne van zeme, hern ghenomen int beghin van den orloghe; ähnlich n. 146 (1304), wo Vincente de Lisseboene entschädigt wird.

halbinsel der Verfasser des Brügger Warenverzeichnisses; für Galicien hebt er Tran (sains), also die Beute des Walfangs hervor¹. Auch die Produkte des maurischen Spaniens sind dieselben wie die der christlichen Nachbarreiche; zu beachten ist die Seide von Granada.

Wie Kastilien und Portugal an Geldkraft hinter den Italienern zurückstanden, zeigt zur Evidenz ihre Quote bei einer Anleihe Brügges (1411). Kastilien folgt Lucca, und die fünf Portugiesen bleiben mit 25 lb. hinter Mailand mit Como und Piacenza zurück, zwei damals in Rückgang begriffenen Städten. Dagegen stehen auch in dieser Hinsicht die Kaufleute von Katalonien mit 80 lb. den Italienern nahe; nur Genua und Venedig übertreffen sie um 20 lb.² — Einzelne Spanier und Portugiesen haben sich auch in Brügge ansässig gemacht.

Vom Innern Spaniens konnte man in Brügge wenig Sicheres erfahren; der Autor des Itinerars, der die Küstenstraßen noch ganz leidlich bewältigt hatte, vermochte keine Gewährsmänner

¹ Genannt werden dem christlichen Spanien gemeinsam Kürschner waren; Korduan, Schaflleder, Garn fehlen Galicien und Portugal; Wolle und Quecksilber kommt aus Kastilien und Galicien, Mandeln aus Kastilien und Navarra. Spezialerzeugnisse sind das Eisen Kastiliens, Safran und Reis für Aragon, Navarreser Leinwand zu Segeltuch, Galiciens Wein, Häute und Tran, Portugals Honig, Wachs, Öl, Feigen, Rosinen, balai = Spaensche besemen, Spartogras, vgl. unten. Endlich werden bei Kastilien noch Talg (sui), Fett namhaft gemacht, Kümmel, Anis und grainne zum Scharlachfärben teilt es mit Portugal. Navarra hat Süßholz. — Ähnlich Libell v. 63ff, dessen white Castel sope hervorgehoben werden mag. Den trefflichen Übersetzern ist bei saffron ein Irrtum untergelaufen, da sie es mit „Schwefel“ wieder geben. — Der Zolltarif von Damme (1252), Hans. U. B. I n. 432 nennt Spanisch Rot (Krapp?) ferner Eisen und sackweise spanische Pflaumen. Endlich hat die Maklerrolle von 1303, cart. I n. 141, noch huut, die men heet Stramadurtsche (Estremadura), Spaensche groenen, garen, wullen. — Ziemlich, vollständig findet man die Waren der Pyrenäenhalbinsel im Verzeichnis der Brügger Gewürzhalle (1304), Hans. U. B. HI n. 624, daselbst Malaga-Zucker und Rosinen.

² Cart I n. 690 eb. n. 372 zahlen sie sogar die höchste Quote neben Florenz, Piacenza und Venedig.

mehr aufzutreiben und mußte sich mit einem aufrichtigen und berechtigten „der Route traue ich nicht“ begnügen¹.

Natürlich nimmt seine Unsicherheit auf afrikanischem Boden noch zu. Immerhin weiß man über die ungefähre Lage der Reiche von Fez, Marokko, Segeimessa, Bougie, Tunis und ihre Produkte einigermaßen Bescheid, worüber Brügger Itinerar und Verzeichnis zu vergleichen sind. Als spezifische Erzeugnisse werden Datteln aus Segeimessa² „das nahe am Sandmeer liegt, und weißer Alaun genannt, während das häufiger vorkommende Bougie den Federalaun³ aufweist. Häute aus der Berberei sind die Marotsche huden der Brügger Maklerrolle⁴. Auch hielt es Pegolotti für angebracht, die Maße von Brügge mit denen der Küstenplätze des marokkanischen Reiches zu vergleichen, Öl und Getreide neben Wachs und Kürschnerwaren kamen von Fez und Marokko durch Vermittlung der christlichen Spanier zu Brügge in den Handel.

Es bleibt noch ein Blick zu werfen auf die Organisation der „spanischen“ Kaufmannschaften, wie sie sich im 13. Jahrhundert darstellt. Da bei den Italienern im wesentlichen die Kaufleute einer Kommune und ihres Gebietes selbständig blieben, so daß immer eine Reihe von italienischen „Nationen“ neben* einander bestanden, da ferner der nordfranzösische Küstenverkehr keine organisierten Händler am Swin besaß, der Gruppe von La Rochelle aber zunächst Gravelingen angewiesen war, so ist es von den Südeuropäern allein das christliche Spanien, das einigermaßen die Stellung einer seefahrenden und handeltreibenden Nation im modernen Sinne des Wortes zu Brügge einnimmt. Neben der

¹ S. 295: De Valentia nsque Sybilia, in qua via non confido; daneben kennt er allerdings eine zweite Straße, ut verius patet. S. 305 führt er noch von St. Jakob bis Sevilla über Salamanca.

» Vgl. Schaube S. 816.

² Maklerrolle zu Barcelona, Capmany II n. 25 S. 72ff., alumbre de Bugia; es wird das boegie der Brügger Verordnung, Hans. U. B. H I n. 624, sein.

⁴ Cart I n. 140 (1803) — Zu erwähnen sind Amout und Wilhelm von Maroc, eb. I n. 133 — St. R. 1299—1800; Comptes liest übrigens Marot

deutschen Hanse ist es überhaupt im ganzen Brügger Handelssystem der zweite und letzte große Verband¹. Wer freilich die Geschichte der Kaufmannschaften zu Brügge schreiben wollte, wird alsbald auf bedeutsame Gruppierungen bei den Händlern von der Pyrenäenhalbinsel stoßen. Auch ist nicht zu vergessen, daß zu den „spanischen“ Kaufleuten auch französische Gebiete standen — sprach man doch dies- und jenseits der Pyrenäen denselben romanischen Dialekt — es war Cahors und die Gasconne, deren Bewohner übrigens gleichfalls zur Einung des Poitou gehörten, einerseits, und der aragonesische Besitz, vor allem Montpellier, anderseits. Diese Kaufleute nördlich und südlich der Pyrenäen sind schon 1267 bei der Regelung des Meßverkehrs zu Lille⁸ und dann wieder 1280—1282 in Brügge gemeinsam vorgegangen⁸. Auch die beiden Vororte, Burgos und Montpellier⁴, entsprechen der spanisch-südfranzösischen Einung.

¹ Bei der ungemein lockeren Struktur mittelalterlicher Kaufmannsorganisationen fragt es sich allerdings, ob diese Bezeichnung nicht zu kühn ist. Ich will hier späteren Einzeluntersuchungen nicht vorgreifen. Jedenfalls hat man in Flandern gemeinhin alle Kaufleute aus den christlichen Reichen der Halbinsel als „Spanier“ zusammen gefaßt. Zu vergleichen ist L. Gilliodts-van Severen, *Cartulaire de l'ancien consulat d'Espagne* K Bruges. Brügge 1901—02, Teil I, ü. Das spanische Konsulatsarchiv ist das einzige, dessen Bestände noch in Brügge beruhen.

⁹ Finot, *Relations* Urk. n. 1.

⁸ Gheldolf IV n. 19 u. 20. Die Eingabe an den Herrn von Ghistelles, n. 19, nennt li marchand dou roiaime de Castiele et d'Aragonne et de Navare et de Portingal et de Cresin et de Gasconge; dem entspricht die Aufzählung der zu Lille beteiligten Kaufleute, nur daß dort neben Kastilien „Spanien“, neben Aragonien Katalonien zu finden ist. Die Beschwerde an Graf Guido, eb. n. 20, nennt nur li marchand d'Espaigne et des autr⁸ Heus ki venons pour marchander en vostre pais. Der Freibrief für Aardenburg, Hans. U. B. I n. 862 (1280) ist ausgestellt für die marchans d'Espaigne et de Alemaigne et a tous autres marchans d'autres terres, ki a ces marchans deseure dit accompaignie se verront; vgl. eb. n. 870ff.

⁴ HR. I 1 n. 243; für Burgos vgl. noch Des Marez n. 73.

11. Kapitel. Die Italiener.

L Der Landverkehr.

So eifrig sich die flandrischen Grafen an den Kreuzzügen beteiligt haben, so wenig hat ihre Stellung im Orient die Entwicklung eines flandrischen Aktivhandels zum Mittelmeer zur Folge gehabt. Flandrische Seefahrer waren freilich unter den Piraten, die 1097 vor Tarsus erschienen¹, und die flandrische Flotte, die Geoffroi von Ville-Hardouin beschreibt, hatte sogar Tuche an Bord⁸ wohl mehr um Bargeld zu ersetzen, als weil die Tuche damals im Süden „geschätzt“ wurden. Gleichwohl bleibt das Auftreten des flandrischen Händlers sporadisch; die zwei Kaufleute aus Lille, die 1222 am Monte Surdo südlich Como überfallen waren, ein Edikt Roberts von Neapel (1315) gegen die Vlamen in seinem Reiche, und in späterer Zeit einige Genter Tuchhändler besagen nicht viel³.

¹ Alberti Aquensis Hist. lib. HL Recueil des historiens des croisades t. IV hg. Michaud. Paris 1879. S. 848. Die Flandrer in Alexandria des Benjamin von Tudela hg. A. Asher. London und Berlin 1840—41. I S. 157 haben nur sehr schwachen Anspruch auf Glaubwürdigkeit. — ■ Hier seien zwei ältere, jetzt völlig überholte Arbeiten über Flandern, Italien und die Levante der Vollständigkeit halber aufgezählt: Marchai, Notice sur les relations commerciales des Flamands avec le port d'Alexandrie d'Égypte. Bull. de l'Acad. roy. de Bruxelles Bd. 11, Teil 1 (1844) und Alexandre Pinchart, Essai sur les relations commerciales des Belges avec le Nord de l'Italie. Messenger des Sciences histor. de Belgique. Gent 1861.

* La Conquête de Constantinople hrsg. von U. Natalis de Wailly. Paris 1872. § 48.

⁸ Unter den **Waren** der Liller findet sich ein Dutzend Brügger Sayehoßen, Schulte I S. 108, II n. 188. — Das Edikt erwähnt bei Georges Yver, Le commerce et les marchands dans l'Italie méridionale

In ihren Händen lag keineswegs der Vertrieb der flandrischen Stoffe, der hier wie überall reichlich bezeugt ist¹.

Vielmehr hat sich der italienische Händler schon früh nach den flandrischen Messen aufgemacht. Bekannt ist Galberts Notiz über die zu Ypern tätigen Lombarden (1127), die für ihre Goldschmiedearbeiten und gestickten Gewänder an den flandrischen Grafen gute Abnehmer fanden. Auch auf dem Wege nach England passierten die Italiener flandrische Küstengebiete². Da gegen ist die Annahme einer italienischen Kolonie in Lombardy bei Nieuport in das Reich der Fabeln zu verweisen; der Name ist lediglich verderbt aus Lamberts Heide, und im übrigen hatte der Ort eine so gut vlämische Bevölkerung wie nur einer an der Seeküste⁸.

Für den italienischen Wanderhändler des früheren Mittelalters lag Brügge einigermaßen abseits. Als dann in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts die Champagner Messen den Austausch zwischen Italien und Flandern so gut wie ganz vermitteln, hat, wie es scheint, der Italiener ebenso wie der Provenzale seine weiteren Handelsfahrten bis nach Flandern hinein eher sistiert als ausgedehnt; die Konzentration des Verkehrs war wichtiger als der Einkauf am Herstellungsort. Wenn daher um 1250 Italiener in Brügge als Pfandleiher, dann und wann auch als Wechsler ständig ihren Wohnsitz nehmen, so beginnen Waren- und Geldhandel erst mit diesem Jahrzehnt ihre Vorwärtsbewegung auf Flandern.

au X m. et an XIV. siècle. *Bibl. des écoles françaises d'Athènes et de Borne* fasc. 28. Paris 1908. S. 217. — *Die Genter bei Sieveking* S. 265.

¹ Schulte I S. 126; vgl. auch Bomanin II S. 873 und *Bibl. de l'école des Chartes*. 3. Serie. Bd. IV. Paris 1853. S. 405.

² Galbert *MG. SS. XII* S. 570n. — Ein Eustachius Lumbars zu Arras bei Guïman S. 230. — Für Italiener in England vgl. zusammenfassend bis 1260 Schaubes S. 413, auch Kunze, *Einl.* S. 8.

⁸ Höhlbaum, *Hans. U. B. III* S. 849 Anm. 1 glaubte an eine dortige Niederlassung von Lombarden. — Die vorkommenden Namen sind indessen durchweg vlämisch. *Coutumes des Pays et Comté de Flandre. Quartier de Fumes. Cout. de Lombardside, Loo et Poperinghe* Bd. 6. Brüssel 1902. n. 2.

Was zunächst die großen Bankiers anbetrifft, so trafen sie in Nordfrankreich und Flandern bereits ansässige Geldleute von nicht geringer Finanzkraft und bedeutenden Beziehungen an. Die Vlamen, auch die Brügger van der Buerze, standen zurück hinter den Crispini in Arras. Wenn daher die Florentiner wie die Fulci und Cerchi auch in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts in Flandern und Brügge erscheinen (1284—85), wenn einzelne in gräflich flandrische Dienste treten, so bleibt zunächst noch ihr Hauptgeschäft auf den Champagner Messen. Dorthin werden die Schulden abgestellt, die der stets geldbedürftige Graf Guido bei den Frescobaldi (1288) eingeht⁸. Brügge tritt erst in den Vordergrund, als der Krieg mit Philipp IV. von Frankreich im weiteren Verlauf bedeutende städtische Anleihen nötig macht. Die Summen, mit denen die einzelnen Verträge Flandern belasteten — 1320 sollten 1500000 lb. auszuzahlen sein, von denen knapp ein Drittel entrichtet war⁸ — machten die Großbankiers zu Hauptgläubigern der Stadt Brügge. Ganz ungemein nutzten die Peruzzi und Bardi die Konjunktur. So viel zu erkennen, zahlte die Stadt zuerst 1306—07 Geld an die Peruzzi; ihr Bevollmächtigter, kein Geringerer als der Geschichtsschreiber¹ Giovanni Villani, nahm es allerdings noch auf Order eines Mitglied des Grafenhauses Philipps von Thiette, in Empfang⁴. Seitdem waren ständige Filialen mit zwei oder mehreren

i Des Marez n. 117: Noffe Boneguide marcheans de Florenche de la Compaignie dou Puits. — St. R. 1284 — Cout. de la ville de Bruges I S. 515, über Pulci und Cerchi vgl. Meltzing S. 37.

a Davidsohn n. 260, 317, 513; — eb. n. 128 — auch Douai findet sich 1290 als Erfüllungsort, eb. n. 142. — Bereits Graf Balduin, der spätere Kaiser von Konstantinopel, hatte (1202) Rückzahlung auf der nächsten Messe zu Lagny seinen venetianischen Gläubigern zugesagt, Rawdon Brown n. 1.

⁸ Pirenne, Geschichte Bd. II S. 99.

⁴ St. R. 1306—07 — cart. n. I 154: Janne Vilain, den Lombaert van der compaignie van Perouze in minderinghe van de 1000 lb., die min here Philippe igheven waren, als hi voer te Lions toten Paeus, 900 lb. — Dazu Davidsohn n. 502 (15. Mai 1306). Zuvor war Villani in Neapel. Ähnlich cart. I n. 160. Vgl. V. Fris, L'histoiren Jean Villani en Flandre, CRH 5 X, 1900 S. 1—7.

Vertretern in Brügge und Flandern 'für die großen Häuser eine Notwendigkeit. Als eine Versammlung der Teilhaber der Bardi zu Florenz am 27. August 1314 Prokuratoren für ihre *einzelnen Arbeitsgebiete ernannte, erhielten Frankreich, die Champagne, Paris vier, England, die Domäne italienischer Bankiers, fünf, Flandern sechs Bevollmächtigte. Im einzelnen tritt die Firma Thomas Perozzi hervor, auch der Empfänger von Flandern, Donat Peruzzi, sei genannt¹. 1339—40 hat die Firma eine freiwillige Kriegshilfe von 1800 lb. dargebracht, während die gesamten ansässigen Kawerschen nur 1440 lb., die damals schon hart mitgenommenen Bardi 80 lb. liehen². Von nichtflorentiner Häusern jener Zeit sind die Buonsignori von Siena und die Bellardi von Lucca zu erwähnen⁸.

Lagen übrigens nicht außergewöhnliche Vorgänge wie eben jene Geldbedürfnisse der Kommunen im Kampf gegen Frankreich vor, so behielt zwar Brügge auch für die ganz großen Firmen seine Bedeutung als Wechselmarkt, sonst aber fiel der Schwerpunkt ihres Geschäfts wieder den europäischen Höfen zu, wo Staatsaktionen und dynastische Bedürfnisse mehr Geld an sich zogen als der Warenhandel am Swin.

Es läßt sich natürlich im einzelnen schwer entscheiden, wo bei einer italienischen Firma des 13. Jahrhunderts der Geldhandel dem Warenverkehr Platz macht. Im ganzen wird auch die Versorgung Flanderns mit italienischen und Levantewaren

¹ Davidsohn n. 658; vgl. cart. I n. 241 — St. R. 1332—33: Pieter Bun, meester van der compaengie van der Baerde. — Thomas, eb. n. 975, Inv. I n. 847. — Donat, Inv. I n. 389 — dazu vgl. noch n. 838, 857, 858, cart. I n. 184 und Cout. ville de Bruges I S. 520. — Die Acciaïoli, Davidsohn n. 899 (1827), 962 (1830).

^s Cart. I n. 257 — St. R. 1839—40; 1845 folgt dann der Zusammenbruch beider Firmen.

⁸ BoniSignar, der Lombarde, 1805—06, cart. I n. 151 im Geldgeschäft, doch wie es scheint, auch im Handel mit Wein anzutreffen, vgl. Inv. I S. 166 n. 190 (1302) und ebenso Comptes S. 82. Des Marez n. 84 nennt die societates filiarum Bonsignoris de Senis (1281) mit Guido in Verbindung. S. auch n. 140 (1288). — Colluche Galez van den gheselschepe van den Bellard van Luke, St. R. 1812—18 — cart. I n. 184.

durch die nach Flandern weiterziehenden Italiener seit 1250 aufgekommen sein. Gegeben war der Weg von der Champagne aus. Wie wenig man dabei immer an Brflgge dachte, zeigt ein großzügiges lombardisches Projekt von 1295. Waren aus der Champagne und Frankreich sollten in der Grafschaft Flandern vertrieben werden, aber nicht etwa vom Swin, sondern von Gent aus¹. Ebenso hat ein Dekret des Großen Kats von Venedig (1272) nur die flandrischen Messen, also noch überhaupt keinen ständigen Handelsort im Auge². Italienische Wollkäufer in England rechneten freilich schon vor 1300 stark mit Brügge, und weiter war die Stadt wie etwa für die Cerchi als Produktionsort der Saye und als Bezugsstelle des Pelzwerks wichtig. Endlich kam es (1299) vor, daß Vertreter der bekannten Piacenzer Firma Scotti zusammen mit Brügger Kaufleuten das Brügger Schiff St. Nicolas zur Englandfahrt befrachteten⁴.

Da traten um die Wende des 13. Jahrhunderts die Ereignisse ein, die Brügge in den Mittelpunkt des italienischen Warenhandels nach Flandern bringen sollten. Seit 1297 standen französische Truppen im Lande. Zunächst erfuhr durch die Einverleibung Flanderns der Überlandverkehr mit Frankreich eine erhebliche Steigerung. Wurden doch die Pachtsummen des Bapaumer Zolls ständig erhöht. Wenn bis zum 1. November 1288 seit Lichtmeß 1286 jährlich die Summe von 2400 lb. art. zu erlegen war, so sollte der Pächter für 1302 schon 3250 lb.

¹ Das interessante Stück liegt leider nur in einem Regest bei Saint-Génois n. 815 vor. — Auch hier ging der Geldhandel mit dem Warenvertrieb Hand in Hand. Ähnlicher Art war wohl die Niederlassung der Calots in Brügge, worüber unten.

³ Marin V S. 292.

⁸ Vgl. die Geschäftsbriefe des Messer Consiglio de' Cerchi e Compagni zu Florenz an Giachetto Rinucci A Co. (England) vom 24. März 1290 und 23. Juni 1291 bei Paolo Emiliani-Giudici, *Storia dei Comuni Italiani* Florenz 1864—66. HI S. 418ff. S. 420 wird im ersten Bezug genommen auf den begonnenen Krieg zwischen England und Flandern. Beide Briefe erwähnen die Saye. Der Herausgeber liest *saie di Luia*, setzt aber ein Fragezeichen hinzu.

* Pat. Rolls Edward I (1299) 3 S. 462.

abliefern. Dann wurde die Schlacht bei Kortryk geschlagen, und die Bruttoeinnahmen — ein Zollpächter (and sich gar nicht mehr — sanken auf 1226 lb. für 1303, auf 1554 lb. für 1304 herab. Langsames Ansteigen in den nächsten Jahren, Erreichen der früheren Pachtsumme 1310 wird wiederum durch starken Ausfall abgelöst¹. Die im Bereich der französischen Monarchie überall drangsalierten Flandrer erscheinen nicht mehr auf den Champagner Messen, und den Südeuropäern ist durch den verheerenden Krieg, der an der flandrischen Südgrenze hin und her wogt, der Durchzug über Bapaume gründlich verleidet. Gleich wohl dachte der unternehmende italienische Handelsstand ebenso wenig wie die anderen Romanen an Aufgabe der Flandernreise. Natürlich ist die Störung der altgewohnten Beziehungen auf den Champagner Messen zunächst als hemmend empfunden worden; dann haben sich alsbald die Vorteile, die eine völlige Verlegung des Geschäfts von der Champagne nach Flandern mit sich brachte, geltend gemacht. Die flandrische Zwischenhand, mit der man in der Champagne rechnen mußte, verlor an Bedeutung; der Nordeuropäer konnte die Levantewaren direkt vom Italiener beziehen, ihm umgekehrt seine Pelzwaren überlassen. Die englische Wolle war Flandern verblieben; ihr Handel erfuhr eben damals 1313 durch die Errichtung des Zwangstapels noch beträchtliche Konzentration. Die Kaufkraft des reichen Landes gab genug Profit, und das Angebot der Tuche konnte sich an Ort und Stelle auf den flandrischen Messen und Hallen noch mannigfaltiger und reicher gestalten. Die außerordentlichen Anstrengungen, die nicht nur Private, sondern auch italienische Staaten machten, um sich den flandrischen Markt zu sichern, zeigen zur Genüge, wie wichtig die neue Konjunktur für den italienischen Handel war.

Am nächsten lag, Frankreich einfach zu umgehen und vom Rheintal aus Flandern aufzusuchen. Gent, weniger Brügge, hätte

¹ Finot S. 56 ff. — Die nach 1810 für 1313 und folgende Jahre von Finot berechneten Summen lb. 2400 (1318), 2000 (1314), 1889 (1318) dürften noch beträchtlich zu hoch angesetzt sein.

davon Nutzen gezogen. Damals sind die ins Reich fahrenden Straßen denn auch von Italienern, vornehmlich von Venetianern¹, begangen worden, da sie ihren hochwertigen Waren den teuren Landtransport wohl zumuten konnten.

2. Der Seehandel

a) Genua, Florenz, Venedig.

Allein man knüpfte die gefährdeten Beziehungen noch auf eine andere Weise wieder fester. Regelmäßige Handelsschiffahrt von den Häfen Norditaliens zum Swin kam auf. Zuvor hatten zwar nordische Flotten, Normannen und Kreuzfahrer, die Straße von Gibraltar zu durchsegeln gewußt, und noch 1270 hatten 60 friesische Koggen Ludwigs des Heiligen Heer vor Tunis verstärkt. Aber auf diesen Fahrten war doch nur Gelegenheitshandel getrieben. So waren denn Romanen die ersten, die Mittelmeer und Nordsee durch intensiven, ja planmäßig gepflegten Seehandel verbanden. Ziemlich gleichzeitig, 1303 und 1304, scheinen die ersten Schiffe sowohl von der spanischen Ostküste wie von Italien aus nach Norden abgefertigt zu sein. Soviel zu sehen, ist es das Schiff des Guidettus und Janotus de Spinelli, in Genua beheimatet, das von italienischer Seite den ersten Zeugen des neuen Seewegs abgibt. Es lag im Sommer 1304 zu Sandwich vor Anker². In demselben Jahre sahen die flandrisch-seeländischen Gewässer eine Kriegsflotte von 16 Galeeren unter dem

¹ Heyd II S. 719, Mone in der Zeitschrift für Gesch. des Oberrheins V.

² Pat. Rolls Edw. I 4 S. 246; ein Geleitsbrief vom 27. Juli 1805 für den „St. Nicolaus“ von Genua auf der Rhede von Southampton, Eigentümer Peter de Mosellini und Johannotus Spinelli, eb. S. 875. Dies Schiff hat auch sicher italienische Schiffsoffiziere. — Ein einzeltes Zeugnis für ein Genueser Schiff in Rochelle (1282) bei Schaube S. 888. Im ganzen hatte schon Karl Dietrich HüUmann, Gesch. des Byzantinischen Handels. Frankfurt & O. 1806. S. 88 recht, wenn er italienischen Schiffsverkehr im Norden vor dem 14. Jahrhundert bestritt.

Genuesen Grimaldi, der am 19. August 1304 ffr Philipp IV. von Frankreich die flandrische Flotte bei Zierikzee schlug. An derseits freilich dürfen wir auch nicht über die Jahrhundertwende zurückgreifen; der Krieg zwischen den beiden Seestaaten Genua und Venedig fesselte alle Kräfte, und erst nach dem Frieden von 1299 konnte dasselbe Geschlecht, das ihn durchgeföchten hatte, seinen Unternehmungsgeist auf die nordische Heise richten.

Begreiflicherwise sind es die Genuesen, die Sieger von Lajazzo und Curzola, deren Schiffe wir nun in den nächsten Jahren nicht nur in englischen Häfen, sondern direkt in Sluis am Swin aufweisen können. Wenn 1309 nicht ganz gesichert ist, so doch 1310 und 1312¹ Drei Jahre später suchte sie Herzog Johann III. von Brabant in sein Territorium nach Antwerpen und Bergen-op-Zoom zu ziehen, ohne ihren Besuch lediglich seinen Gebieten Vorbehalten zu können. Vielmehr haben sie in der Folgezeit eine der angesehensten „Nationen“ in Brügge gebildet. Nicht weniger als 108 Genuesen, ebensoviel wie die Hansen, konnten 1468 bei den Festlichkeiten figurieren, die Karls des Kühnen Hochzeit mit Margaretha von York begleiteten¹.

Schon frühzeitig hatten Genuesen Fracht auf Florentiner Rechnung angenommen. Im April 1315 war eine Partie Waren, worunter sich 13 transalpine Tuchpacken befanden, in Florenz eingetroffen. Eigentümer war eine Genueser Firma nebst Bindus Ferruccii und Chiarinus Davanzati von Florenz; von Portus Cor-

¹ Für die Jahre 1309—1312 vgl. Heyd II S. 719 Anm. 4; Close Rolls Edw. II 1 S. 280; Atti della Società Ligure di Storia patria Bd. 5. Genua 1867. S. 520; cart. 1 n. 177 — zu 1815 vgl. eb. n. 191; zu 1468 eb. S. 865 Anmerkung 1 und Freiherr v. d. Ropp in den Hans. Gbll. Jg. 1900 S. 120. — Erst nach Abschluß meiner Arbeit kommt mir das Buch von Jules Finot, *Etude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et la République de Gènes au Moyen Age*. Paris 1906. zu Gesicht. Finot, den ich als Verfasser der beiden Studien über den flandrisch-spanischen und flandrisch-französischen Handel häufig anzuföhren hatte, bringt auch neues Material herbei. Um so mehr freue ich mich der Feststellung, daß wir uns, was die Anfänge des genuesischen Handels in Brügge betrifft, auf demselben Wege befinden, wenn ich anderseits auch nicht allen seinen Ausführungen zustimmen kann.



messen zu entscheiden¹. 1321 war man in Sluis, da damals Marino Sanuto der Ältere noch einmal die Feder ansetzte: „Schon hatte ich das gegenwärtige Kapitel abgeschlossen, als ich zur See von Venedig zum Hafen Sluis nach Flandern mit armierten Galeeren gelangte“, und das, was er sah, mit dem seefahrenden Venedig vergleichen konnte². Ebenso lagen 1322 daselbst sechs Galeeren vor Anker⁸. Übrigens trugen zu dieser Schaukelpolitik auch die inneren Unruhen in den zwanziger Jahren des 14. Jahrhunderts bei, die Flandern durchzumachen hatte und die den dortigen Handel schwer gefährdeten.

Was die venezianischen Forderungen anlangt, so bedeuteten sie nichts weniger als eine Umgestaltung des ganzen Brügger Fremdenrechts. Wie alle Interessentengruppen, die zum Swin handelten, haben sie nie danach gefragt, ob Brügge etwa aus Rücksicht auf die anderen Fremden oder seine eigenen Bürger ihren Wünschen nicht stattgeben konnte. Billigkeit war auf keiner Seite maßgebend. Andererseits machten die Venezianer sehr wohl Unterschied zwischen Höchst- und Mindestforderung. Wenn man zunächst schlechthin freien Kauf und Verkauf verlangte und alle möglichen Kautelen gegen Einschränkungen irgend welcher Art hinzufügte, so sollten die venezianischen Unterhändler, im flandrischen Geschäft tätige Kaufleute, bei abschlägigem Bescheid nur auf Kauf und Verkauf von einem Ballen an aufwärts bestehen. Verhielt sich Brügge dagegen ablehnend und bewilligte auch nicht den besonderen Wägebearbeitern der Venezianer sowie eine bessere Handhabung der Kaufmanns wage, dann lautete die Order des Geschwaderchefs (capitaneus) auf Brabant. Im anderen Falle erhielt er gemessenen

¹ Für 1318 vgl. Rawdon Brown n. 12, Marin V S. 304; cart I n. 213. Die Nachricht geht also nicht nur auf Guicciardini zurück. Sehr fragwürdig ist die Angabe, 1318 seien zwei und im Februar 1319 noch drei Galeeren in die Schelde eingelaufen, die Heyd II S. 721 anführt. Woher sollten die Schiffe wohl so früh im Jahre kommen?

⁹ S. 72 Z. 40 ff.; er beginnt 1806 zu schreiben, schließt ab 1321; damals Reise über Sluis nach Avignon zu Johann XXVI.

⁸ Diegerick VH S. 66.

Befehl, das Swin anzulaufen und Sluis nicht eigenmächtig zu verlassen. Im Jahre 1332 wurde auch die Errichtung eines venezianischen Konsulats in Brügge beschlossen¹. — Brügge hatte seinerseits einen vortrefflichen Markt, mit dem sich noch keine Stadt des Nordens messen konnte. London, wohin später regelmäßig der kleinere Teil der Galeeren steuerte, kam in den ersten Jahren noch gar nicht in Frage. So viel zu ersehen, war es zuerst 1392 das Ziel einer Galeere und dann hat es noch bis 1408 gedauert, ehe man mit der Möglichkeit einer größeren Fracht für London als für Sluis rechnete². Blieben also in den ersten Jahrzehnten nur Brügge und Antwerpen als Rivalen übrig, so war Brügge seinem späteren Überwinder wirtschaftlich noch weit überlegen. Das gab für die vortrefflichen Rechner der Markusrepublik den Ausschlag, obwohl sich der Herzog von Brabant Johann III. zuvorkommender als der Graf von Flandern erwies³. Brügge gegenüber hatten sie mit ihrer Drohung, auf die Schelde Kurs zu nehmen, eine gewichtige Waffe. Der Stadt blieb nichts anderes übrig, als die halbe Maklergebühr auf Seide zu bewilligen und in der Frage des Wiederverkaufs weitgehende Konzessionen zu machen, nach mittelalterlicher Weise ziemlich unbekümmert, daß sie sich damit in direkten Widerspruch mit Fundamentalsätzen ihres Gästerechts setzte. Dafür sind die Galeeren aber auch Jahr für Jahr in Sluis erschienen; Middelburg oder Calais kamen nur noch ganz vereinzelt in Frage (1390)⁴.

b) Staatliche und private Schifffahrt.

Die Schiffstypen.

Als sich Antoninus Pezagus aus Genua beim englischen Könige Eduard II. beklagte, im Hafen von Sluis seien seine

¹ Et si contingerit obtineri dicta duo capitula, faciat capitaneus portum in Brozos et non possit discedere de Clusa pro bono et congeruatione galearum et gentis nostre, Romanin HL n. 2, Instruktion für die Flandernfahrt vom 28. März 1332. — Das Konsulat eb. Art. 8.

² Rffwdon Brown n. 106 und 157.

³ » Schulte I S. 348.

⁴ * Rawdon Brown n. 102.

Waren beschlagnahmt und nach Brügge verführt, gab er an, daß sie in der Galeere des Manuel Tartaro verstaut waren. Dieselbe Schiffsart begegnet auch noch in einem anderen Dokument, das von den frühesten Seereisen der Genuesen nach dem Norden Kunde gibt. Die ersten Versuche sind also mit den schlanken, schmalen und niedrigen Ruderfahrzeugen des Mittelmeers gemacht worden. In der Folgezeit ist darin eine bedeutsame Änderung vor sich gegangen. Von Villani wissen wir, daß der von den Bayonner Korsaren eingeführte Koggentyp keine geringe Revolution im mittelländischen Schiffsbetrieb hervorrief¹. Gerade für die Reise nach Brügge war die Kogge weit besser geeignet als das Ruderschiff. Bereits der finanzielle Gesichtspunkt gab ihr den Vorzug. Die Galeere der venezianischen Flandernfahrt zählte 180 Ruderer, 30 Bewaffnete und 20 sonstige Personen, Ärzte, Spielleute, Diener, Offiziere usw., ihre Besatzung belief sich also auf 230 Mann, eine Zahl, die eher noch zu tief gegriffen ist, wenn man sie mit der Besatzung einer Passagiergaleere des 15. Jahrhunderts für die Reise nach Syrien vergleicht². Dabei wurde der slawonische Ruderer noch nicht einmal so kärglich bezahlt. Von Venedig nach Beirut wenigstens bekam er im 15. Jahrhundert monatlich drei Dukaten, der Schütze vier. Allein für den Hauptteil der Besatzung waren also im Monat 660 Dukaten aufzubringen. Da man Anfang April abfuhr — am 28. März wurden die Instruktionen für die Fahrt von 1332 aufgesetzt — und in den ersten Wochen des Juli in Sluis eintraf³, so kostete die Reise einer Galeere rund 2000 Dukaten,

¹ Dali 'hora inanzi i Genovesi e Vinitiani e Catalani usarono di navigare con le cocche e lasciarono il navigare delle navi grosse per più sicuro navigare, e perché sono di meno spesa: e questo sue inque queste nostre marine grande mutatione di navilio, Chron. B. VIII Kap. 77. — Die Urk. sind die oben S. 166 Anm. 1 erwähnten.

² Rawdon Brown, Einl. S. 64. — Zur Ergänzung ziehe ich die Angaben bei Alwin Schultz I S. 319 ff. über eine Pilgergaleere auf der Fahrt nach Beirut heran. Auch Michel-Giuseppe Canale, Storia del Commercio . . . degl' Italiani Genua 1866. S. 252 ist einzusehen.

³ Romanin HE n. 2. — Rawdon Brown n. 147, ein vom 12. Juli 1404 datierter Brief meldet aus Sluis die sichere Ankunft der Schiffe.

ohne daß der bedeutende Abgang an Material usw. in Anschlag gebracht wäre. Dazu kommt der geringe Laderaum, den ein Schiff von 80 Schritt Länge und 20 Breite an sich besitzt und den die Zeit noch nicht einmal auszunutzen verstand. Die Flandernflotte hatte zwar größere Ausmessungen als die Fahrzeuge des Mittelmeerdienstes, auch waren es im Gegensatz zu den Pilgerschiffen reine Frachtfahrer; aber man schreite nur einmal die angegebene Strecke ab und vergleiche sie mit den Dimensionen heutiger Bockschiffe und beliebiger Spree- oder Elbkähne! Es wird alsbald klar, daß der Betrieb mit Ruderschiffen nur dadurch aufrechtzuerhalten war, daß man den konkurrenzlosen Handel mit hochwertigen Orientwaren in der Hand hatte, aus Italien selbst zum besten Teil Luxusartikel exportierte, die beide nur sehr geringe Schiffsräume erforderten, und schließlich ja nur zwischen diesem und dem noch teureren Landweg wählen konnte. Das allein hätte aber immer noch nicht ausgereicht, wenn nicht in Oenua, Venedig und Florenz Staatsregierung und Handelswelt eins waren. Der Staat stellte die Schiffe und Mannschaften und konnte auch alljährlich zur größeren Sicherheit der Fahrt eine kleine Flottille von 2—6 Fahrzeugen aufbringen. Ob sich das Unternehmen als Frachtgeschäft im heutigen Sinne „rentierte“, erscheint mehr als zweifelhaft; vielleicht machte der Staat vom rein wirtschaftlichen Standpunkt aus bei diesem „Transportunternehmen“ ebenso schlechte Geschäfte wie seine Kaufleute gute. Um so größer war der mittelbare Gewinn für die Republiken, da so der Absatz der Levantewaren verbürgt wurde. Daß aber die Prosperität des Handels sich durch tausend Adern dem ganzen Gemeinwesen mitteilte, ist ebenso sicher, wie es nicht durch Zahlen belegt werden kann.

Auch vom technischen Standpunkt sprach manches für die Kogge. Mit den flachbordigen Galeeren die Biskaysche See und den Kanal zu passieren, muß selbst für erprobte Seeleute des Mittelmeers seine Schwierigkeiten gehabt haben; die hohe Kogge nahm sicherlich nicht entfernt so viel Wasser über. Was aber trotz alledem die italienischen Regierungen bis zum Aufhören der Flandernfahrt an das alte System fesselte, war die relative Pünkt-

lichkeit und Präzision, mit der das Ruderschiff Dienst tat. Was nützte der venezianischen Republik die Flotte in Sluis, wenn sie nach dem vorgeschriebenen Aufenthalt von 45 Tagen wegen widriger Winde nicht zurücksegeln konnte? Wo blieb dann die Kontrolle über das Geschwader, auf die man so viel hielt? So scheiden sich denn die Wege: Der Staat sendet regelmäßige Galeeren; der Einzelkaufmann — von einem Rheder kann man streng genommen nicht sprechen, da das Schiffsfrachtgeschäft noch zu unselbständig ist — fertigt billige Segler ab. Irren wir nicht, so war es Genua, wo im Gegensatz zu Venedig und Florenz der Staatsbetrieb zurücktrat. Jene ersten Versuche waren privater Initiative entsprungen und von der St. Georg-Republik nicht weiter beeinflußt. Dann hören wir erst relativ spät, 1324, von genuesischen Staatsgaleeren in Sluis; noch 1339 und 1340 regelt man ihren Betrieb¹. Nun ist aber nicht die Galeere, sondern die Karacke das typische Fahrzeug Genuas am Swin. Nicht ohne Grund schreibt der englische Handelspolitiker, dem wir das Libell of Englishe Policye verdanken, den Genuesen „grete karekkes“, den Venezianern und Florentinern Galeeren zu. Was aus den Rechnungen des Hafenmeisters von Sluis kürzlich veröffentlicht ist, bestätigt seine Angabe. Diese Karacken gehören aber zweifellos der Privatschiffahrt an: Es wird offiziell angegeben, daß ihre Frachtverträge von Monat zu Monat gingen².

¹ Heyd II S. 720; cart. I n. 255.

² Libell, Überschrift des 6 Kapitels und v. 332. Die Notizen des Hafenmeisters in bezug auf die Genuesen hat Finot, vgl. oben S. 156, jetzt zugänglich gemacht; der Ausdruck lautet durchgängig Karacke! — Ferner cart. I n. 220: Les caraques ne doivent avoir aucun portage (Vorlast), pour ce qu'ilz font leur voiage par louage de mois. Bei Venezianern und Florentinern findet sich gleichfalls Privatschiffahrt, so cart. I n. 479, eine venezianische Karacke liegt in Winterlage in Sluis; aber beide Republiken haben sie zeitweise zugunsten des Staatsbetriebs rigoros behindert; für Venedig vgl. Rawdon Brown n. 153; Venetian coggo schreibt der Herausgeber! — für Florenz vgl. Robert Pöhlmann, Die Wirtschaftspolitik der Florentiner Renaissance. Preis8chr. d. Fürstl. Jablonowskischen Ges. Leipzig 1878. S. 126; doch muß in seinen Zeitangaben ein Fehler stecken, da die Galeeren unmöglich im September nach Flandern abgehen.

Vielleicht dürfen wir hier die Vermutung äußern — in fast allen auf die Geschichte der Schifffahrt bezüglichen Fragen ist man ja noch auf vorsichtiges Baten angewiesen — daß für diese Karakken das nordische Fahrzeug, die Kogge, den Prototyp gebildet oder ihre Bauweise beeinflußt hat.

3. Die übrigen Kaufmannschaften.

Es erübrigt noch, auf die Verbindungen einiger anderer italienischen Kommunen mit Brügge einzugehen.

Wenig ist von Mailand zu sagen. Einige Namen Brügger Bürger und Hansegenossen deuten auf die Stadt. Als die italienischen Korporationen mitsamt den wesensverwandten Katalanen zu einer Beihilfe für Brügge herangezogen wurden (1378—79), kam Mailand erst an fünfter Stelle nach Florenz, Venedig, Piacenza und den Katalanen, doch immerhin vor Lucca und Genua, dessen geringer Beitrag aber nur in vorübergehenden Zeitumständen seinen Grund haben muß. 1411 zahlten Mailänder und Komasken zusammen nur 33 lb. 6 s. 8 d.; gleich Piacenza wurden sie von Nicht-Italienern noch von Katalanen und Kastiliern übertroffen und mußten sich mit dem letzten Platz begnügen¹.

Piacenza war 1411 von noch bedeutenderer Höhe als Mailand herabgesunken. Wie es in der Champagne unter der italienischen Kaufmannschaft eine große Rolle gespielt hatte², so auch in Brügge. Das Itinerar nimmt besonders auf Piacenza Rücksicht. Es empfiehlt bei der Rückkehr von Rom zwei Wege über Piacenza, einmal über den Mont Cenis nach Avignon und zweitens über den St. Bernhard durch Burgund. Diese letzte Route wird selbständig noch einmal ausgeführt und der Wasserweg bis Venedig angeschlossen. Die billige Wasserfracht nach Venedig den Po herunter ermöglichte die Teilnahme Piacenzer Güter an der venezianischen Galeerenreise. 1322 war ein Aubert

1 Cart. I n. 133, 139, 372 — n. 590. Dasselbst und auch sonst werden gelegentlich Piemontesen (Astigianen) genannt, so eb. n. 658.

9 Schulte I S. 160f.; vgl. auch S. 19. — Bourquetot I S. 164.

Sourt, Kaufmann aus Piacenza, als Vormann der Venetianer in den Verhandlungen mit dem Pächter einer französischen Abgabe auf italienische Waren in Flandern tätig¹, und 1378—79 ge hörten die Placentiner zu den höchstzahlenden „Nationen“.

Aus Lucca waren 1393 im August nicht weniger als 37 Kaufleute und der Konsul Niccolo da Volterra zu Brügge an wesend². Ein größeres Geschäft hatten die Guinigi, die mit Seide und Geld handelten, und die 1371 drei Vertreter nach Brügge sandten, während sie sonst nur zwei in Neapel und einen in Pisa brauchten. 1372 waren vier in Brügge, neun in Italien be schäftigt. Ein Lazarus Guinigi hat mit Janne Teesten, wie die Stadtrechnungen schreiben, 1378—79 einen größeren Geldbetrag der Stadt Brügge zu Kanalarbeiten vorgeschossen⁸.

Endlich ist noch Siena, dessen Kaufleute 1295 in Flandern und 1393 in Brügge genannt werden und Bologna, das nur zu letzterem Jahr sporadisch auftritt, zu erwähnen⁴. Süditalien hat am Verkehr mit Flandern nicht teilgenommen. Seine Pro dukte holte das venezianische Geschwader ab, das Otranto, Syrakus, Messina und Neapel anlief⁵.

Die gesamte italienische Kaufmannschaft zerfiel in ebenso viele Genossenschaften oder Nationen, als Stadtstaaten am Brügger

¹ Diegerick VH S. 56. — Neben Deutschen, Spaniern, Portu giesen nehmen sie 1846 am Tuchhandel zu Maubeuge teil, Hans. U. B. III n. 81. — Auch sehr spät (1498) sind Piacenzer in Brügge be zeugt, Schulte I S. 591 Anmerk. 8.

² Bini S. 158, Urk. vom 1. Aug. 1898; ders. handelt S. 140 ff. über den Konsul Luccas zu Brügge. Nach Schulte I S. 597 wurde das Statut von 1869 im Jahre 1498 in Gegenwart von 12 Lucchesen erneuert. Übrigens sind sie schon 1851—52 in Brügge bezeugt, cart. I n. 287.

⁸ Schulte, I S. 289. — Cart. I n. 872, nämlich 800 lb. gr. = 8600 lb. par. — Noch zwei Lucchesen, Pietre Bruneelle und Jake maede Fab© werden namentlich zu preste ende pointinghen heran gezogen; sonst erkennbar ein Mailänder und zwei Florentiner.

⁴ Siena, cart. I n. 116. — Über die Buonsignori vgl. oben S. 152. Thomas Fini von der Gesellschaft der Gallenari ist seit 1806 Em pfänger von Flandern, Fris CRH 5X (1900) S. 4. — Die Urk. von 1898, die auch Kaufleute von Bologna nennt, bei Bini S. 158.

⁶ Vgl. Bawdon Brown, Einl. S. 64.

Handel teilnahmen. Dazu traten die wirtschaftlich weit fort geschrittenen Katalanen. Die Einheit bildete durchaus die natio. Zu einer universitas haben die Italiener es nicht eigentlich ge* bracht. Abmachungen, an denen alle „Nationen“ beteiligt sind, kommen zwar vor — 1393 werden einschließlich der Katalanen neun aufgezählt — aber sie haben mehr ihren Grund darin, daß diese Romanen dieselbe wirtschaftliche Stellung inne haben, die sie beim Geldverkehr und Zahlungsusancen von den sonstigen Kauf leuten in Brügge sondern. Die drei Kaufmannshäuser der Floren tiner, Venezianer und Genuesen — ihr rotes Georgskreuz im weißen Feld schaut noch heute von der Front ihrer „Loge“ auf die veränderten Zeiten ziemlich trübselig hinab — geben deut lich zu erkennen, daß im damaligen Europa für eine italienische Kaufmannschaft kein Raum war.

m . Brügge um 1300.

12. Kapitel. Die Stadt

1. Die Umgebung.

Die Jahrhunderte haben die Verlandung des Swin so gründlich besorgt, daß heutzutage Brüggens Umgebung nach Nordosten relativ hoch und trocken liegt. Wenn man aber in den kalten Monaten des Jahres das Land durchstreift oder von einem jener mächtigen Kirchtürme von Damme oder St. Anna-ter-Muiden ausschaut, so erinnern bis an den Rand gefüllte Gräben, feuchte Wiesen und hier und da aufblinkende Wasserflächen an die Zeit, wo das Wasser der alleinige Gebieter war. In der Tat, wer zur Normannenzeit das Sinkfal aufwärts segelte, sah rechts und links weite Sumpfflächen und kaum bewohnte Niederungen. Im Südwesten, in der Richtung auf Brügge säumte das Waidgebiet von Turholt noch eben den Horizont. Recht unwirtlich sah es hier in der äußersten Nordwestecke Flanderns aus. Aber alsbald entwickelt sich gerade in den Alluvialgebieten reges bäuerliches Leben; Fischer- und Schiffergemeinden setzen sich an, und der Wanderhändler nimmt hier seinen Wohnsitz. Während südlich von Brügge der Sandboden die Siedlung wenig begünstigt, entstehen westlich bis zur Yser hin, im Norden zwischen der schützenden Dünenkette und der Fahrtrinne nach Brügge und endlich östlich derselben zahlreiche Orte, die in Brügge die führende Stadt sehen. Galbert berichtet von der Einung, die Brügge mit zwölf Nachbargemeinden am Palmsonntage, 27. März 1127, zum gemeinsamen Vorgehen bei der neuen Grafenwähl

einging. Oudenburg, Aardenburg, Ostburg, die alten Fortifikationen, sind auch darunter¹.

Der tiefe Friede unter den beiden Grafen des Hauses Elsaß hat im 12. Jahrhundert die Kulturarbeit am Swin mächtig gefördert. Was sich vom Freien Lande südlich von Brügge ausdehnt, war und blieb arm — schon damals betrieb man auf den dortigen Moorstrecken den Torfstich — aber dem Swin wurden die Polder abgewonnen, deren Meerschlick reiche Erträge sichert. Auch rückte die Überschwemmungsgefahr mit dem fortschreitenden Eindeichen von Brügge ab. Im 12. und 13. Jahrhundert ernährte das Brügger Gebiet „reich an Feldern und Weiden“ ² eine starke Bevölkerung, und es ist sehr fraglich, ob das Land je später eine gleiche Periode allseitiger Prosperität gesehen hat.

Schon vor 1300 wenden sich in Dorf und Ackerstädtchen alle in der Landwirtschaft entbehrlichen Kräfte der Tuchmacherei zu³ Wir können die Zone dieser Landesindustrie gegen die der Polder, der Schifffahrt und Fischerei ziemlich genau abgrenzen: Während die Orte am Swin von Damme abwärts von der See ihre „Nahrung“ bekommen, sind die Gemeinden, die damals oder später mit der Weberei in Verbindung stehen, vornehmlich auf dem Landrücken östlich und südwestlich von Brügge zu suchen⁴.

¹ MG. SS. XII 688esff. — Es sind die vier östlichen: Isendike, Ostburg, Reddenburg (später Aardenburg), Lapscore; die drei nördlichen: Lisseweghe, Uit- n. Ostkerken; im W. Slipe, Ghistel, Oudenburg, endlich im S. nur Lichtervelde (ö. Turholt) und Ladbeke. Dies Ladbeke vermag ich nicht aufzufinden. Sollte nicht Jabbeke (sw. von Brügge) oder Lembeke (ö.) zu lesen sein? — Dazu sei Ostkamp, eb. S. 614^{1/2} im Süden genannt.

a MG. SS. XXVI Philipp. Lib. n v. 104.

³ Über die Anfänge der ländlichen Weberei in Flandern vgl. Pirenne, Une crise industrielle au XVI. siècle. Bull. de l'Acad. roy. de Belgique, Classe des lettres 1905 S. 504.

⁴ Vgl. unten. Genauer gesprochen, schließt eine Linie durch Lisseweghe - Dudzeele - Damme - Moorkerken die Orte des wullewerc in nordöstlicher Richtung gegen das Swin ab. — Zum Vergleich ist der heutige Zustand heranzuziehen: Die Spitzenfabrikation hat ihre nördliche Grenze gegen die flandrische Ebene in Keyem, Leke, Jabbeke, Brügge, Moorkerken, vgl. Blanchard S. 318.

Brügge hat es frühzeitig verstanden, in seiner Umgebung Einfluß zu gewinnen. Schon auf jener Versammlung am 27. März 1127 waren die Brügger die Einberufer. Sodann haben seine Schöffen als Appellinstanz einer jeden Stadtschöffenbank der Umgegend fungiert. Brügges Recht wurde auf Neugründungen übertragen. Auch kräftig aufstrebende Städte wie Sluis-Lamminsvliet haben es als Oberhof anerkennen müssen¹. 1303 hatte Brügge 27 solcher „Kleinstädte“ unter sich², und dieser Rechtsbezirk erstreckte sich noch über das 1127 umfaßte Gebiet hinaus. Reichte er doch im Westen bis an die Aa, soweit die Landschaft überhaupt noch dem flandrischen Grafen unterstand, griff mit Poperinghen über die Yser und bis ganz in die Nähe Yperns hinüber, machte mit Turholt erst Halt vor den Orten, die zum Lystale gravitierten, und schloß sich mit Eecloo und Caprik gegen Gent, mit Isendike und Hughevliet gegen Biervliet und das Land der Vier Ämter ab. Die ganze Fülle von Städten, die sich namentlich am Swin zusammendrängten, darunter Aardenburg, Sluis, Damme, nahmen in zweiter Instanz ihr Recht vor den Brügger Schöffen.

Als Belohnung für die Schlacht von Kortryk wurde Brügge am 30. Okt. 13028 sogar die Einsetzung der Schöffen in diesen Städten, die bisher dem Grafen gewahrt war, vergeben, und da auch die Verwaltung in den Händen der flandrischen Schöffenkollegien fast ausschließlich lag, so besaß die Stadt Brügge eine sehr ansehnliche Machtstellung, die möglicherweise im Verein mit Gent und Ypern zur völligen Loslösung von landesherrlicher Botmäßigkeit hätte hinüberführen können.

* Häpke S. 72.

² Cout. de la ville de Bruges I n. 24: Dit ziin de smale steden hoofdende an de stede van Brucghe. Das undatierte Schriftstück setzt Gilliodts-van Severen zu 1303 an. Es wird infolge der sogleich zu erwähnenden Urk. Gheldolf IV n. 26 vom 30. Okt. 1302 verfaßt sein.

* Gheldolf IV n. 36. Auch das Bannerrecht über dies Gebiet — eil dou Franc, eil de la canscellerie et eil des petites villes de la chastellerie — wurde Brügge am 23. Februar 1804 ausdrücklich bestätigt, eb. n. 40.

2. Schöffentum, Stadt und Bevölkerung.

Das eigentliche Schöffentum von Brügge begann indessen erst wenige Kilometer vor den Toren. In drei Stunden konnte man seine etwa 15 km lange Grenze umschreiten. Innerhalb dieser Bannmeile befand man sich schon in der Stadt im Kechtssinne; daher denn das Gewerbe- und Kaufmannsrecht vielfach mit dem Schöffentume von Brügge rechneten. Als die städtische Hechtsbank errichtet wurde — etwa 1127 — war das Schöffentum auf die befestigte Stadt beschränkt, und auch die Keure von 1190 brachte keine wesentliche Erweiterung. Bei wachsender Zuwanderung stellte sich damit ein bedeutendes Mißverhältnis ein. Wichtige Bestandteile der Einwohnerschaft, die Weber im Südosten, die Pfandleiher im Nordwesten waren den städtischen Behörden entzogen. Die Nutzung der umliegenden Ländereien stand auf Grund privatrechtlicher Titel wohl schon längst den Bürgern der Stadt zu. 1272 gelang es der Stadt endlich, das zu eng gewordene Kleid abzustreifen. Von Gräfin Margaretha kaufte sie die Herrschaften des Maendagschen und Vormezeelschen, dazu einen Teil der Herrschaft Syssele¹, wozu sich ihr der zeitiger Lehnsinhaber Gautier auf Aufforderung der Gräfin auch bequeme. Dazu wurde im Norden das Sint-Gillisdorp von Johann, Herrn von Praet, und seiner Gemahlin Cateline erworben⁸

1 Das Dorf Syssele liegt einige km Östlich von Brügge. Südlich davon findet sich der Name „Maendagsche“.

⁸ Diesen wichtigen Akt, der den Norden des Schöffentums erst schafft, hat Gheldolf IV S. 40 ff. übersehen, vgl. Urk. n. 1368 des Cron. et Cart. Dun. — St. R. 1288 — Cout. de la ville de Bruges I S. 615 hat **2000** lb., die man für den Erwerb zu zahlen hat. Die Herrschaft Praet entspricht dem Kirchspiel von St. Gillis, Inv. Intr. S. 363.

(1286). Damit war jene Zone geschaffen, die abgesehen von geringen Änderungen bis zur großen französischen Revolution Bestand gehabt hat. Ihre Herren, die Brügger Schöffen, die sich übrigens ihren neuen Untertanen gegenüber als harte Machthaber bekundeten¹, waren nur noch durch die Immunität von Propst und Kapitel des hl. Donatian beschränkt, die etwa ein Zwölftel des ganzen städtischen Bodens einnahm²

Da also jeder, der innerhalb der Brügger Bannmeile wohnte, der Rechte und Pflichten des Bürgers teilhaftig war, so konnte namentlich die Weberbevölkerung sich in Vorstädten ansiedeln. Man findet speziell Sint-Gillishoek im Westen vor dem Eseltor und Sint-Salvatorshoek südwestlich davon genannt. Aber auch die Katharinenkirche, zu der die Weber sich hielten, lag vor den Toren in fast südlicher Richtung von der Stadt⁸

Freilich hätte kein mittelalterlicher Städter die Vororte für voll angesehen. Für ihn begann Brügge erst innerhalb des Befestigungsringes. Da ist es nun nicht uninteressant, die Geschichte der Verteidigungsanlagen in ihrem Zusammenhang mit der Stadterweiterung und deren wirtschaftlichen Vorbedingungen zu verfolgen.

Die ersten Ansiedler hatten sich gegen Einfälle von der See her durch die Burg gedeckt; ihre Häuser duckten sich gleichsam hinter deren Mauern. Auch bei der Anlage der beiden Hauptkirchen, U. L. Frauen und der heutigen Kathedrale, war dieser Grund bestimmend. Dies Brügge, das wir als die Stadt Galberts kennen lernten, wurde 1127 befestigt. Als dann im

¹ Darum beschwerten sich 1280 die Populären: Dat die van den Zieclschcn ghevriet waren gheliec dien van der poert (Brügge) ende hierof hebben sie langhe veronrecht iwesen, WamkÖnig II n. 55; besser Gheldolf IV n. 14.

² Inv. V. S. 76/77. — 1293 war übrigens auch Erwerbung dieser Herrschaft geplant, eb. I. n. 70 S. 35; Gheldolf IV n. 26.

⁸ Die Vorstädte bei Beaucourt S. 82. — Die acht Weber quartiere sind de Buersch, d'oude Muelne, Cnyperin, de Vlaminporte, t'Oudenbuersch, t'Selverin, t'Nordinne und Sinte Jacobs-huus, Recueil S. 591.

13. Jahrhundert neue Stadtteile durch den Graben angegliedert wurden, der am Kai der Goldenen Hand in westlicher Richtung von der Reye abbiegt, hat die Stadt reyeabwärts bereits Terrain gewonnen: Die Grafenburg rückt in die Mitte der Straßenzüge. Diese zweite Enceinte wird während der letzten Kriegsjahre mit Philipp II. August angelegt sein, dessen erster Anmarsch 1213 auf keinen Widerstand gestoßen war¹. Noch 80 Jahre hat es gedauert, ehe eine dritte Verteidigungslinie geschaffen werden mußte. Diesmal betreiben sie die Franzosen (1297), da Philipp IV. Brügge seinem Domanium schon angegliedert glaubt, das er gegen die Anhänger der Dampierres zu Damme und Aardenburg und ihren englischen Verbündeten, Eduard I., in Gent verteidigen will. Man kann es den schmucklosen, kriegerischen Formen der glücklich in ziemlicher Anzahl erhaltenen Tore noch ansehen, daß es sich um raschen Bau unter den Augen des Feindes handelte. Eine Mauer führte man nur an einigen Stellen auf; der breite Wasserlauf schützte genug. Das kürzlich von der Stadt erworbene Sint-Gillisdorp und das östliche Terrain jenseits der Reye wird jetzt einbezogen, ebenso die Straßen westlich des alten Freitagmarkts, des heutigen Bahnhofsplatzes. Nach allen Richtungen hatte sich die Stadt also gedehnt, nicht zum wenigsten wiederum nach Norden, nach Damme zu².

Es war ein Gürtel von fast 7 km Umfang geschaffen. Freilich war er der damaligen Stadt wohl ebenso zu weit wie der heutigen, und die Trace, welche die Brügger Feldmesser so sorgsam regelmäßig zogen, umfaßte weite Gärten, Grasflächen, tote Reyearme, wie die Vulders- oder Vuylreye an Stelle der heutigen Annunciatenstraße; auch die drei städtischen Wandrahmen Cattevorde (St. Jakob), Frerenackere (St. Gillis) und Hoyer (St. Anna) waren einbeschlossen⁸. Man zählte gegen 1300

¹ Geneal. com. Flandriae MG. SS. IX S. 831w.

² Ann. Gandenses zu 1297, eb, XVI S. 662a u. 663j, dazu Inv. Intr. S. 342. — Ende August 1297 hatte Eduard I. von England Brügge noch in verteidigungsunfähigem Zustande angetroffen.

⁸ Inv. Intr. S. 361. — Über diese Vuldersreie unterrichtet Plan n. 234 des Brügger Stadtarchivs.

sechs Pfarrkirchen, wozu noch zwei unmittelbar vor den Toren gelegene, die Katharinen- und Kreuzkirche kamen. Seit Galberts Zeit, der vier von ihnen gekannt hatte, hatte man St. Gillis und St. Jakob erbaut¹; zweifellos waren auch die Pfarrgemeinden seither sehr viel größer geworden. Hinzu kommt die Fülle von geistlichen Anstalten, Klöstern, Stiftern und Hospitälern, von denen namentlich die Karmeliten und Augustiner durch ihre Beziehungen zu den Fremdkaufleuten interessieren²

Aber so vieltürmig das Stadtbild auch war, es dominierten U. L. Frauen und St. Salvator in Verein mit einem profanen Bauwerk, dem Hallenturm. Er war aus feudalen Anschauungen heraus angelegt: Wie jedes Schloß, so wollte auch die Kommune ihren Beifried besitzen. Er ist denn auch das eigentliche Wahrzeichen der Stadt geworden. Seitdem das erste hölzerne Bauwerk mitsamt seinen Urkundenschätzen 1280 abgebrannt war³ überragte der steinerne Neubau in zwei wuchtigen soliden Geschossen stolz und trotzig seine Stadt. Erst dem ausgehenden 15. Jahrhundert, als die wirtschaftliche Dekadence bereits entschieden war, blieb es vorbehalten, das zierliche, aber un-

1 Gheldolf IV S. 43ff. Eingerechnet ist St. Donatian als Pfarrkirche der Burg. — Galbert zählt auf: St. Christoph, quae in medio fori comitis est, S. 580¹⁴, 594^M; die Marienkirche 616[^], Erlöserkirche 594⁴³, St. Donatian passim, St. Peter extra muros S. 574^M westlich der Burg, findet sich später nicht mehr. Die Kreuzkapelle kommt schon 961 vor, aber nicht als Pfarrkirche für die Brügger Bevölkerung.

9 Die Karmeliten, bekannt seit 1266, Gheldolf IV S. 50. Der Clerk des deutschen Kaufmanns entnahm 1500 einigen Grabsteinen die Nachricht, „etlike“ deutsche Kaufleute seien „fundatores gewest“, Leitfaden S. 25 St. 32. — Nach Beaucourt S. 85 hielten auch Engländer und Aragonesen sich zu den Karmeliten; derselbe nennt die Augustiner für Spanier und Italiener. So besitzen die Lucchesen in der Augustinerkirche eine Kapelle, Bini S. 141.

8 Vlāmi8ch zumeist beelefroot (beffroi), so St. R. 1332—83 — cart. I n. 241. — Der Brand Inv. I n. 94; auch Johannes Longi Chron. S. Bert. MG. SS. XXV S. 8636l. — Der Turm des Mittelalters trefflich auf einer Miniatur Froissarts, abgebildet bei Dietrich Schäfer, Die Hanse. Bielefeld und Leipzig 1903. S. 37.

organische obere Achteck aufzufahren und dadurch das gute Verhältnis zu zerstören. Es ist, als ob das hybride Verlangen, der Stadt auch über ihre Kräfte hinaus Glanz zu verleihen, sich an den architektonischen Formen gerächt hat. Auch abgesehen von den Hallen machte Brügge einen stattlichen Eindruck. Allerdings verschönten um 1300 die Häuser der fremden Kaufleute, die ja sämtlich der Hochblüte Brügges angehören, das Stadtbild noch nicht; aber die Wohnhäuser sind bereits durchgängig mit Ziegeln gedeckt und die Türme der Vornehmen, die für Gent so charakteristisch waren, fehlen nicht darunter¹. Bei dieser Sachlage gab es ein Gewerk, das nicht vorwärts kam, die Strohecker. Schon 1309 standen sie den Ziegeldeckern bedeutend nach; statt zwei Geiseln wie diese sollten sie dem König von Frankreich nur vier stellen. Gelegentlich werden sie überhaupt nicht mit aufgeführt, wenn sie auch noch fortvegetierten⁸ — Auch für Straßenpflasterung und -Reinigung tat die Stadt schon ein übriges. Vor den Toren, etwa nach Scheepsdaele hinaus, hatte man Steinwege, und wenigstens die Hauptstraßen waren gepflastert⁸. Für Fortschaffung des Unrats hatte die Kommission der muederheren⁴ aufzukommen. Eine große Sorge der Stadtverwaltung waren die Wasserverhältnisse. Nicht

* Will. Brit. Philipp lib. n MG. SS. XXVI S. 321 v. 87

— — communia Gandavorum

Tnrritis domibns, gazis et gente snperba.

Für Brügge vgl. Inv. Intr. S. 347: Thurris Ravenni Danwilt. Seht ansehnlich nehmen sich durchweg die Straßenansichten der altniederländischen Maler etwa auf dem Genter Altar aus. — Über die Kaufmannshäuser vgl. Pirenne, Geschichte H S. 494; Hans. Gbl. Jg. 1873 S. 39 ff. und die Abbildungen bei Sanderus.

* 1309, Warnkönig II n. 70. 1318, cart. I n. 209. 1366 führen sie noch ein eigenes Siegel, abgebildet bei Gailliard, vgl. eb. S. 22.

* St R. 1291 - Gheldolf S. 41 Anm. 1; St. R. 1290—91 — cart. I n. 100: Pro calceia in vico fullonum; ferner Inv. Intr. S. 419 — St. R. 1294: Pro calceia inter pontem gniis et ecclesiam S. Johannis u. öfter. — Nach Gilliodts, Bruges S. 17 brauchte die Stadt 47000 neue Pflastersteine im J. 1286.

⁴ Compte Glossar.

nur galt es, die Stadt mit Trinkwasser zu versehen¹, sondern die zahlreichen Grachten, Schiffs- und Abzugsgräben, wollten in gutem Stande gehalten sein. Dafür hatte der Brügger Bürger aber auch die Genugtuung, „zwischen Schlamm und Sand“ 8 eine Stadt aus eigener Kraft geschaffen zu haben, wie man sie im nördlichen Europa so leicht nicht wieder fand.

Die Frage nach der Bevölkerungszahl, zumeist einer der dunkelsten Punkte der Geschichte mittelalterlicher Städte, scheint für Brügge ziemlich günstig zu liegen. Möglicherweise ist 1292 eine allgemeine Musterung oder Neuorganisation der Bürgerwehr vorgenommen. Die Poorter, die zu Pferde dienten, zählten in ihren ersten drei Klassen, die im Besitz von 1000—3000 lb. und mehr waren, 243 Mann; in den beiden letzten, die das Vermögen von 300—1000 lb. umfaßten, mindestens 800, so daß sich die Gesamtzahl von stark 1000 erwachsenen männlichen Personen ergibt. Die Ämter stellten 7368, wenn nicht, wie wahrscheinlicher, 8278 Mann⁸ Die Brügger Bürger zählten

1 Lodovico Guicciardini, *Descrittione di tutti i Paesi Bassi altrimenti detti Germania inferiore*. Antwerpen 1667. S. 226. Noch im 16. Jahrhundert galt die Wasserversorgung als mustergültig. Heute wird vor dem Brügger Trinkwasser gewarnt!

8 Vidal de la Blache S. 79, „entre la boue des alluvions et le sable des landes“.

8 Zur Anzahl der Poorter vgl. Inv. I n. 64 und die Ausführungen Gilliodts- van Severen daselbst. — Schwieriger ist die Frage nach der Zahl der Fußtruppen. Felix de Vigne, *Recherches historiques sur les costumes civils et militaires des Gildes et des Corporations de Métiers*. Gent 1847. S. 41f. teilt ein angeblich im Brügger Stadtarchiv vorhandenes Dokument mit, das für 1292 zunächst 1974 Mann nach fünf Stadtquartieren, dann 3296 Weber, 1984 Walker, 1022 Scherer nennt. Die Urkunde ist zwar, wie mir der beste Kenner der reichen Archivbestände der Stadt Brügge, Dr. Gilliodts-van Severen, mitteilt, daselbst nicht mehr vorhanden; aber Vignes Angaben, die Details und die Zusammenstellung mit Inv. I n. 64, worauf er gleich nachher zu sprechen kommt, sind glaubhaft. Fragt sich, ob er richtig gelesen hat, zumal er selbst S. 48 die Stärke der Handwerker anders, nämlich auf 7368 Mann angibt, ferner ob wir es mit dem Gesamt- oder einem Teilaufgebot zu tun haben. An sich stimmen die Zahlen, ob man nun 8278 oder 7368 Mann für die Ämter annimmt, nicht Übel zu dem,

demnach 1292 etwa 9300 Köpfe, und die Gesamtbevölkerung ist also auf gegen 50000 ständige Bewohner anzuschlagen. — Vergleichen wir dies Resultat mit den Ergebnissen auf deutschem Boden, so folgt eine ganz bedeutende Überlegenheit der flandrischen „Großstadt“. Weder der Norden mit Lübeck und Köln noch der Süden mit Nürnberg und Straßburg hatte gleiche Menschenmengen aufzuweisen¹.

was wir über Genter Rüstungen zu 1356 bei N. de Panw, De voorgeboden der Stadt Gent. Gent 1885. S. 165 lesen. Wenn dagegen Fonck-Brentano S. 41 Anm. 1 Brügge 160000, Gent 200000 Seelen gibt, so ist das gänzlich ausgeschlossen.

¹ v. Below stellt in der Vierteljahrschrift II (1904) S. 477 einige Daten zusammen: Lübeck 1460—61 20486; 1487—88 22172 Einwohner, Nürnberg 1449 über 20000, Straßburg 1476 ca. 26000, Köln in der zweiten Hälfte des 16. Jahrh. 37000.

3. Finanzen. Der Konflikt von 1280—81.

Wenn es nun aber schließlich nicht allein darauf ankommt, wieviel Esser eine Stadt zählt, sondern was die Bürgerschaft leistet, so müssen wir Brügge außerordentliche Tatkraft und Energie zugestehen. Die Schlacht bei Kortryk am 11. Juli 1302 sah das Brügger Aufgebot, vermindert um die französisch gesinnten „Leliaerts“, fast ganz auf eigene Kraft angewiesen, als Sieger über eins der glänzendsten Ritterheere, das damals Europa besaß. Nicht minder imponierend sind die finanziellen Leistungen der Stadt. Es ist fast unglaublich, was sie sich selbst zutraute und was andere ihr zugemutet haben.

Voran der Landesherr. Nach den Unruhen 1280—81 hat Graf Guido von Dampierre im ganzen 225000 lb. par. oder art. als Strafsummen festgesetzt, dazu eine jährliche Rente von 1000 lb. par.¹ Man sehe ferner das Bündel Schuldbriefe ein, die ebenso viele größere und kleinere Anleihen des Grafen und seiner Söhne bei ihrer Guten Stadt bedeuten² Dagegen war Philipps des Schönen Bitte um Kriegshilfe, der die Brügger am 26. März 1296 mit 1500 lb. par. entsprachen, noch bescheiden zu nennen⁸

1 Vgl. Gheldolf IV S. 105. — Inv. I n. 17 (20. Sept. 1281) und Anm.

a Delepierre, namentlich S. 95; Gui kontrahiert 89700 lb. 10 s. tur. bei den Schöffen von Brügge; bei Zahlungsverzug hat er und sein ältester Sohn Robert sich zum Einlager zu stellen.

» Gheldolf IV S. 118.

Nimmt aber die Stadt zu eigenem Nutzen Lasten auf sich, so sind nicht minder bedeutende Summen im Spiele. Die Erweiterung hat Brügge 9630 lb. flandrisch gekostet¹; der Kleine Zoll mußte mit 2900 lb. art. bezahlt werden. Als man 1297—98 Kanal- und Deichbauten unternahm, wurde an Arbeitslohn, Material und Transport 7925 lb. 9 s. 8Vs d. verausgabt. Im selben Jahr 1297 war die äußerst kostspielige Befestigung auszuführen. Wenn es sich bei dergleichen Bauten wie etwa der Aufführung der Neuen Halle, die 12100 lb. verschlang, um einmalige Ausgaben handelte, so bedurften die Gelder für Erhaltung der Fahrtrinne, für Deichbauten und später für die Swinkorrektion steter Erneuerung²

So figurieren denn im städtischen Budget recht bedeutende Summen. Die achtziger Jahre des 13. Jahrhunderts hatten trübe genug mit Aufruhr und Fortzug der Fremdkaufleute begonnen; aber man glaubte im Finanzjahr vom 15. Okt. 1281 bis 14. Okt. 1282 doch der Summe von 21653 lb. 18 s. 0¹ d. zu bedürfen, wovon fast die Hälfte, nämlich 10840 lb., durch Anleihen bei den Bankiers von Arras gedeckt werden mußte. Wieder kennen wir die Einnahmen des Jahres 1287—88 mit 55566 lb. 37 d., die Ausgaben mit 55023 lb. 1972 d. Diese Zahlen gewinnen erst rechtes Leben, wenn wir Ypern im Jahre 1304—05 15265 lb. einkassieren sehen⁸ Ypern haben aber Zeitgenossen im 13. Jahrhundert gelegentlich auf 200000, dann wieder auf 40000 Seelen schätzen können, wozu freilich ein mittelalterliches Ingenium, das mit Zahlen nicht recht umgehen kann,

¹ Einschließlich einiger zugehörigen Hechte wie Fischerei in der Reye eb. S. 59 Anm. 2 für 400 lb.; die beiden Ammanien von Syssele und den Maendaghers eb. S. 59 und 57 Anm. 1. — Mit allen Unkosten kam man wohl auf 10000 lb. flandrisch.

² Kanalbauten 1297—98, cart. I n. 127; im Jahre 1307—08 wird für Baggern (backene) zwischen Brügge und Damme und in der Stadt an Arbeitsleute 5296 lb. 2 s. gezahlt eb. n. 155. — Über die Neue- oder Wasserhalle vgl. cart. I n. 92 und 102.

⁸ St. R. 1281—82 bei James Weale in La Flandre III (1869—70) S. 137. Das Budget von 1287—88 bei Wamkönig II n. 68. Für Ypern vgl. Hans. U. B. HI S. 269 Anm. 1. Gent hat 1314—16 eine Einnahme von 61000 lb., Espinas S. 263 Anm. 4.

gehörte¹. Die Glanzleistung Brügges war das Jahr der Schlacht von Kortryk. Seitdem die flandrische Partei Ende Mai 1302 die städtischen Finanzen in die Hand nahm, wurden bis zum 5. Februar 1303 unter Zuhilfenahme aller Mittel, Konfiskationen, Anleihen, Beihilfen 115546 lb. 10 s. 11/a d. aufgebracht, denen 133932 lb. 12 s. 2 d. an Ausgaben gegenüberstanden³.

Nach mittelalterlicher Gepflogenheit wurde der Stadthaushalt zumeist durch indirekte Steuern, Verbrauchsabgaben, „assisen“, bestritten. So waren im Jahre 1287—88 73% der Gesamteinnahmen auf diesem Wege eingegangen. Wein, Bier, Meth und eine Wägeabgabe trugen die Hauptlast; weder Brot, Öl noch Salz kamen dagegen in Betracht. Diese vier sogenannten großen Akzisen ergaben 1331—32 für sich allein 47285 lb. 19 s. 4 d 8. Davon fallen auf die Weinakzise, die z. B. in Douai im Mittel 72—1/10 des Preises betrug, fast 66%, dem das Bier mit 23% folgte. Ypern hatte 1304—05 nur 45% für Wein, Gent 1314—15 nur 31% erhalten. Wir werden die 20—30%, die in Brügge mehr an Wein konsumiert wurden, der größeren Wohlhabenheit der Kaufstadt gegenüber den Weberstädten, vor allem aber dem Fremdenverkehr zugute schreiben. Hatte man nämlich zur Winterszeit ein Umstehen des Grutebiers nicht zu befürchten, und waren die Vlamen dann unter sich, so änderte sich das Verhältnis beträchtlich. Bier trat mit 45% an erste Stelle, dem der Wein mit 26% folgte. Auch Meth wies dann mit 19% eine hohe Quote auf⁴.

¹ Pirenne, Les dénombrements de la population d'Ypres au 15. siècle (1412—1506), Vierteljahrschrift I 1903 S. 3. — Im Jahre 1304—05 lag seit 1297 und wieder seit 1302 eine schwere Kriegszeit hinter Ypern.

² Compte S. 45 u. 48. — Der Terminus a quo ist noch genauer zu bestimmen durch die Brügger Mette, 18. Mai 1302, die Brügge den Populären in die Hände gab.

³ Im allgemeinen vgl. Espinas S. 248ff.; ferner Inv. I n. 83 und 91, und den Genter Mönch MG. SS. XVI S. 154. — Über die vier großen Akzisen vgl. Inv. I n. 152 und cart. I n. 237.

⁴ Die Akzise und der Preis in Douai bei Espinas S. 250. — Inv. I n. 158 ist die Abrechnung eines Akzisenquartals etwa zu 1300 erhalten.

Man mag sich vom Standpunkt der Billigkeit zu den in direkten Steuern stellen, wie man will, jedenfalls waren sie ein bedenkliches Moment für die politische Ruhe des Gemeinwesens. Wenn die Herren von der Schöffenbank große Summen zur Führung des Stadthaushaltes für nötig erachteten, so erregte das dadurch bedingte Anziehen der Steuerschraube nicht wenig Unzufriedenheit unter der Bürgerschaft. Auch war eine leicht gläubige mittelalterliche Stadtbevölkerung unschwer zum Zweifel an der Ehrlichkeit ihrer Oberen zu bringen. Schon 1280 klagte die Gemeinde, „daß die Akzise niemals so schwer wie jetzt gewesen sei“. Die Steuerfrage war denn auch ein erster Stein des Anstoßes für die Herrschaft Philipps des Schönen. Dabei sorgte die Vergebung der Akzise an Generalpächter, daß die reichen Mittel gar nicht einmal unverkümmert der Stadt zugute kamen. Überhaupt war die Finanzverwaltung ein Krebsgeschwür Brügges wie der flandrischen Städte im allgemeinen. Im Schöße der Regierungskollegien, dieser eng verbundenen Cliquen, sind zweifellos Unregelmäßigkeiten vorgekommen. Wenn der Syndikus Mag. Nicolaus van Biervliet der Ältere in seinem Testament (Juli 1293) Stadt und Gemeinde von Brügge 1400 lb. flandrisch mit der Begründung hinterläßt: „Weil wir, wenn wir Wohltätigkeit üben, zuerst denen verpflichtet sind, von denen, wie wir wissen, wir Güter empfangen haben“, so erinnerte das an die Worte der Beschwerdeschrift, die der gemeine Mann dreizehn Jahre vorher gegen ihn geschleudert hatte. Unter dem Namen von

1 Die Eingabe — eine wichtige Quelle — bei Wamköning II n. 66, besser Gheldolf IV n. 14. Biervliet hat angeblich unrechtmäßig von der Stadt eine Rente von 100 lb. gekauft (100 lb. siars, die hie cochte jeghen die stede) und dafür und mit anderen Mitteln Haus und Land erworben. Jetzt fordert die Gemeinde: Dat hus ende land ende al datter toebehort si der meentucht, bedi dat comen es van der meentucht. Auf diese 100 lb. sollen ihm keinerlei Ansprüche mehr zufließen; vgl. auch die Bestimmung des Testaments: Quod in dicta summa restitutionis ville facta[e] est comprehensa pecunia, quam habui de Johanne Aure et que erat ville, non sua, usque ad summam 72 lb., quas ipse ville debet dumtaxat. Das Testament in Cron. et cart. Dun. n. 1321.

Gratifikationen oder in der rechtlich schwer anfechtbaren Form der Verdingung städtischer Arbeiten und Bauten flössen sicherlich bedeutende Summen in die Taschen der regierenden Geschlechter. Ungeachtet eines Erlasses Philipps des Kühnen von Frankreich wollten sich die Herren auch nicht zur Rechnungsablage verstehen, und seit 1278 war die Stadt zu Anleihen geschritten, was früher unerhört war.

Da noch andere Klagen hinzukamen, tat die Bürgerschaft den folgenreichen Schritt und brachte ihre Beschwerden vor den Landesherrn Grafen Guido (1280). Aber sein Eingreifen — wir gehen etwas näher auf diese Wirren ein, weil sie den Hintergrund zum ersten großen Konflikt Brügges mit den fremden Handelsgästen und deren Sezession nach Aardenburg bilden — führte nur zum Moerlemaye-Aufstand. Die Rechnungsablage wurde in der neuen Stadtordnung des Grafen vom 25. Mai 1281 zwar bewilligt; vor ihm, seinem Stellvertreter oder einigen von ihm ernannten Vertrauenspersonen der Gemeinde sollte sie vor sich gehen. Im übrigen aber blieben sämtliche wichtige Forderungen unerfüllt; zumal von Gemeindeausschüssen war nicht mehr die Rede. Wie wenig Guido die populären Forderungen berücksichtigte, zeigte sein Verfahren gegen acht Hauptvertreter des alten Stadtreiments, welche die Gemeinde des Schöffenamts für alle Zukunft verlustig erklären wollte. Sie hatten sich während der Unruhen schon vor der ersten Aufforderung zur Unterwerfung durch Guidos Sohn Robert aus der Stadt begeben und wurden jetzt, am 27. Mai 1281, wegen ihres Wohlverhaltens von sämtlichen Geldbußen befreit, die Guido der zum Gehorsam zurückgebrachten Stadt so ausgiebig auferlegte. Wenn zuvor Klage über die Akzise geführt worden war, so war nun an ihre Erleichterung noch viel weniger zu denken, und die großen Strafsummen mußten bei

1 So datiert WamkÖnig mit Recht. Daraus ergibt sich 1278 als das erste Jahr der Anleihen, vgl. Art. 2: Vort betoghet die meen tucht, dat waren burghmeesters Pieter van Curtrike ende Pieter Bonin ende do ne was die stede niet sculdich te woekere sonder wesekine (Waisen) ende dit nes newaer tve jaren.

9 Guidos Keure, Gheldolf IV. n. 16; vgl. auch n. 15 und 17.

fremden Geldleuten vornehmlich den Crispini zu Arras aufgebracht werden. Einstweilen trieb die Stadt einer bodenlosen Schuldenwirtschaft entgegen¹. Ein weiteres Resultat des Konflikts von 1280—81 war ein tiefes Zerwürfnis zwischen dem Landesherrn und seiner Stadt. Während die Schöffengeschlechter nicht ohne Erfolg zu Paris gegen Guidos neue Stadtordnung Einspruch erhoben², mußte den gemeinen Mann ebenso die verweigerte Wiederherstellung der im Beifried verbrannten Privilegien wie die wachsende Finanzlast erbittern, Dinge, die Brügges Haltung zur Franzosenzeit (1296—1302) und damit das ganze Wirtschaftsleben der Stadt aufs tiefste beeinflussen sollten.

1 1288 Nov. ist Brügge den „Atrebaten und anderen sub usuris“ 19780 lb. schuldig, Wamkönig H n. 68. — Eine Abrechnung von 1804 — Anleihen der Kriegsjahre! — ergibt eine Schuld an die Bankiers von Arras von 140110 lb. 13 s. 4 d., wozu die Zinsen (wouker) und eine Restsumme von 22947 lb. 7 s. 7 d. zu schlagen sind, Gilliodt⁸, Cout. de la ville de Bruges I S. 613ff. Nach Inv. I n. 400 sind 1382 noch 46000 lb. an die Crispini zu zahlen. Darauf bezieht sich St. R. 1832—83 — cart. I n. 241: Van den lettren van den Karspinoysen te confirmeeme met sconinx zeghele. — 1296 hatte Brügge bei Bonifaz VIII. einen Spruch gegen Balduin und Robert Crispini von Arras erwirkt, Inv. I n. 87 u. 100. Zudem war noch Jacquemon Garet, genannt le Louchard, einer der Hauptfinanzleute.

2 Olim II S. 174. Die Brügger haben jede Gerichtsbarkeit des Grafen angefochten, wohl auf Grund ihres Vertrages von 1276, Gheldolf IV S. 116. Diese wird dem Grafen zugesprochen, zugleich aber Appellation nach Paris für statthaft erklärt.

4. Feudalrechte.

Hat somit der Graf von Flandern als Landesherr auf das wirtschaftliche Gebahren Brügges in den entscheidenden letzten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts bedeutend eingewirkt, so tritt er als Inhaber grund- und landesherrlicher Rechte zurück. Wenigstens befanden sich nur noch wenige Nutzungen zu seiner persönlichen Verfügung wie die Buden auf dem großen Markt und auf den Straßen, ferner der Speicher, der ursprünglich für die Erträge der gräflichen Domänen bestimmt, jetzt vornehmlich die Naturalabgaben auf Getreide, Gemüse, Obst, Salz u. a. am Zoll zu Damme aufnahm und daher eine ergiebige Geldquelle des gräflichen Hauses darstellte¹. Seine wichtigsten Befugnisse waren dagegen schon längst in die Hände erblicher Lehnsträger übergegangen. So kommt es, daß diese Familien auch für den Fremdhandel eine bedeutende Rolle gespielt haben. Außer den bei der Erweiterung des Schöffentums genannten Herren von Praet und Syssele sind es die von Hertsberghe, Woestine-Ghistelles und Brügge (Gruthause).

Nur wenig ist vom Part der Hertsberghes zu sagen. Ein Roger hatte den gräflichen Wechsel zu Brügge, wird in der Stadtrechnung von 1299 noch genannt, wo er die Abgabe des

¹ Keure Philipps von Elsaß (ca. 1190) Art. 22: Nemini in foro comitis stallos locare licebit bei Strafe von 60 s. an den Grafen; Guidos Keure von 1281 Art. 21 hat dieselbe Geldstrafe: Niemene mach hueren stalle ter marect no in straten-----behouden elx mans recht. — Über die Naturaleinkünfte aus dem Zoll vgl. Hans. U. B. I n. 482 S. 146 Z.34ff.

Wechsels mit 68 lb. an die Stadt begleicht, um ihn gleich darauf als Anhängers des alten Grafenhauses zu verlieren¹.

Mehr wissen wir von den beiden anderen Familien.

Die Herren von Brügge, bei denen der Name Gedulf vom Vater auf den Sohn übergang, hatten ursprünglich als Ministerialen für das Bier des gräflichen Hofes zu sorgen gehabt, das bei dem geringen Weinbau in Flandern auch auf der Brügger Burg in beträchtlichen Mengen konsumiert wurde. Ihre Vorgänger, von denen ein Ritter Balduin von Leden bei Oudenarde unter Graf Balduin VIII. (1191—94) genannt wird, hatten als *grutarii* die Grutgerechtigkeit, d. h. die alleinige Herstellung der Grute, eines aus Sumpfpflanzen gewonnenen Malzsubstrats, in der Brügger Kastellanei zu Lehen bekommen. Jeder Eingesessene des Freienlandes, auch eine Stadt wie Aardenburg war verpflichtet, die Grute von ihnen zu beziehen oder Grutgeld zu zahlen². Auf dieses Recht gestützt haben sie, als Brügge *capetingisch* war, einen merkwürdigen Prozeß angestrengt, der

¹ Cout. de la ville de Bruges I S. 617. Nach dem Verlust des Brügger Wechsels erhält er den zu Aardenburg, undatierte Urk., von Hardung gedruckt in der Historischen Zeitschrift Bd. 28 (1872) S. 361. Höhlbaum, Hans. U. B. I n. 862 Anm. 2 setzt sie irrtümlich zu 1280, wozu schon der Ausdruck *pour l'occoison de nostre guerre* nicht paßt, und was durch die St. R. 1299 völlig widerlegt wird. Im selben Jahre 1299 übertrug Guido am 8. August einen zweiten Wechsel an die Stadt Aardenburg, unbeschadet der Rechte „des Roger von Hertsberghe und seiner Erben, denen wir ihn übertragen hatten, bevor wir ihn den genannten Bürgern verkauft und übertragen haben.“ — Ein häufig genannter Brügger Bürger, Jan de Hertsberghe, 1294—98 Schöff, Inv. I n. 80, Leliaert, Comptes S. 8 u. 16, hat offenbar nichts mit dem Adelsgeschlecht zu tun. Als Poorter übernimmt er einen Teil des Mauerbaues wie jeder andere auch, St. R. 1297 — Inv. Intr. S. 842.

² Vgl. Gheldolf IV n. 47. Doch löst Aardenburg das Recht alsbald ab, Wamkönig II 2 n. 134: *Jus illud ---- prohibendi vel defendendi, nequis — — grutam faceret.* Auch Damme besitzt im 14. Jahrhundert ein eigenes Gruthaus, Hans. U. B. IV n. 384 Anm. 1. Über die Natur der in Flandern vielgenannten Grute hat mich Prof. Aloys Schulte in liebenswürdiger Weise aufgeklärt.

am 29. Nov. 1298 entschieden wurde. Sie machten geltend, daß der Detailverkauf deutschen und englischen Bieres außer zur Meßzeit untersagt würde, weil es nicht mit der Grute des Gruthauses hergestellt sei. Die Stadt Brügge nahm die Klage auf, da sie bremisches und englisches Bier aus den Schenken nicht verbannen konnte. Der französische Statthalter, der tüchtige Connétable Raoul von Clermont, Herr von Nesle, hat dem Ritter in der Tat eine Abgabe von dem fremden Bier zugestanden; nach Wiederkehr friedlicher Zustände sollte die Stadt ermächtigt sein, den mittleren Betrag von fünf Jahren mit dem dreißigfachen Werte einzulösen.

Offenbar im Einverständnis mit Gedulf hat die Familie Woestine-Ghistelles zu gleicher Zeit einen Prozeß anhängig gemacht. Zweifellos wollten die Feudalherren für die Unterstützung Philipps des Schönen ihren Lohn in klingender Münze sich sichern. Der Connétable hat auch hier einen Vergleich zustande gebracht und der Stadt Brügge Ablösung des Anspruchs auf 2 s. par. für jede Tonne oder Pipe Rheinwein, die in Brügge verkauft wurde, mit einer ewigen Rente von 100 lb. par. jährlich oder 1600 einmaliger Zahlung auferlegt. Das Urteil fiel also für Brügge wesentlich günstiger aus als im Gruthausprozeß, und die Stadt hat sich beeilt, die ganze Ablösungssumme mit 2000 lb. kleinen Turnosen zu begleichen¹.

Wie die Brügger Einrede lautete, und worauf sich der Anspruch formell stützte, wissen wir nicht. Er hängt wohl mit der Zoll- und Wagegerechtigkeit zusammen, welche die ver schwägerten Familien Ghistelles-Woestine besaßen. Als 1180 der Sinkfalzoll von dem Großen Brügger Zoll getrennt wurde, wenn nicht schon früher, sind sie in seinen nur noch durch einige Renten belasteten Besitz gekommen. Der Kleine Zoll, der den Wochenmarkt betraf, war anfangs gleichfalls in den Händen eines der Ihrigen, des Seuhiere van Zomergthem, Sohn Philipps von der Woestine, doch wurde er 1293 für 2900 lb.

¹ Die Urteile bei Gheldolf IV n. 90, 81, vgl. eb. S. 80. Der Rentenzinsfuß ist zu $6\frac{2}{3}\%$ angesetzt. — 2000 lb. kl. Tur. = 1600 lb. par., da sich par.: tur. wie 4:5 verhalten.

art. von der Stadt käuflich erworben¹. Den Bittern Johannes von Ghistelles, Herrn zu Vormezele, und Wulfard, Herrn von der Woestine, galt daher auch die Mission Hermann Hoyers. Sie verbrieften damals 1252 feierlich die Herabsetzung des Marktzolls von 6 auf 3 d. nicht nur in der Zollrolle selbst, sondern in einem besonderen Schreiben. 1280 forderten die Herren gleichwohl den verpönten Satz von 6 d. wieder²! Auch die älteste Kaufmannswage war im Besitze der Ghistelles. Sie hatte noch mehr Anlaß zu Streitigkeiten gegeben. 1272 ließ sich ein Brügger Poorter, erfinderisch wie so viele seiner Klassengenossen in der Erschließung neuer ergiebiger Geldquellen, das Hebegeld zu Lehen übertragen⁸. Es war eine Abgabe für das Aufsetzen der Waren, das er durch zwei Wägeknechte besorgen sollte. Danwilt indessen und Genossen, Peter Bonin und Alard Lam, gleichfalls aus reichen und angesehenen Geschlechtern, hatten die freiwillige Zahlung in eine obligatorische umgewandelt und das Hebegeld auch auf Eisen, Käse, Talg (sui), die offenbar auf Separatwagen gewogen wurden, ausgedehnt. Durch den Landesherrn wurde ihnen das Handwerk auf Beschwerde der auswärtigen Kaufleute indessen bald gelegt (1279). Damit waren freilich die Mißstände noch keineswegs alle beseitigt. Es handelte sich vornehmlich um Abschaffung der Schnellwage, des Punder, und Einführung der Schalenwage, bei der man die Willkür des

¹ Inv. I n. 69, vgl. auch Gheldolf IV n. 24—26 und eb. n. 7.
— Die Kenten des Großen Zolls, Inv. I n. 6.

* 1262: Hans. U. B. I n. 436 1 D; n. 434. 1280: Gheldolf IV n. 19 undatiert, aber zweifellos vor 26. Aug. 1280, wahrscheinlich Frühjahr 1280. In n. 19 machen die Spanier den Vorschlag, ev. Damme aufzusuchen, am 26. Aug. wird das Privileg für Aardenburg erlassen, Hans. U. B. I n. 862. — Höhlbaum eb. n. 891 Anm. 1 irrt, wenn er die 8 und 6 d. als Wagegeld ansieht. Wenn die Spanier sich beschwerten: *Sachies, sire, con ne soloit prendre denous de cascun marc que 3 denier, la ou on en prent ore 6 denier dou marc*, so gilt das zweifellos auch von den Deutschen.

⁸ Gheldolf IV n. 9.— 26. Okt. 1272. Er hat die zwei Wägeknechte zu besolden et au peseur le sien au coust et as coustumes, con li a donne passe sunt dis ans. 1262 war also eine jetzt verlorene Wageordnung erlassen worden. — Für das Folgende vgl. eb. n. 12.

Wägers aussuschalten hoffte¹. Auf eine Beschwerde, die Spanier und Zugewandte 1280 an Johann von Ghistelles und die Stadt Brügge richteten, war Abhilfe nicht erfolgt, so daß sie nunmehr Graf Guido um Verlegung des Stapels nach Damme oder sonst einen flandrischen Ort angingen. Ob Brügge sich für sie nicht bei Johann verwendet hat, weiß man nicht; der Bitter war der Stadt stets wenig gewogen². Rechtlich konnte das Stadtrecht gegen die Feudalrechte nicht viel ausrichten, so tief auch die Folgen der Mißstände bei Zoll und Wage, also eben Sezessionsprojekte der Fremdkaufleute, das Gemeinwesen berührten; als endlich am 26. Mai 1282 die endgültige Regelung der Wageangelegenheit erfolgte, sind die Schöffen von Brügge erst an dritter Stelle nach Guido und dem Herrn Johann von Ghistelles herangezogen worden⁸.

¹ Hans. U. B. I n. 891 Art. 1; — vgl. weiter unten. Hier sei nur ein Punkt noch erledigt. In dieser Urk. bezeugt der Herr von Belle den deutschen Kaufleuten die ihnen genehme Wägemethode. Sowohl Koppman, HR. I I S. 12, wie nach ihm Höhlbaum, Hans. U. B. I n. 891 eb. Anm. 1 und Gilliodts, cart. I n. 86 wollen „Ghestele“ lesen. Man übersieht dabei, daß damit Herr Johann von Ghistelles sein eigener Gegner wird! Zweitens gibt das „deutliche“ Belle vortrefflichen Sinn: es ist Ritter Siger (Sohier) von Bailleul, Marschall und Receveur von Flandern, Inv. I n. 42, 66.

² MG. SS. XVI S. 665g Ann. Gand.: Semper civitati in-favorabilis.

* HR. I 1 n. 23. Gheldolf IV n. 21.

13. Kap. Die Bürgerschaft

L Die Poorter.

a. Zur Stadtverfassung.

Im 13. Jahrhundert zerfällt die Brügger Bürgerschaft in zwei rechtlich wie tatsächlich völlig getrennte Klassen. Poorter und Ambochter, Vollbürger und Zünftler, stehen sich gegenüber. Wer mit seiner Hände Arbeit Brot erwirbt und mit Handwerkszeug hantiert¹, gehört einer Innung, Amt, ambocht, an. Neben dem gewerblichen Arbeiter wird auch der Kleinhöker zu diesen „Handwerkern“ im eigentlichen Sinne (manuoperarii) gerechnet. Die Poorter hingegen, die „Städter“ schlechthin, da die flandrische Stadt portus = Poort heißt, sind Mitglieder der Korporation der Brügger Kaufmannschaft, der Londoner Hanse. Sie haben die Regierung der Stadt in Händen. Aus den Hansenen entnahm man im 12. Jahrhundert gewohnheitsrechtlich die Schöffen; im Januar 1241 wurde formell durch landesherrliche Verordnung Qualifikation zum Schöffenamt an den Besitz der Hanse geknüpft. Der Landesherr blieb wie bisher der einzige Wähler der nunmehr ein Jahr amtierenden Schöffen; war aber in seiner Auswahl an die Mitglieder der Londoner Hanse gebunden. Der Handwerker wurde ausdrücklich vom Schöffenstuhl ausgeschlossen, solange er nicht zur Hanse zählte⁸. Diese Klausel war aber

¹ Maßgebend Recueil S. 890 Der Poorter, der nopt metter scare jof wiet mettem wietjserre, jof webbe, scert jof spoelt metter spoelwiele, zahlt 20 s. und verliert seine Londoner Hanse.

² Insuper manuoperarius quicumque fuerit, nisi per annum et diem a manuopere suo se abstinerit et Hansam Londoniensem sit adeptus, a nobis in scabinum eligi non debet, Gheldolf IV n. 6. — Über die Schöffen im 12. Jahrhundert vgl. Pirenne, Hanse S. 96.

bereits illusorisch, als sie in Kraft trat. Enthielt doch die Ordnung der Genossenschaft derartige Bestimmungen über die Aufnahme von Handwerkern und Kleinkramern, daß sie de facto niemals zugelassen wurden. Zahlung einer Mark Goldes und Aufgeben des Handwerks auf ein Jahr waren feste Riegel exklusiven Kastengeistes. Die landesherrliche Einwirkung auf die Zusammensetzung des Schöffenkollégiums stand in Wirklichkeit übrigens noch weit hinter den gesetzlichen Befugnissen zurück. Abgesehen von ganz vereinzelt Fällen in Konfliktzeiten beschränkte der Graf oder sein Vertreter sich wohl regelmäßig auf die ihm von den abtretenden Schöffen präsentierten Persönlichkeiten. Die neuen Schöffen kooptierten ihren Rat und beide Kollegien hatten nun auf ein Jahr Justiz und Verwaltung der Stadt in der Hand; auch die Vertretung der Bürger und ihrer Interessen im Auslande fiel ihnen mehr und mehr zu, ohne daß sie viel vom Grafen behelligt wurden. Als dann der große demokratische Umschwung des Jahres 1302 stattfand, in dessen Verlauf Wählbarkeit des *Ambochters zum Schöffenamts festgesetzt wurde¹, hat sich in der Praxis die aristokratische Zusammensetzung der Regierung doch wenig geändert.

Eben diese Verquickung des Hanserechts mit der Stadtverfassung bewirkte das zähe Festhalten an der Londoner Vereinigung zu einer Zeit, als ihre alte Bedeutung als Genossenschaft der Englandfahrer bereits in Abnahme begriffen war. Während des ganzen Konflikts mit England gegen Ausgang des 13. Jahrhunderts sind Aufnahmen erfolgt; soweit wir sehen können, zuletzt 1299. Dann fielen ihre wirtschaftlichen Vorrechte, nach denen der Handel in England und jenseits der Maas nur Hansebrüdern freistand², als Johann von Namur am 1. Aug. 1302

¹ Gheldolf IV n. 41, B § 18 (66) Dritte Keure von Brügge, gegeben 4. Nov. 1304: Vort---- dat een schepen steerft, dat scepenen ghemeenlike macht hebben, enen andren te kiesene----- es hi ambachtre onder d'ambochters, es hi poortre onder die poorters.

² Auch das Gewerberecht nimmt vielfach Rücksicht auf die Hanse. Man stellt den Poorter als Arbeitgeber dem Ambochter gegenüber. Rechtsübertretungen des Poorters werden daher nicht selten mit Verlust der Londoner Hanse bedroht, so Recneil S. 390*.

unmittelbar nach Kortryk dem siegreichen Demos jedes Gewerbe freigab¹. 1304 findet man zuletzt eine Spur von der Hanse, diesem alten Palladium der schöffenbaren Bürger⁸. Alsbald hat man die Bürgerschaft sehr kompliziert gegliedert, was wir hier nicht weiter verfolgen; die Poorterie blieb aber weiter an der Spitze. Nicht ohne Absicht wählte sie den Platz für ihren stolzen Bau, die Poorters-Loge, gegenüber dem Zollhof der Ghistelles, der jetzigen Stadtbibliothek. Der Fremde, der auf dem Wege vom Swin hier vorbeipassierte, sollte gleich inne werden, welch ein Reichtum bei den Brügger Geschlechtern heimisch war.

Die enge Verbindung der Vollbürgerschaft mit der Korporation der Englandfahrer legt bereits nahe, die Poorter als Träger der wichtigsten Handelszweige, Wolle, Wein und Getreide, anzusehen. Wir können ihren wirtschaftlichen Verhältnissen aber noch näher beikommen. Natürlich gibt es unter der Körperschaft von etwa 1000 Personen mehrere Kreise, die sich durch Erwerb und Lebenshaltung voneinander abheben. Es gilt, sie einzeln aufzuzeigen.

b. Die Notabein.

Am 19. Dezember 1298 ordnete eine Versammlung Brügger Bürger an ihrer Spitze der Bürgermeister Jakemes van Groendike nebst 12 Schöffen und zehn Räten oder Geschworenen die Vermögensverwaltung und einige andere Punkte neu. Außer beiden Kollegien bekräftigten noch 55 Bürger das Dokument mit ihren Siegeln, nicht kraft eines Amtes, sondern lediglich als angesehenen und gewichtige Persönlichkeiten oder als Angehörige eines der führenden Geschlechter. Diese 78 Notabein verteilten sich auf 45 Familien, von denen mehrere wie die Bonin mit

¹ Gheldolf IV n. 36.

² St. R. 1304 — cart. I n. 146: Den visschers bi burchmeesters van der hanse 20 lb. Die Bürgermeister sind natürlich die städtischen. Hier scheint es sich um Bezahlung einer Restschuld durch die Stadt zu handeln.

sechs, die Calker und Hoft mit fünf, die Alverdoe mit vier Gliedern vertreten waren¹.

Nicht unwesentlich ist ihre SiegelUhrung. Während sich die Mehrzahl schon Wappen zugelegt hat, führen acht, zu vier Familien gehörig, noch schlicht ihr Handelszeichen. Weitere zehn Personen werden genannt, die 1302 Wolle in Beträgen von 2 bis 92 Sack als ihr Eigentum auf Lager haben⁸. Hinzu tritt Jan Danwilt, der 1302 im Gegensatz zu ihnen die Populärpartei ergriff und mit Wolle für irgend welche Verluste entschädigt wird. Beide Gruppen gehören nachweisbar durchweg ersten Geschlechtern an, von denen die Bonin, Calker, Cortscoeve, die hier ihren Namen zu Courtegarbe umgestaltet haben, Danwilt, Hoft, Grant, Dop, van der Matte, van Curtrike genannt sein mögen. Möglich, wenn auch unwahrscheinlich wäre es immerhin, daß die Wolle nicht im Handel erworben wurde, sondern von der Schur eigener Schafherden auf flandrischen Weiden her stammte. Einer der Wollbesitzer, Peter Heldebolle, wird in der Tat als Eigentümer von 70 Schafen bezeichnet⁸. Sonst freilich lehnt sich alles gegen diese Annahme auf. Durchmustern wir die Nachrichten über Brügger Englandfahrer wie über Brügger Kaufleute in Westfrankreich und auf den flandrischen Messen, so stoßen uns hier wie dort dieselben Namen auf, die damals in Brügge und über die Stadtgrenzen hinaus einen gewichtigen

¹ Inv. I n. 113, Gheldolf IV n. 32, Gilliodts zahlt im Inv. ver-
sehentlich 12 Räte. Die Urkunde ist französisch abgefaßt; die vlämi-
schen Namen sind bisweilen dem Wortsinn nach übertragen. Ihrer
politischen Gesinnung nach haben wir es hier so ziemlich mit der
Gesamtheit der französischen Partei, den Leliaerts, den maiores et
ditiores des Genter Mönchs MG. SS. XVI S. **66339**, zu tun. —
Daß zu den Leliaerts nicht alle Poorter gehören, zeigt u. a. deutlich
die Stelle eb. S. 595[^]: Liliardi, burgenses (= Poorter!), mangones, car-
nifices⁸, piscatores usw.

⁸ Compte S. 2 und 9, dazu Clays Calkers Lammwolle, von der
für 360 lb. konfisziert wird. Colin van der Berst 1298 nicht mitgenannt
und Symoen Bernards; für diese Familie hatten 1298 Wilhelm und
Paul Bernards gutgesagt. — Jan Danwilt, Compte S. **8**.

⁹ Eb. S. 77.

Klang hatten. Schon früh setzt die Überlieferung ein: 1225 hatte Johann Bonin von Brügge zu Lynn ein Schiff mit Getreide beladen¹, und zu derselben Familie gehörte Jakob, dem am 24. September 1279 auf Bitte Herzog Johanns von Brabant von der Kanzlei Eduards I. von England Handelslizenz erteilt wurde. Peter Bonin hatte 1274 Freibriefe im Besitz, die nach König Heinrichs III. Verfügung für ihn und seine Handelsangestellten Freiheit von Zoll und Mauergeld gewährten. Er wurde als Königlicher Kaufmann und naturalisierter englischer Untertan behandelt. Seinen Handel sollte auch keine Ausweisung der Flandrer, von der ihn sein Privileg ausdrücklich ausnahm, schädigen² 1229 wurden dem Balduin Wandelard und Johann Deken vier Tuchpacken, die in einer von Cornwallis segelnden Kogge zu Portsmouth arrestiert waren, zurückerstattet³ Beide Familiennamen finden sich 1298. — 1292 waren fünf Brügger Kaufleute in England geschädigt; sie einigten sich auf zwei Bevollmächtigte, die ihre Sache führen sollten⁴. Ihrer zwei gehörten dem Geschlecht der Alverdoe an, ein dritter nennt sich Wilhelm del Espeye und stand mit den Brügger Familien Tolnare, Dop und Rinwich in verwandtschaftlicher Beziehung⁵ Johann Cristyn ist möglicherweise mit Crestien Legrans in Verbindung zu bringen, der 1270 der Gräfin 1266 lb. 5 s. 5 d. st. für die von ihr beschlagnahmte Wolle zahlen konnte. Ein Brügger desselben Namens war schon 1205 in der Englandfahrt tätig⁶ Vier Brügger

1 Pat. Rolls Henry HI 1 S. 504.

9 Pat. Rolls Edward II S. 826 und S. 55; die Regesten lesen irrtümlich Bouyn.

8 Close Rolls Henry III 1 S. 278. Der zudem noch genannte Clemens S. Clemens* scheint der Kaufmannsdiener zu sein. Deken wie öfter le Doye genannt.

* Pat. Rolls Edward I 2 S. 489.

6 Codex Dunen⁸ n. 218 hrsg. von Kervyn de Lettehoove, Collection des chron. belges inédites. Brüssel 1875.

• Hardy, Rot. Litt. Claus. I S. 45; auch Delepierre S. 62. — 1251 geht Raven Danwilt nach England, cart. I n. 58. — Kateline, Ww. Poels de le Mote zu Rocksburg (Schottland) oben S. 70 und Anhang IL n. 24.

waren Handels- und Reisegegnossen von Piacenzer Kaufleuten. Ihr Schiff, der St. Nicolaus von Brügge, nahm Kurs auf die Küste von Sussex, wo sie zu Codyng bei Pevensey ö. Beachy Head angefallen wurden¹. An ihrer Spitze stand Lambert Tolnare, eine wohlbekannte Persönlichkeit. Mit Nicolaus Walker zusammen vertrat er 1282 die flandrischen Kaufleute bei der Wagekonvention mit Deutschen und Spaniern; politisch war er einer der bestgehaßtesten Vertreter des unbeschränkten Schöffengerichts (1280)² — Zunächst reißt auch für das 14. Jahrhundert der Faden nicht ab: 1316 war dem Simon van Artrike von Hollandern ein Schiff mit Wolle genommen; ein Gillis desselben Namens hatte ähnliche Klagen vorzubringen. Georg Scotelar ließ sich 1302 einen Freibrief ausstellen für Weintransport von der Gascogne nach England, und Jakob Scotelar bewarb sich 1314/15 um Lizenzen bei Eduard II³. Das führt uns auf einen weiteren lukrativen Erwerbszweig der Brügger: Man kaufte in Westfrankreich Wein ein, um ihn in Brügge verzapfen zu lassen. Als man 1302 auch das Eigentum der französisch gesinnten Leliaerts in den Schankkellem konfiszierte, waren wiederum die Calker, Dop, Curtrike u. a. die Besitzer⁴. Selbstverständlich standen die Herren nicht selbst am Zapfen, ebensowenig wie Graf Guido, der im übrigen den Betrieb von Gastwirtschaften und Handel keineswegs verschmähte⁶.

Des weiteren können wir den Brügger Genealogen auf unseren Anhang verweisen: Er wird dort in den Meßbriefen zu

i Pat. Rolls Edward I (8. Mai 1299) 3 S. 462.

a H. R. I 1 n. 24. — Gheldolf IV. n. 14 (Schluß).

« Inv. I n. 266. — CRH. 2 XII (1869) n. 68 S. 46. — Michel I S. 143. — Pat. Rolls Edward II 2 S. 86 und 210.

⁴ Comptes S. 83; es heißt onder Clays Calkers oder in ser Gillis Dops straetkin oder direkt kelnare.

⁶ Cout. de la ville de Bruges I n. 16 S. 261: Demande est, se uns sires d'une boene vile u sa gent puent tenir taverae et hanter toute marchandize en ladite ville, comme il ne le fissent onques se puis un an non en encha. — Das Rechtsgutachten sprach darauf dem sire (Guido) das Recht zu, doch „hat er die Abgaben auf die Ware zu zahlen wie die anderen Kaufleute“.

Ypern eine ganze Reihe der klangvollsten Brügger Namen wieder finden; handelsgeschichtlich ist damit zur Evidenz belegt, daß die Walker, Dop, Lam, Bonin und wie sie alle heißen, von 1251 bis 1291 auf den Landesmessen hantierten und den Yprer Tüchern Wolle verkauften.

Weiten wir dieses Resultat gehörig aus, da sich denn auch die Bevölkerung einer modernen Handelsstadt theoretisch nicht auf wenige Handelsartikel, etwa Baumwolle und Tabak, festlegen ließe, fügen wir also namentlich Getreide und Tuche hinzu, so ergibt sich, daß während des 13. Jahrhunderts der Warenhandel in den ersten Kreisen der Brügger Bürgerschaft eine sehr bedeutende Rolle spielte. Aber wir werden eine rückläufige Bewegung nicht verkennen können. An der Jahrhundertwende blickte Brügge auf eine dreißigjährige, nur durch kurze Pausen unterbrochene Periode von englisch-flandrischen Wirren zurück; eine ganze Geschäftsgeneration hatte nichts als Plackereien, Widerwärtigkeiten, auch völlige Sistierung des Aktivhandels im maßgebenden England erlebt. Als man 1302 die Wollspeicher der Leliaerts ausräumte, war Brügge durch mehr als vier Jahre hindurch fast eine französische Binnenstadt gewesen und hatte Gents und Aardenburgs Begünstigung durch Eduard I. von England und Graf Guido mit ansehen müssen. Damme war durch die Gräflichen besetzt und befestigt, und in Gent wurde die dadurch erfolgte Absperrung Brügge vom Swin und der See als besonderer Grund des Hasses der Brügger meliores gegen das Haus der Dampierres angegeben¹. Somit ist es nicht verwunderlich, daß bei diesen Zeitläuften den Leliaerts — und das waren, wie Jan Danwilts Stellungnahme beweist, doch nicht alle Handelsherren — nur 291 Sack und 2 Poken Wolle beschlagnahmt werden konnten. Gehörten ihnen davon zweifelsfrei 260 Sack, so würde sich das darin einschließlich Clays Calkers Lammwolle von 360 lb. angelegte Kapital auf etwa 5800—6200 lb. belaufen und sich gegen die 13936 lb. 10 d. leidlich behaupten, die Summe sämtlicher Einkünfte, Renten und Habseligkeiten, die bürgerlichen

¹ MG. SS. XVI S. 5618 und 8f.

und adligen Franzosenfreunden 1302 konfisziert worden sind¹. Blickt man eben auf die vorausgegangene Krisis des Brügger Außen* handele, so werden diese Wolls&cke, zumal die Einfuhr vom Jahre 1302 noch gar nicht eingetroffen sein konnte, nur noch Restbestände einst größerer Läger bedeuten.

Unter dem andauernden Druck auf den Auslandshandel war man immer mehr dazu übergegangen, dem Warenhandel sein Geld zu entziehen und es in irgend einer anderen Form zu verwerthen. Eigentliche Kreditgeber und -Vermittler, berufsmäßige Bankiers waren vornehmlich die Burses, van der Buerze, wie die vlämische Schreibart will². Bekannt ist Robert wegen seiner Geschäftsverbindung mit dem Lübecker Rat und dessen Bevollmächtigten Mornewech; andererseits hatte er Beziehung zu der bedeutenden Pariser Firma Albizzo und Musciatto Franzesi.

Flüssiges Kapital wurde im Mittelalter stets eifrig umworben, und die Brügger Geldbesitzer haben davon nicht wenig profitiert. Das eigene und das holländische Grafenhaus, Abteien und die Stadt Brügge kamen häufig mit der Bitte um Kredit und überließen ihnen käuflich oder pachtweise nutzbare Rechte. Der Zoll von Dordrecht und die Münze von Valenciennes und Aalst sind an Brügger Notabein übergegangen. Vor allem aber fanden sie in ihrer Vaterstadt selbst reichlich Gelegenheit zur Investitur ihrer Gelder. Das allgemein übliche System, Steuern und Einkünfte in Pacht, öffentliche Arbeiten in Enterprise zu vergeben, ließ sie an Hallen, Schmelzkammer, Krahn und Handwechsel ebenso wie an den Akzisen verdienen³.

Daher kamen den ersten Kreisen auch neue städtische Bauten und Anlagen sehr gelegen. Die Stadtbefestigung von

¹ Angenommen ist, daß der Sack Wolle 20—22 lb. kostete, was nach Compte S. 9 berechtigt ist.

² St. R. 1381—82 (vlämisch) — cart. I n. 287; gesprochen Burse, lat. de Bursa. — Vgl. Ehrenberg S. 447; Lüb. U. B. I 1 n. 668, 664; Saint-G[^]nois n. 604; cart. I n. 184.

³ Die Belege sind so zahlreich aus den reichhaltigen Quellen zu erbringen, daß eine Aufzählung im einzelnen unnötig erscheint; für die Stadt Brügge vgl. vor allem die St. R. in cart. I, für die Beziehungen zu Holland oben S. 76.

1297 rief eine rege Beteiligung der Geldleute hervor; außer vielen kleinen Anteilen haben sich besonders Colard Alverdoe und Johann Grant, Colard Cortscove, Johann van Curtrike betätigt. Ebenso wurde der Bau der neuen Halle einem Konsortium von fünf Personen übertragen¹. Wir werden wohl nicht fehlgehen, wenn wir die rege öffentliche Bautätigkeit der Stadt in den beiden letzten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts — Wasserhalle, Mauer-, Kanal- und Deichbauten — auch auf das Anlagebedürfnis der patrizischen Gelder zurückführen.

In der seit 1270 einsetzenden Handelskrise mußte Grundbesitz und Rentenkauf in erhöhtem Maße die Anziehungskraft auf das Brügger Handelskapital ausüben, die sie stets im Mittelalter nicht wenig in der Neuzeit besessen haben. So finden wir denn sämtliche Poorter, die im Wollhandel (1302) anzutreffen waren, im Besitze von Renten und Gütern wieder. Wir sind hier keineswegs nur auf Namensgleichklang angewiesen; die Stadtrechnungen ermöglichen den Nachweis für jeden einzelnen. Man staunt, wenn man die lange Liste von Dörfern und Ortschaften in der Brügger Gegend durchgeht, deren Insassen nach Brügge zu zinsen hatten. Es ist außerordentlich bezeichnend, daß dieses Moment das einzige ist, das im Wandel der wirtschaftlichen Verhältnisse Brügges allein stabil geblieben ist: Noch heute wohnt die Mehrzahl der Grundeigentümer der flandrischen Ebene zwischen Yser und Braakman in Brügge² — Vielfach werden Abgaben von Polderland gezahlt, und die Einpolderung konnte in der Tat bei der Fruchtbarkeit des gewonnenen Terrains eine ebenso reichliche wie dauernde Einkommenquelle bedeuten. Auch große Torfstiche, Schafweiden, Ziegeleien und Fischereirechte gehörten Brügger Poortem⁸.

¹ St. R. 1284 — cart. I n. 92. — Für die Stadtbefestigung vgl. Inv. Intr. S. 342ff.

⁸ Blanchard S. 316.

³ Noch heute trägt z. B. der Mettenyepolder bei Nieuwvliet den Namen eines Brügger Geschlechts. — Torfstiche, Compte S. 15, 16. — Die Schafherde von 70 Stück ob. S. 189. — Die Ziegeldecker liefern 60000 Ziegel ab, die Clays Heldebolle gehören, Compte S. 39.

Gegen diesen ländlichen Besitz steht die Rente und Hausmiete von 388 lb. 14 s. 4 d., die 1302 innerhalb der Stadt beschlagnahmt wurde, in einem gewissen Mißverhältnis. Draußen vereinnahmte die Stadt an Stelle der verfehmten Leliaerts 13547 lb. 6 1/s s., wozu der Landadel doch nicht allzuviel beisteuerte. Wahrscheinlich, daß die französische Partei vorzugsweise unter denjenigen ihre Anhänger fand, die sich auf den Erwerb ländlicher Liegenschaften und Nutzungen legten. Auch standen die Logierhäuser, die Hostels, 1302 beim Ausbleiben der fremden Kaufleute sicherlich leer¹.

Unsere Quellen würden uns instand setzen, den Geschäften der Brügger Aristokratie noch weiter nachzugehen; doch liegt ein tieferes Nachschürfen der Brügger Lokalgeschichte ob². Wir begnügen uns mit der Feststellung, daß um 1300 ein Kreis reicher Familien vorhanden war, die den Grundstock ihres Vermögens dem Handel verdankten. Den Reichtum ziffernmäßig festzulegen, gelingt freilich hier ebensowenig wie anderswo für diese frühe Epoche. Man kann noch an den hohen Zensus der Bürgerkavallerie erinnern, und aus den überkommenen Testamenten seien die zweier städtischer Syndici, Nicolaus van Biervliet, Vater und Sohn, herausgegriffen als beachtenswert für die Lebenshaltung eines reichen Brügger Hauses. Auch sonst sind es nicht uninteressante Persönlichkeiten: Biervliet der Ältere, Magister, war in die politischen Kämpfe des Jahres 1280/81 verwickelt. Vertreter des eigenmächtigen und eigennütigen Stadtreiments,

¹ Ein berufsmäßiger Mietsherr für kleine Leute bei Saint-Génois n. 735. — Erhöhung des Grund- und Hauszinses (alle hofsteden, lieghende binnen der scependomme van Brucghe, bede behuset end-onbehuset) muß bis zur demokratischen Bewegung von 1302 in bedenklichem Umfange versucht sein, da des Johann von Namur populäres Privileg vom 1. Aug. 1302 sie gänzlich für alle Folgezeit untersagte, sogar für den Fall, daß Meliorationen (no bi machene jof bi timmere daer op, no bi eeniger andere redene) vorgenommen würden. Gheldolf IV n. 35. — Ganze Straßen nennt man nach den Besitzungen der Vornehmen, Inv. In tr. S. 440.

² Es wird das Gesagte nur bestätigen, wie sich aus dem sonst noch gesammelten Material ergibt.



empor, und führen so der Kaufmannschaft die notwendige Erwerbslust und Arbeitsfreudigkeit zu. Haben diese Reserven des Handels nicht auch den Rückgang des Brügger Aktivhandels aufgehalten? Durch 19 Ypreer Meßbriefe kennen wir 15 valets oder clerks, die bei 11 oder 12 Prinzipalen arbeiten (1276—91). Während die Chefs durchweg zu den Notabein von 1298 gehören, sind nur ein, höchstens zwei Kommis als Söhne dieser Geschlechter nachzuweisen. Vergeblich werden wir die Gehilfen später an der Spitze Brügger Firmen suchen. Die Gesamtlage des Brügger Außenhandels war zu ungünstig, und zu dem exklusiven Geiste der Vollbürgerschaft würde es wohl passen, daß man ihr Emporrücken möglichst erschwerte.

Wie wir eine Gruppe der Notabein bezeichnen konnten, ohne freilich eine rechtliche Grenze gegenüber der übrigen Poorterschaft zu konstatieren, so haben wir wiederum innerhalb der Poorterie einige Kreise zu charakterisieren. In den Häusern der Vollbürger stehen die Braukessel der bedeutenden städtischen Bierproduktion. Neben der englischen und niederdeutschen Einfuhr schwerer Biere blieb das flandrische leichte Gebräu ein Hauptnahrungsmittel der Bevölkerung. Schon zu Galberts Zeit wird das Haferbier, das Stadt- und Landbevölkerung produziert, erwähnt. Die starke Genußsucht und die mäßigen Wasser verhältnisse riefen einen enormen Bierkonsum hervor. Das Braugewerbe ist denn auch so ziemlich das einzige, das im Laufe der Zeiten stets gleichmäßig in Brügge prosperiert hat.

Wenn man heute eine ganze Anzahl guter Mittelbetriebe in Brügge floriern sieht, so standen ebenso 1680 425 Braukessel bei den Bürgern, zumeist in besseren Häusern. Das Wasser entnahm man übrigens schlichtweg der Reye. Die Brauer

1 MG. SS. XII S. 662 : Si a cervisia conficienda cessarent tempore famis cives et incolae terrae. Nam ex avena panes fieri iussit. — Cervoise d'Ypres und flandrisches Bier, Schultz I S. 441 und 443. Brügger Bier wird den Dammer Schlagbaum- und Schleusenwärtern verabreicht, vgl. unten, ferner Hans. U. B. IV n. 384 und Anm. 1, 963 (1388) — vgl. auch Libell v. 284, weiter Gailliard S. 158 und Inv. I n. 431.

bildeten ihre eigene Genossenschaft; sie betonten wohl die soziale Kluft, die sie vom simplen „Lohnbrauer“ trennte, „der eigenhändig braut oder selbst auf dem Nacken das Wasser in sein Haus hinein- oder hinausgetragen hat“¹.

In interessantem Gegensatz zu den übrigen flandrischen Tuchstädten steht Brügge als Wollplatz in bezug auf die Tücher. In Douai etwa rekrutieren sie sich aus den ersten Familien und haben ihren Sitz im Schöffengericht. Ihr typischer Vertreter ist Jehan Boine Broke². In Brügge stehen sie eine erhebliche Stufe tiefer. Wir haben die Namen einer Tucherkommission von dreizehn Mitgliedern, die vor 1282 einen Entwurf zur Ordnung des Wollwerks anfertigten³. Keiner von ihnen gehört den ersten Familien an. Sie sind sich denn auch wohl bewußt, daß ihr Ansehen in Brügge geringer ist als anderwärts, und ihre Klage, „daß man uns mit unserer Tucherei nicht für voll ansieht, lassen sie die Bitte an die Schöffen um Stärkung ihres Ansehens folgen. Pekuniär standen sie, soviel zu erkennen, bedeutend hinter den Notabeln zurück, waren andererseits aber etwas besser situiert als Krämer und Grauwerker⁴. Ihnen fiel vornehmlich der Verlag der Wollarbeiter und die Appretur der fertigen Tuche zu; aber ihre Genossenschaft brachte es nicht zu einer Monopolstellung, wie denn das Brügger Gewerberecht gemeinhin den Poorter und nicht den Drapenier als Arbeitgeber nennt⁵. Innerhalb der Tucherguppe wollte man eine abnorme Ausdehnung des Verlagsgeschäfts nach Möglichkeit hintanhaltend; der einzelne Tücher

¹ Hans. U. B. I n. 694, Middelburger Stat.: *Conductivus braxator. qui in propria persona braxat vel proprio collo in domum suam vel ex ea aquam portavit.* — Die biere oder servisia bei Gheldolf IV S. 83 Anm. 3.

² G. Espinas, Vierteljahrschrift II 1904 S. 34 ff. Broke ist übrigens auch Geldleiher, Haus- und Grundeigentümer. — Für Ypern Diegerick VII n. 66.

³ Recueil n. 138 — S. 368.

⁴ Vgl. ihren Anteil an der städtischen Anleihe, Comptes S. 96.

⁵ Eb. S. 368g (Entwurf), 373221 38410 portersgoed, 3873, 404w 425D, 4487, 4498, 453n, 581a usw.

wurde daher in ziemlich enge Schranken gewiesen¹. Sie vertrieben die Tuche im ganzen und besuchten die Messen. Detailverkauf, der Wandschnitt, war ihnen wie in Ypern zugunsten der allein berechtigten Wandschneider untersagt.

Auch beim Gewandschneider zeigt sich die eigenartige Struktur der Brügger Wirtschaft, diesmal gegenüber den norddeutschen Städten. Dort ist ihr Geschäft Einkauf ganzer Tuche auswärts, Ausschnitt derselben daheim. Diese doppelte Funktion läßt sie nicht selten in größere Handelsbetriebe hineinwachsen. Die kleinen und engen Verhältnisse übergeben ihnen eine bedeutende Rolle. Anders in Brügge. Hier fällt der Einkauf über See und Sand fort. Das Brügger Tuchgewerbe deckt ja, wie wir sahen, den Bedarf der eigenen Bürger nicht völlig; aber die Luxusstoffe in größeren Quanten haben die Notabein an sich genommen, den Verkauf ganzer Tuche die Drapiers. So bleibt den Wandschneidern im wesentlichen nur der Ausschnitt auf der Brügger Halle. Man hat sie indessen nicht ausdrücklich von der Londoner Hanse ausgenommen, während der scepper und tellier², der das eigentliche „Schneidern“ besorgt, keinen Zutritt hat. 1284 erscheinen sie innerhalb der Poorterschaft organisiert und mit dem Monopol des Wandschnittes begabt³. Die einzelnen hatten auch hier nach gut mittelalterlicher Weise nicht viel Bewegungsfreiheit; niemand erhielt mehr als einen Standplatz, der auf sieben Fuß bemessen und jährlich mit 3 lb. bezahlt wurde. Man

¹ Eb. Sayetterie 1277—78 S. 86017, der Poorter darf mit nicht mehr als vier oude ywände weben lassen, der Ambochter nur mit einem. — Ebenso im wullewerc, Gutachten der Drapeniers S. 868g: Wille hie met (Text irrtümlich niet) me doen weven, so moet hi doen maken nieuwe ghewande te siren orbare. Ghewan = weef getouwe, Webstuhl, Oudeman⁸, Bijdrage tot een Middel en Oudnederlandsch Woordenboek.

* Frz. Stat. § 7: Saucuns a perdu sa droiture de la hanse, il ne le puet gaaignier fors en Engletiere. Ce sunt li faites gens ki leur hanse ont et devienent tailleur.

⁸ Recueil S. 4178 — Dem Ambochter steht der Wandschnitt nur außerhalb der Halle und in beschränktem Umfange zu. Recueil S. 379[^], 874,6 — für das Folgende vgl. eb. S. 418ia, 460s n 6; cart. I n. 181 und 491.

unterschied zwischen denen, die Brügger Tuch schnitten, und den Verkäufern fremder Erzeugnisse. Diesen war nur noch der Vertrieb von gestreiftem einheimischen Stoff erlaubt. Die lakensnider oder meist einfach snede treten ihrer geringen Bedeutung gemäß denn auch in den Quellen ziemlich zurück.

Eine besondere Gruppe war die der Lynwaedsniders oder Lynwaden, wohl Verleger und DetailVerkäufer der Brügger Leinenweber in einer Person.

Sehr freie Rechtsbestimmungen wurden für den Verkauf des Brügger Spezialartikels, der Hosen oder Strumpfhosen (cousen), erlassen. Weder war er einzelnen Interessentengruppen ausschließlich vorbehalten noch an einen bestimmten Ort, in eine Halle, verwiesen¹. Wenn gelegentlich ein cousepper Aufnahme in die Hanse fand, so haben wir wohl darin einen Arbeitgeber von Hosenmachern zu sehen.

¹ Recueil S. 391M, 41117; dazu cart. I n. 85.

2. Die Ambochter.

Dem gewerblichen Unternehmer der Textilbranche stellen wir nunmehr den Arbeiter gegenüber. Der Teil der Brügger Bevölkerung) der sich mit Herstellung und Bearbeitung von Geweben befaßte, schied sich wieder in zwei ungleiche Gruppen, hier die Angehörigen des Wollwerks, dort Leineweber und Tapetenwirker. Der Leineweber, von keinem Wollenweber für voll angesehen, konnte bei der massenhaften Einfuhr bäuerlichen Leinens in der teuren Stadt nur in den kümmerlichsten Verhältnissen fortvegetieren; als 1297 Philipp IV. von Frankreich den Brügger Ämtern durch den Grafen St Pol 1000 lb. überreichen ließ, erhielten sie nur 10 lb. 4 s. 1, die Tapetenmacher kamen dagegen mit 46 lb. unmittelbar hinter Wollwebern, Walkern und Scherern.

Das Wollwerk — so bezeichnete man mit einem bequemen Namen alle Verrichtungen zur Herstellung wollener Tuche — war wie in Flandern überhaupt so auch in Brügge das eigentliche Gewerbe. Ungerechnet der spät organisierten Wollschläger und der weiblichen Personen, die Zupfen, Kämmen und Spinnen der Wolle besorgten, sei es als Angehörige der Wollschläger

i St. R. 1297 — Inv. I S. 64 Anm. 1 — Gailliard S. 60 überliefert für sie den Namen vestenaren, da sie an der Umwallung wohnten; — s. auch S. 61 eb.; S. 69 nennt er bokraenwever, Weber von Steifleinen. — Auch die Bettziechenweber, tycwevers, 1818—19, cart. I n. 209, mit den lisecleetwevers, Tapetenwebern, zusammen aufgeföhrt, seien hier genannt. — Zu Oedelem, Syssele und Moerkerken wurde nach Gailliard eb. S. 61 der Flachs verspinnen.

oder schon damals als Bewohner des platten Landes, sind Weber, Walker und Scherer die drei wichtigstesten Ämter. Täuscht uns unsere Berechnung nicht, so machten sie etwa 76% der zu den Ambochten gehörigen erwachsenen männlichen Bevölkerung aus, während sie 68% aller erwachsenen Männer beanspruchten. Zogen die Ämter zu Felde, so trugen sie etwa zu 60% die Lasten¹ Dazu sind die verwandten, aber weit weniger zahl reichen und besser situierten Färber zu stellen.

Gemeinsam haben Weber und Walker, Scherer und Färber, daß weder Wolle noch Garn oder die fertigen Tuche ihr Eigentum sind. Das Material gehört dem Arbeitgeber, den das Recht schlechthin als Poorter kennt² In der Wohnung des Webers wird das gelieferte Garn verarbeitet; auch Vorschüsse in Geld sind gang und gäbe. Dann sendet der Poorter sein Tuch zum Walker, läßt es beim Scherer scheren, und dem Färber endlich liefert er wohl den Farbstoff. Wird Tuch verdorben, so hat der Poorter gegen den Weber Recht auf Schadenersatz. Weber, Scherer und Färber liefern ihr Produkt dem Poorter ab; nur vom Walker wird es gleich dem Scherer übergeben. In scharfen Gegensatz zum Weber treten Walker, Scherer und Färber damit, daß sie den Vorteil fester Lohnnormierung haben, die das Stadtregiment festlegt³ Bei dem Weber hat niemand an dergleichen gedacht und denken können; an seinem Lohn sparte der Drapenier, wenn der Absatz stockte und die Preise der Tuche sanken. Wir sehen, es sind die Merkmale des Verlagsystems vorhanden; aber es wird dadurch modifiziert, daß dem Verleger eine Höchstzahl der Webstühle gesetzt ist. Die Betriebsform ist also unvollständig.

Es ist neuerdings mit Nachdruck darauf hingewiesen, daß der niederländische Textilarbeiter des Mittelalters nicht schlecht-

¹ Vgl. oben S. 174 Anm. 1; 1802, Inv. I n. 161 stellen sie von 661 Pferden 894.

² Der charakteristische Passus Recueil S. 414[^]: Elc man poorter — van sinen goede, die laken doet weven.

³ Vgl. Recueil S. 414*; 874,; 4487, 3878, 479,7, 404M, 681a, 468,, 606, 449g 878a; 877, 880, 886, 868, 489.

hin als Proletarier angesehen werden könne. Immobilien und Renten sind in seinem Besitz nachgewiesen¹. Gewiß war seine Lebenshaltung nicht schlechter als die eines kleinen Kunden handwerkers oder Bauern. Als der Genter Mönch die Kämpfer von Kortryk — und ihre Kemtruppe stellte das Brügger Wollwerk — ausracken sah, konstatierte er ausdrücklich, daß es keine Hungerleider waren, und freute sich ihrer trefflichen Bewaffnung. Auf die französischen Stadtmilizen, meinte er etwas großsprecherisch, sahen sie mit Verachtung herab². Auch die Weberfamilie des Adrian von Ostade auf seiner klassischen Darstellung des Weberdaseins im Brüsseler Museum ist nicht verelendet. Die Behausung ist freilich recht einfach und bescheiden, und wer die entlegeneren Quartiere Brügges durchwandert, deren einfenstrige Häuschen so hartnäckig den Charakter der Vorzeit festgehalten haben, dem wird klar, welch geringe Ansprüche der gemeine Mann an seine Wohnung stellen konnte.

Eben weil die flandrischen Gewerbsleute nicht ganz in Armut verkamen, waren sie häufig genug zu Unruhen und Auf läufen geneigt. Verachtung gegen den Bauern, Haß gegen die regierenden Geschlechter verbanden sie mit einem lebendigen Bewußtsein ihrer korporativen Stärke: Sie wollen im Stadt regiment mitreden. So konnte Maerlant die Farben zu seinem düsteren Gemälde von Klassenhaß und -Gegensätzen unmittelbar den heimischen Zuständen entleihen; was er davon täglich vor Augen hatte, gab seinen kommunistischen Ideen stets von neuem Nahrung:

Twee worde in die werelt zijn
Dats alleene mijn ende dijn
Mochmen die verdrieven

¹ Des Marez, Organisation S. 206. — Einen genauen Einblick in einen Brügger Weberhaushalt gewährt cart. I n. 442. Es ist ein verheirateter „haussitzender“ Mann. Eine große Kalamität ist es, daß wir über die „einlaufenden“ Gesellen und ihre Anzahl nicht besser unterrichtet sind.

² MG. SS. XVI S. 567sof. : Homines fortes et bene nutriti ac optime armati.

Pays ende vrede bleven fijn
Het wære al vri, niemen eygijn
Manne metten wiven.

Zumal die zahlreichen schlechten Jahre, die um die Wende des 13. zum 14. Jahrhundert auf Flandern lasteten, taten das ihre, um Ruhe und Stetigkeit nicht selten von Brflgge fernzu halten. Gewiß ein bedenklicher Umstand für einen Handelsplatz, daß er in seiner Bevölkerung starke Elemente hatte, die diese Haupterfordernisse des Handels jeden Moment zu stören bereit waren.

Die übrigen Gewerbe standen sich wohl nicht unerheblich besser. Die massenhafte Einfuhr von Rohmaterial wirkte auf ihre Entwicklung günstig ein. Anderseits kam der Bedarf der einheimischen Tucherei hinzu. So konnten die Seifensieder den überseeischen Aschenimport nutzen und für die Liller und Yprer Tücher die Seife herstellen¹. Den Kammachern hat Beaucourt noch im 18. Jahrhundert, als der letzte fortgezogen war, einen wehmütigen Abschiedsruf: Adieu kammemakers! nachgerufen.

Weiter finden wir eine bedeutende Lederbearbeitung. Man nutzt die Wollvliese und Häute aller Art, die im Swin einkommen. Der Gerber (hudevetter) stellt 1309 nächst Wollwerk und Maklern die meisten Geiseln; 1302 folgen sie mit ihrer Beisteuer von 1841/a lb. in geringem Abstand hinter den genannten². Unter den Bearbeitern von Schaffellen unterscheidet man wieder swartledertouwers und witledertouwers nebst lammynerkers (1318—19). Spanisches Leder für Tapeten verwenden die dobeerers, gleichfalls schon damals erwähnt.

Vom osterschen Import profitierten einmal die Patemostermacher, die den Bernstein Preußens verwerteten³ und anderseits die Kürschner, die sich in grauwerkers und wiltwerkers spalteten.

¹ Gailliard S. 126. — Ein stattlicher Seifensiederbetrieb cart. I n. 442 (1891).

² WamkÖnig II 1 n. 70, von Gheldolf nicht aufgenommen. — Comptes S. 92, 98: Weber 230, Walker 200, osteliers ende makelaers 200 lb.

³ Cart. I. n. 209, weiter II n. 935 (1484).

Ein recht wohlhabender Mann muß Heinrich le Baire, Lieferant des Grafen Robert gewesen sein¹.

Auf englisches Zinn weisen die Zinngießer, tenninstopmakers. Die bedeutend größere Rolle des Zinns bis ins 18. und 19. Jahrhundert ist bekannt; im Haushalt der Weber findet sich nur Zinngeschirr². Sicher ist auch erst in Brügge viel spanisches Eisen zu Klingen und Rüstzeug verarbeitet worden.

Krämer und Höker stellt das Hanserecht zu den Ambochtern. Wir werden uns noch näher mit ihnen zu beschäftigen haben. Hier mögen noch einige Worte über die Handelshilfsgewerbe Platz finden.

Zunächst die scepueden, die Schiffer. Um 1300, als uns die einzelnen Gewerbe deutlicher entgegentreten, ist längst alles, was der Seefahrt angehört, nach Sluis oder den anderen Swinorten verzogen. Der Brügger Schiffer ist der „Schutenmannus, der Leichterführer.

Seine Kollegen auf dem Lande, die Fuhrleute, treten gänzlich zurück. Man zieht den billigen Wassertransport vor. Brügge hat ja auch keinen großen Handel landeinwärts.

Legte die Schute am Reyeufer an, so besorgten Lastträger die Überführung in den Warenkeller. Ebenso wie der Schuten schiffer arbeiteten sie nach einem bestimmten Tarif (portage)⁴. Am Krahn standen weitere Arbeiter, die kranekindere oder pijnres van Sint Jansbrugge.

Eine bedeutende Spezialisierung der Berufsteilung erforderte die Behandlung des Weins. Da waren zunächst die Weinmesser, den Kommissern entsprechend⁵. Die wiintreckers oder sleiders überführten auf Schlitten den Wein in den Lagerkeller. Die Schröder unterschied man in die „Rheinischen“ und Schröder schlechthin, in Kurzschröder und die weniger zahlreichen Lang-

¹ Saint-Genois n. 783, 862 u. ö.

* Cart. I n. 442 (1891).

⁸ Hans. U. B. I n. 694: Nauta, qui scuteman dicitur.

* Hans. U. B. I **TL** n. 497, 2 (11) S. 257 (1360).

⁶ Inv. I n. 161; S. 54 Anm. 1; Hans. U. B. IH n. 430 A. 14; cart. I n. 209.

Schröder, und endlich gab es noch die Küfer. Bei dieser Gelegenheit sei auf die eigentlichen Schenkwirte, die wyntappers, die für ihre oft sehr vornehmen Arbeitgeber den Ausschank betrieben, hingewiesen.

Für Waren, die von Brügge ausgingen, waren berufsmäßige Packer, balottenmakers, vorhanden. Der Zollkommentar des 14. Jahrhunderts kennt sie; aber schon der Verzollungsmodus für Tuch zu Damme setzt sie für 1252 voraus¹.

Auch das wichtigste Handelshilfsgewerbe, die Makler, mußte es sich gefallen lassen, als nicht hansefähig angesehen zu werden². Schon die Konvention der Englandfahrer Yperns und Douais (1240) kennt den couretier; er erhält 3 d. für das verkaufte Tuch und soll mit 5 s. büßen, wenn er sich mehr zahlen läßt³. Um 1250 mögen sie sich in Brügge geregelt haben. In den Wirren von 1281/82 hatte sowohl die Stadt Brügge wie die fremden Kaufmannschaften über ihre unerlaubten Machenschaften zu klagen⁴. 1285 sind sie bereits eine sehr kapitalkräftige Körperschaft. Dann wird 1293 ihr Anspruch, zu jedem Handelsgeschäft eines Bürgers oder eines Fremden hinzugezogen zu werden, rechtlich anerkannt. 1303 nennen sie sich „Nahrung oder Gesellschaft der Makler“, wollen also nicht mehr als Amt, ambocht, gelten. Wie gut sie verdienen, zeigt nicht nur das beständige Eindringen von Nichtflandern, so sorgsam man ihnen den Zutritt zu verwehren sucht, sondern auch der Übertritt von 22 und 19 Personen, 1331—33, zu ihrer Genossenschaft, die auch nicht die hohe Gebühr von 3 lb. scheuen, mit der sie sich aus ihren bisherigen Verbänden lösten¹.

1 Gailliard, Ambachten S. 191. — Reglement S. 85: Pacs of balen, ghemaect van packere van Brucghe, diere toe gheset syn. — Hans. U. B. I n. 482. — Hier sei Gillès de Pélichy, L'organisation du travail dans les ports flamands. Löwen 1899. genannt, der S. 72 ff. (partie spéciale) die verschiedenen Brügger Arbeitergruppen, speziell ein Statut der Schauerleute der St. Johann-Brücke von 1291 bespricht.

8 Frz. Stat. § 7. — Im folgenden vgl. Ehrenberg.

8 Varenbergh n. 4 S. 210.

4 Hans. U. B. I S. 297 Anm. 1. — Daher die Bestimmungen des Aardenburger Privilegs eb. n. 862.

Wie war diese Entwicklung möglich? Die Beantwortung der Frage läßt bereits einen Blick tun in die Handhabung des Brügger Handelsbetriebes. Vergewenwärtigen wir uns, daß die Zeit jede Art von Reklame gar nicht kennt oder einschränkt. Die Stelle unserer Zeitungen, Annoncen, Offerten, Preislisten bleibt unausgefüllt; nur die Innungszeichen an der Haustür geben kund, wo ein Kundenhandwerker wohnt, und die Wirtshäuser haben ihre Ausrufer oder Flaggen zum Anlocken der Gäste. Die Muidener Hafenordnung verbietet dem Fährmann, auf einer Tafel „anzubringen oder zu sagen: Das beste Bier ist in dem Schiff wohin ich euch fahre. Auf der Brügger Halle darf niemand hinter seinem Tuchstand dem Nachbarn den Käufer ausspannen³; er soll warten bis der Kunde an ihn herankommt. Beim Hallen oder Meßbetrieb, wo der Kauflustige die Waren auf Ständen oder in den Buden vor sich hatte, mochten beide Teile damit zufrieden sein. Wie aber beim Woll- oder Weinhandel, wenn die Säcke und Fässer in den Kellern der Hostels ruhten? Kam der Fremde an, so war er völlig unorientiert über den Bestand, die Preise, die Konkurrenz, selbst vorausgesetzt, daß er als gewiegter Kaufmann Recht, Usanzen und Sprache völlig beherrschte. Dabei mußte er doch die Waren vor dem Kauf besichtigen! Wenn heute noch jeder Wollballen vom Kap oder Buenos Aires um so und so viele kg differiert, so wollte damals, wo die Masse diesen Unterschied noch nicht wie heute ausglich, jeder Sack mit höchst mißtrauischen Augen auf Quantität und Qualität geprüft sein. — Da haben sich alsbald die „Macher“⁸ eingestellt, die von allem und jedem Bescheid wissen und gegen ein gutes Trinkgeld die geschäftsabschließenden Teile einander zuführen. In dem übervölkerten Lande mochte mancher das Umhertreiben und Lungern auf Plätzen und Straßen dem Webstuhl vorziehen. Im Bewußtsein ihrer Unentbehrlichkeit schlugen sie durchweg auf die obrigkeitliche Taxe auf. Nach Pegolotti

³ Cart. I n. 237, 241, 245.

² Recueil S. 891qq.

⁸ F. Frensdorff, Der Makler im Hansagebiete. Festgabe der Göttinger Juristen-Fakultät für F. Regelsberger. Leipzig 1901. S. 255 ff.

gab man ihnen statt der tarifmäßigen 4 gr. tur. 50°/0 mehr für jeden Sack Wolle, um ihren guten Willen zu erkaufen. Ein trefflicher Vorwand war für sie das ständige Sinken des Münzwertes, das eine gewisse Erhöhung der Courtage in der Tat von Zeit zu Zeit nötig machte. So dringen sie auch in das Hallengeschäft, obwohl dort die Auslage der Ware ihre Mitwirkung eigentlich überflüssig machte. Die erste Courtagentaxe, 1282 den Fremdkaufleuten mitgeteilt¹, kennt noch nicht, ihre Teilnahme am Tuchgeschäft; 1303 hingegen werden die gangbarsten Sorten aufgezählt, und vom Tuch, das man ellenweise auf der Halle kaufte, hatten sie pro Elle 1 d. fland. zu erhalten⁸ — „Makelaerdien“ nahm man nun aber in Brügge auch bei jeder Vermittlung in Anspruch, ohne eigentlich berufsmäßiger Makler zu sein. Namentlich die Hosteliers waren die gegebenen Vermittler wie Kommissionäre ihrer Gäste⁸. Sie durften sich ihren Hausmakler halten, d. h. einen Lehrling zum Makler machen (bevryen), der dann nur für seines Herren Gäste die Geschäfte abschloß und an den Herbergswirt die Hälfte der Courtage abzuliefern hatte. 1309 erlangten die Deutschen, daß der Wirt für Untreue seines Gehilfen oder Gesellens, eben dieses Hausmaklers, haftbar gemacht wurde. So kommt es, daß die Hosteliers und Makler stets so eng verbunden auftreten, der Wirt als der wohlthuer, auf traggebende Teil, der Makler als der unselbständige Angestellte⁴.

¹ Stein, Privilegien S. 66 u. 130.

² Cart. I n. 140 - S. 104/05.

⁸ Recueil S. 368378a (1282), der Hostelier oder seine Boten haften für ihre Käufe. Hier liegt offenbar kein Kommissionsgeschäft (Handel in eigenem Namen, aber für fremde Rechnung), sondern Geschäftsführung im Auftrag der Gäste vor. Die dafür gezahlte Gebühr nannte man makelaerdie.

⁴ Ehrenberg S. 433.

14. Kapitel. Hafen and Stapel.

L Das Swin.

a. Topographie.

Die Hauptquellen, nach denen wir uns vom Brügger Seehafen, dem Swin, ein Bild machen müssen, gehören zwar dem 14. und 15. Jahrhundert an, ermöglichen aber mit dem, was wir sonst über diese bedeutendste Rhede des mittelalterlichen Nordeuropas wissen, ziemlich sichere Rückschlüsse. Einmal ist die Hafenordnung von Muident, einem der vielen Lösch- und Liegeplätze, Sluis gegenüber, erhalten. In ihrer jetzigen Redaktion ist sie nicht vor 1441 geschrieben, weist aber viel ältere Bestandteile auf. Zweitens gibt ein Aufriß des Zollrechts im Swin, den in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts ein gräflicher Empfänger, Denijs Royer, verfaßte, indem er die große Zollrolle Gräfin Margarethas von 1252 ins Vlämische übertrug und seiner Arbeit zugrunde legte, reichliche Auskunft. Es ist das von uns schon oft zitierte „Reglement“. Vergleichen wir seine Angaben mit denen der Rechnung, die der Hafenmeister Johann Lennoet 1279 niederschrieb², so sehen wir, daß das 13. Jahrhundert die späteren Verhältnisse im wesentlichen herausgebildet hatte, wie denn die Zollrolle von 1252 für den ganzen Verkehr durch die Jahrhunderte hindurch genügt hat. Endlich sind für die Swin-topographie die bei Gelegenheit der Brügger Regulierungen des

¹ Die Hafenordnung nimmt Art. 79 auf die sentencie van Hesinde Herzog Philipps vom 5. Nov. 1441, cart. I n. 788, Bezug, kennt auch schon das burgundische Schloß zu Sluis.

* Cart. I n. 78. Er war balliu del hauwe.

16. Jahrhunderts angefertigten Karten mit Nutzen zu Rate zu ziehen¹.

Sehen wir uns zunächst das Swin an, wie es sich um 1300 etwa darstellte.

Genau Vlissingen gegenüber wirft die Flut bei dem heutigen Orte Breskens Wassermassen landeinwärts. Die Stelle ihres Eintritts bezeichnet man als „de vloee“. Etwa bei Nieuwvliet biegt nordwestlich das Zwartegat ab, das den Wulpensand (ö.) vom Kadsand trennt. Nunmehr in fast südlicher Richtung vorstoßend, nimmt der Meeresarm das Wasser der Ostburger Zufahrt, bei Slepeldam das der Aardenburger auf. Vor Sluis gibt er einmal einen Teil seiner Wasser an ein breiteres Seebecken ab, das zwischen den Dünen von Knocke im Westen und der Insel Kadsand in die See übergeht; anderseits setzen zwischen Sluis und Muiden (heute St. Anna-ter-Muiden) seine Fluten in südwestlicher Richtung ihren Weg fort, bis bei Damme das Brügger Fließchen, die Reye, einmündet. Schleusen wehren hier dem weiteren Vordringen des Seewassers.

Bis zum Ende des 12. Jahrhunderts hatten diese Wassermassen noch viel freier schalten können. Wulpen, der alte Streitsand des Gudrunliedes, und Kadsand waren frei von eingedeichten Flächen und an Umfang erheblich kleiner. Erst bei Ostburg und Aardenburg, dessen Umgebung nur Polderland aufweist, bekam man ständig festen Boden unter die Füße. Die Grundstücke um Lapsheure, das eigentlich Lap-scura (= Schorren, Schwemmland) heißt², westlich von Aardenburg, tragen sämtlich noch heute die Bezeichnung Polder. Ebenso traten an die Dünen von Knocke die Wasser weiter von Osten her heran. Auch hier läuft eine Polderkette von Norden nach Süden, um

¹Vgl. die Erläuterungen zu unserer Kartenbeilage, ferner Gilliodts-van Severen, *Bruges port de Mer*, Ann. de la soc. d' Emulation pour l'étude de l'histoire . . de la Flandre. Ser. 6 Bd. 7. Brügge 1895. nach S. 24 und 187. Auch die Skizzen bei Sanderus vor S. 177 und 213 ergeben einiges. Zu meiner Freude konstatiere ich, daß Blanchard, Fig. 39 S. 192 und Fig. 40 S. 196 im wesentlichen mit mir übereinstimmt.

* Galbert MG. SS. XII S. 588[^]

bei Houcke, der „Eckeu, dem „Knick“, die Fahrtrinne nach Brügge zu erreichen. Die älteren Ansiedlungen Westkapelle und das schon von Galbert (1127) genannte Ostkerken halten sich wohlweislich von diesen Sumpfstrecken fern. Namentlich zur Winters- und Frühjahrszeit mußte das ganze Gebiet einem einzigen großen See gleichen. Erst die fortgesetzten Deichbauten und namentlich die Gründung der „Deichstadt“ Damme durch Philipp von Elsaß sichern das Binnenland vor weiteren Überschwemmungen. Seitdem gehen die Einpolderungen vorwärts, bis sie im wesentlichen nur die oben bezeichneten Wasserzüge freilassen. Seit Dammes Gründung (1180) konnten nach Brügge nur noch Schiffe gelangen, wenn sie durch die „grote speyeu von Damme geschleust wurden¹. Von Damme bis zur Gabelung des Swin bei Sluis entwickelten sich seither auf einer 9 km langen Strecke noch vier Städte, Monikerede, das näher als das ältere Ostkerken an der Fahrt lag, Houcke, wo die erste bedeutende Erweiterung des Swin eintrat, endlich Muiden und gegenüber das jüngere Lamminsvliet oder Sluis. Zwischen Damme und Muiden wollte man auch Neudamme, die lübische Kaufmannsstadt, gründen. Kurz, wenn die Kogge von Sluis aus langsam ihren Weg auf Damme nahm, dann hatte sie steuerbord fast ununterbrochen die kleinen flandrischen Häuschen hinter ihrem Deich zur Seite.

Die älteste Bezeichnung des Meeresarmes, die sich bis in die Mitte des 13. Jahrhunderts erhält, ist Sinkfal². Der zweite

¹ Über altflandrische Schleusen trefflich L. Deschamps de Pas, *Ce que c'était qu'un overdrach?* Ann. du Comité flamand de France Bd. VI 1861-62 S. 217 ff. — Wenn Gilliodts, *Inv. Jntr.* S. 466—70 um 1234 eine Kammerschleuse (*écluse à sas*) in Damme annimmt, so ist das Datum mehr als fraglich, der Ausdruck in einem besonderen Sinne zu fassen, vgl. unten. Dagegen hat zu Sluis niemals eine Schleuse die Fahrt aufwärts erschwert, und das Swin ist hier nach SW. keineswegs durch Schleusen abgeschlossen. Über die Swinorte gebe ich hier nur das Allemotwendigste, indem ich auf Stein, *Privilegien* S. 92 ff., Kiebelbach, *Grundlage* S. 64 ff. und Härke, *Entstehung* S. 66 ff. verweise.

² Stein, *Privilegien* n. III: *In terra nostra (aufgräflichem Eigenbesitz) inter portum nostrum de Dam et Mudam usque Zinfal ex parte aque.*

selbständige Bestandteil des Wortes ist offenbar -val, im Mittelalter stroom und demgemäß in den lateinischen Quellen fluvius benannt¹. Sonst freilich ist die Etymologie nicht sicher. Seit 1250 etwa macht dieser Name der Bezeichnung Swin Platz, ein Ausdruck, der ursprünglich an einer Örtlichkeit 4 km südlich von Brügge haftete. Als Swin mochte man aber auch die Passage unterhalb Dammes — von Brügge bis Damme hieß das Wasser noch Reye — bis etwa nach dem späteren Sluis hin gelten lassen. Jedenfalls sind Sinkfal und Swin identisch, wie Maerlants, des Landeskindes Zeugnis: Zwene, dat tien tiden hied Sincval, beweist. Derlei Namensveränderungen treten ja an Küsten und Strömen häufig auf, zumal wenn es sich um ein kompliziertes System von Wasserläufen, Inseln und Buchten handelt, die sich ständig verändern und deren Nutzung daher selten stabil ist. Hier am Swin ist es um so weniger auffallend, daß die Brügger und Dämmer Seeleute, seit 1200 etwa, den Namen ihres Wasserweges und ihrer bevorzugten Ankerplätze auf den gesamten Meeresarm übertragen. Wenn man auch den Gesamthafen als Swin kannte, so war es doch im eigentlichen Sinne eher das

¹ Der fluvius Sinkfala ist nach den Leges Frisionum Westgrenze der Friesen, vgl. Richthofen II S. 54. Wulpen beanspruchen und behaupten aber auch die Grafen von Flandern. 1190 stehen die Wulpingi unter ihrer Botmäßigkeit, Wamkönig II 1 n. 45 § 15. Es ist eben strittiges Gebiet. — Vgl. ferner HR. I 2 n. 58 (1372): Up dem ströme des greven van Vlanderen alse is dat opene van dem Swene. 1252 kennt die offizielle Sprache der Urkunden noch den Ausdruck Sinkfal, während er nach Maerlant, der zwischen 1230 und 1240 im Freienlande von Brügge, wenn nicht in Damme, geboren ist, in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts antiquiert ist. Der westliche Hauptarm auch la Mue bei Philipp Mousket, Hist. Reg. Francorum MG. SS. XXVI S. 749 v. 20943. und Swenesmuth in den Ann. Winton. e> XXV n S. 455 genannt. — Vgl. ferner Hist. Duc. Normanniae et Res*. Angliae eb. S. 70915: Une aighe que on apiele la Roye, cela aighe vait de Bruges au Dam. — In Brügge selbst gab es ein „Wulpen“, an das die Wulpenstraße beim Dammer Tor erinnert, die za 1297, Inv. Jntr. S. 388 und Anm. 1 und S. 420 schon bezeugt und ebenso auf Marc Gerards Stadtplan im Brügger archäologischen Museum verzeichnet ist. — Vgl. auch Häpke, Entstehung S. 79.

westliche Becken als die östliche Einfahrt. Für die Vlamen kam es aber wegen der England- und Rochellefahrt weit mehr in Betracht. Hier führte das Swin auch bedeutende Wasser; von der Plattform des Muidener Kirchturmes kann man das ganze ehemalige Bett übersehen und sich von den nicht geringen Entfernungen überzeugen. Noch 1519 war es an 600 m breit. Auch zwischen Sluis und Muiden ist ein gehöriger Abstand. Weiter aufwärts und im östlichen Arm nahmen die Fahrtrinnen allerdings sehr viel geringere Dimensionen an. Aber gerade sie konnte das Mittelalter brauchen; große Ströme wußte es mit seinen technischen Mitteln nicht zu bewältigen und voll auszunutzen. Der Hauptverkehr suchte mittlere oder ganz bescheidene Fahrstrecken und Tiefen auf, die heutzutage höchstens Schiffen in kleiner Fahrt oder flachgehenden Tjalken zugänglich sind.

Das Swin bot eine Fülle ausgezeichnete Liegeplätze. Hafengebäuden waren ebenso unbekannt wie überflüssig. Die Schiffe lagen auf den Rheden der einzelnen Hafengebäude vor Anker und leichterten dort auf Strom. Aber wegen der fortwährenden Veränderung der Fahrtrinne von See bis Damme — Versandung spielt schon früh eine Rolle — haben die Swinorte einander in der Eigenschaft als Hauptlöschplätze im Wandel der Zeiten abgelöst.

Von 1180—1250 ist Damme der erste Hafen des Swin. Die Seeschiffe legen dort an; Brügge-Stadt bekommt überwiegend Leichterverkehr. Größere Schiffe mit einem Mast, der nicht zum Niederlegen eingerichtet war, können die Dammer Speye überhaupt nicht passieren. Noch 1252 muß Dammes Zukunft so wenig in Frage gestellt sein, daß die Genter ihre „Lieve“, einen Schifffahrtskanal, nach Abänderung des ursprünglichen Projekts bei Damme einmünden lassen². Gleichwohl wird zwanzig Jahre

¹ HR. I 8 n. 237, 9: Als sii legghen up eene reyde; eb. n. 239, I c. (1857): In dat Zwen, also dat ic quam buten zande in des graven ström mit minen cogen to reyde.

a Cart. I n. 55. — 1251 ist nur von einem Kanal von Gent bis Aardenburg und weiter über Slepeldam hinaus die Rede (citra Slepeldam, nicht oberhalb Slepeldam, wie Höhlbaum, Hans. U. B. I n. 416 übersetzt). Vgl. auch Inv. Intr. S. 464 und Wamkönig I S. 822.

später schon die Strecke von Houcke bis Sluis am häufigsten aufgesucht. Der Paß zwischen Sluis und Muiden behält diese Eigenschaft; hier trafen die Schiffe, die von Osten her am Ostburger Hafen vorübersegelten, mit den England- und Spanierfahrern zusammen. Diese Fahrzeuge, zumeist von größerem Rauminhalt, gingen vor Muiden vor Anker. Segelten sie das „Klockendep“, will sagen das Tief auf der Höhe des Dorfes Knocke an, so diente dessen Kirchturm, St. Katharina geweiht, zum Orientierungszeichen.

b. Fischerei und Schifffahrt.

Die Orte am Swin bewohnte eine zahlreiche Fischer- und Schifferbevölkerung. Speziell als Fischerdörfer werden Reyghersvliet, Nieuwe Sluis, Knocke, Kadsand und Koksiede genannt. Ihre Bttsen brachten den Hering, der mit ihren sonstigen Fangergebnissen allein von allen Waren den Dammer Zollbaum auch nachts passieren durfte. Man fischte von der dritten Woche des September bis Anfang November auf den Fischgründen an der englischen Ostküste zu Great Yarmouth den „Zeitheringu, zu dessen Fang die Bürger von Sluis mit zahlreichen fremden Arbeitern, den volghers, in See gingen. Auch sonst war an der flandrischen Küste der Heringsfang im Schwange. Zu Grave-lingen durften die Fischer auf Rechnung von Händlern aus St Omer täglich in zwei Fahrten, also Morgen- und Abendfang, bis zu 25000 Stück fangen, die Tag und Nacht eingesalzen wurden. Während der englisch-flandrischen Wirren bis 1310 gab man in Blankenberghe die Zahl der dort beheimateten, von

1 Diese Einzelheiten gibt Muiden H.-O. Art. 10 in Verbindung mit Reglement S. 29 f. und Seebuch XI 88 f. — Daß der Sunte Kattrinentorne des Seebuchs tatsächlich mit dem Knocker Kirchturm zu identifizieren ist, hat mir Herr Pfarrer Opdedrinck zu Damme in liebenswürdiger Weise aus den Kirchenrechnungen bestätigt

9 Reglement S. 23, 28, 87. — Korkholz zum Fischen, Hans. U. B. I n. 482 S. 146 Z. 17, Dammer Zollrolle. — Die Busen in der Keure von Nieuport, Wamkönig III n. 167. Die Fischgründe nach Pat. Rolls Edward I (1297) S. 808; der Termin ist der heutige.

• Giry 8.884—86, 26000 Stück gleich 251. Heute würden schon 6—8 Mann für dieses Quantum genügen.

den Engländern getöteten Heringsfischer auf 400, den Verlust an Hering auf 1706 lb. st. anl. Trotzdem vereinnahmte man 1302, als von jeder Last Hering 5 s. zur Unterhaltung der See wehr erhoben wurde, in Blankenberghe, Ostende und Dünkirchen zusammen nur 105 lb., was also 420 Last entsprach, während zu Sluis für 964 Last gezahlt wurde². In besseren, weniger stürmischen Zeiten waren schon viel mehr Heringe am Swin verkauft. „Tonnenheringe, die man nach Damme zum Stapel fährt“, hatten im Jahre 1278 für 1626 Last Zoll bezahlt. In Tonnen ausgedrückt — die mittelalterliche enthielt ebenso ca. 1000 Stück wie die heutige — stand im Jahre 1278 eine Einfuhr von 19512 t dem Jahre 1302 mit* 11568 t über Sluis, von 16608 t über alle flandrische Häfen gegenüber³. Den Löwenanteil des Imports über Sluis hatte indessen schon zweifellos der deutsch-süderseeische Import aus Schonen.

Weiter gab es am Swin eine lohnende Frachtschiffahrt. Gleichwie der Brügger Eigenhandel ist sie gänzlich und zu Unrecht unterschätzt worden⁴. Wir trafen Flandrer auf eigenen Schiffen in ganzen Flotten vom 13. bis zum 15. Jahrhundert an der Westküste Frankreichs. Ebenso haben sie einen regen Schiffsverkehr mit England unterhalten. Wenn man in Rechnung

1 Saint-Genois n. 1286 f.

a Die Sicherung der See, Inv. I n. 190 S. 106: Pour la mer garder. — Die Zahlen nach St. R. 1302 — cart. I n. 136. Eine andere Rechnung, Inv. I n. 190, ergibt von Mitte Aug. 1802—1803 zum selben Tage 886 lb. = 1844 Last, was wohl identisch mit der ersten Aufstellung von 1884 Last ist.

8 Cart. I n. 78. Die Abgabe 12 gr. pro Last entspricht der Zollrolle von 1252, Hans. U. B. I n. 432, S. 145 Z. 33, millenium allecium l d, wenn die Last zu 12 t gerechnet wird. So auch Nirruheim, Einl. S. 79. — 1000 Heringe sind sicher Inhalt einer Tonne (caec = caque).

4 Am schärfsten hat wohl Bugge S. 255 geurteilt: „Die Flämmer haben, wie bekannt, nie einen eigenen Verkehr von größerer Bedeutung unterhalten“. Brügge in Analogie zu Antwerpen, dem modernen Hafen mit riesiger Tonnenzahl ohne jede eigene Rhederei zu setzen, war zu verlockend. Im 13. Jahrh. besteht indessen noch keine Berechtigung hierzu; später nähert sich Brügge allerdings in dieser Hinsicht seinem nachmaligen Konkurrenten.

zieht, daß Brügge einen großen Teil seiner Schifferbevölkerung, die sich an großer Fahrt beteiligte, seit 1180 an Damme abgab, so muß man sich eher wundem, wieviel Nachrichten während des 18. Jahrhunderts noch von Brlgger Schiffen reden.* Als Koggenbesitzer und Kapitäne traten ihnen Dammer zur Seite nebst Leuten aus Muiden, Monikerede und Aardenburg. Seit 1300 war Sluis der Hauptsitz der flandrischen Eigenschiffahrt, die auch Güter für Fremde übernahm.

Auch im Dienste des Landesherren hatte der flandrische Seefahrer nicht versagt. Wir sahen Flandrer an der Eroberung Lissabons 1147 teilnehmen, später die bedeutende Flotte Balduins von Konstantinopel die Mittelmeerfahrt antreten, und noch Guido von Dampierre war seinem Lehnsherrn mit Schiffen von Kadsand und Isendike 1270 nach Tunis gefolgt. Eine bedeutende Anstrengung war die Expedition nach Seeland (1303/04), die glücklich begonnen durch die Genialität des feindlichen Admirals, des Genuesen Grimaldi, mit völligem Mißerfolg endete. Insgesamt hatten die Flandrer vor Zierikzee 80 Fahrzeuge², wozu

i Hans. U. B. I n. 70, 113, 114, 116, 120; Saint-Genois n. 1235: Gegen 1311 klagen Leute aus Damme, Sluis, Muiden, Aardenburg, Ostbürg, ferner aus Ostende, Blankenberghe, Dünkirchen, Nieuport, Biervliet, Lombardzyde über Verluste in England; C E H 2 XII S. 42 n. 2276; S. 43 n. 72; S. 45 n. 42. — Für Brügge vgl. Hans. U. B. I n. 190 (1225), 196 und 199 (1226). n. 612 (1265). Aus dem Jahre 1230 sind zu erwähnen Close Rolls Henry III 1 S. 306: Cogam de Bruges, que vocatur Burdernara; eb. Schiff des Lambert de Bruges, S. 873 des Simon von Brügge; S. 368 vier Schiffe mit Ladung von Bürgern von Brügge und Douai. — Für die Swinorte Hans. U. B. I n. 118 (1214), 125 (1215), 189 (1216); vgl. auch die Kogge im Dammer Stadtsiegel bei Pigeonneau nach S. 161, ferner Close Rolls Henry HI (1230) 1 S. 356, 362, 366, 368, 370. Pat. Rolls dess. 1 S. 370. - Für Sluis Hans. U. B. II n. 378, m n. 683; HR. I 3 n. 240, 6, 4.

3 Diese Zahl, die Villani B. VIH Kap. 77 als Gesamtzahl der Flandrer und ihrer seeländischen Verbündeten gibt, scheint mir durchaus glaublich. Leider sagt er nichts Näheres über die Anzahl der Koggen bei der Flotte. Die Angabe der Koggenbesatzung auf 100 Mann in der Schlacht ist richtig, vgl. Schäfer, Hansestädte S. 433. Indessen wurde diese Ziffer nur bei den stärksten und bestarmierten

neben vielen kleinen Schiffen auch eine Anzahl Koggen, die Linienschiffe des nordeuropäischen Mittelalters, zählten. Die Niederlage am 19. August 1304, die vorhergegangenen Kapereien des Grimaldi und überhaupt die großen in den englisch-flandrischen Wirren erlittenen Einbußen haben der flandrischen Schifffahrt ähnliche Schläge zugefügt wie dem Außenhandel des Landes.

Aber wie dort die Zustände innerhalb der handeltreibenden Klasse den Rückgang mit verschuldet hatten, so auch hier. Wenn eine Küstenbevölkerung in der Industrie oder sonst Unterkommen

Fahrzeugen in Gefechtsbereitschaft erreicht. Als Brügge (1902) vier Koggen im Swin stationiert, gehen neben der Bootsmannschaft 200 Söldner und 8 Offiziere an Bord; also 52 Mann zum Dienst auf jedem Schiffe, Compte S. 151. Insgesamt lagen nach Villani mehr als 15000 Flandrer vor Zierikzee, wozu noch ihre seeländischen Parteigänger kommen. 10000 läßt Graf Guido, der flandrische Befehlshaber, vor der belagerten Stadt stehen, so daß mindestens 5000 am Kampfe gegen Grimaldi teilnehmen können. — Daß bei der flandrischen Flotte zwar mehr Fahrzeuge im ganzen, aber kleinere sind, sagt der Genter Mönch MG. SS. XVI S. 5824, dessen Schlachtbericht im übrigen durchaus hinter dem des Villani zurücksteht und seine Quellen, die Berichte der geschlagenen Mitkämpfer, nur zu sehr verrät. — Zum Vergleich führe ich die Zahlen der hansischen Kriege gegen Waldemar an, Schäfer eb. S. 301 u. 433: 1362 nehmen 52 Schiffe — darunter 27 Koggen! — mit mehr als 2640 Gewaffneten an der Expedition nach Dänemark teil, 1867 werden 41 Schiffe mit 1950 Mann aufgebracht. Für ein Schiff sind also im Durchschnitt 48—52 Mann vorgesehen, während die Vlamen für jedes Schiff ca. 62 Mann aufwenden können. Zum seeländischen Seekrieg ist übrigens noch zu bemerken, daß die Stadt Brügge es vorzog, Bayonner, spanische und deutsche Schiffe zu chartern oder zu requirieren, vgl. HR. I 8 n. 219 S. 215 Anm. 8. Man könnte daraus schließen, daß in Flandern an geeigneten Fahrzeugen Mangel herrschte. Es dürfte aber häufiger begegnen, daß eher fremde Fahrzeuge gemietet werden, als daß man die eignen altvertrauten Schiffe der Seeschlacht aussetzt; vgl. die Klage Thidemann Subes aus Harderwyk, HR. I 8 n. 240; 1e. — Lehrreich für die noch recht dunkle Geschichte mittelalterlicher Flotten sind die Rechnungen, die Alphonse Goovaerts, *La flotte de Louis de Maele devant Anvera en 1856*. Brüssel 1886. mitteilt. Das Flaggschiff des Flandren Jacob Buucke hatte auf der Schelde nicht weniger als 148 Mann an Bord. Auch Gilliodts Mitteilungen in *La Flandre XII* (1881) S. 291 ff. zu 1316 sind beachtenswert.

findet, dann vertauscht sie nur zu leicht den altgewohnten Seemannsberuf mit dem bequemeren Leben am Lande. Man kann dasselbe ja heutzutage — leider — an den deutschen Küsten beobachten. Auch der Anwohner des Swin fand als Tucharbeiter oder in irgend einem Gewerbe, das der Fremdenverkehr groß zog, als Schauer, Makler, Schutzschiffer, Wirt oder dergleichen, besseren oder leichteren Verdienst, als wenn er sich anheuern ließ. Die Schiffseigner aber hatten auf der Ausreise die Konkurrenz der Pahrzeuge aus Ost und West gegen sich, die auf Rückfracht warteten und sicherlich billiger arbeiteten. Fügen wir hinzu, daß, so staunenswert für mittelalterliche Verhältnisse die Entwicklung des kommerziellen Lebens am Swin auch war, die vier oder fünf Hafenzwischenorte doch nie hoffen konnten, die Menge der seewärts ausgehenden Waren in ihren Seglern verstaub zu sehen, so ist es begreiflich, daß Fremde ihrerseits das Swin zum Ausgangspunkt ihrer Fahrten machten. Namentlich Leute von Kämpen und Harderwyk, die ihre Schiffe zur Winterzeit auf den Strand von Sluis und Houcke auflegten, während sie selbst nach Hause fuhren¹, aber auch die deutschen Seeleute und romanische Karacken besorgten die Frachtschiffahrt.

Dagegen behaupteten sich die Vlamen im Leichtergeschäft, das mit einer Unzahl von Schuten und ähnlichen Fahrzeugen betrieben wurde. Speziell die Brügger Schifferinnung fand damit ihren Unterhalt. Da jedes zu Sluis oder Houcke liegende Seeschiff seine Ladung an Leichter abgab, war eine große Menge von ihnen vonnöten. Eine Kogge mit 80—90 Faß Wein an

1 Reglement S. 27: Die van Campen ende van Harderwyc te winter tiden, als sij thuns waerds varen ende laten hare scepe up die wase der Sinus of ten Houke te wintersaten. — Pirenne, Geschichte I S. 290 (246) führt den Niedergang der Brügger Handelsflotte darauf zurück, daß die aus Italien, Deutschland oder Frankreich „en suivant le coura des fleuves“ anlangenden Waren anfangs von Brügger Schiffen nach England und dem Norden verfrachtet seien. Das habe auf gehört, als der Seehandel zum Flußhandel hinzutrat. Zugunsten dieser Ansicht ist nur das gemeinsame Unternehmen der Scotti aus Piacenza und der Brügger Bürger anzuführen; sonst hat sie sich nicht bestätigt.

Bord bedurfte **16—18** Schuten in einmaliger Fahrt, bis das letzte Faß im Leichter verstaub war¹. Mit jeder Flut segelten oder treidelten dann solche Schutenflotillen nicht unähnlich den Torfschiffen auf der norddeutschen Wumme und Hamme nach Brügge hinauf. Da außerdem noch Fähren und Marktschiffe verkehrten², so dürfen wir uns auf der Strecke Brügge-Sluis ein reges Leben vorstellen; wohl waren es kleine und aller kleinste Schiffsgefäße, aber um so größer an Zahl und um so verschieden artiger an Gestalt.

Dazu kamen die sonstigen Erwerbszweige, die ausgedehnter Schiffsbetrieb mit sich bringt. Schon die Friesen hatten bei ihrem Kreuzzug **1269** im Swin Reparaturen vorgenommen und die Schiffsausrüstung vervollständigt. Hier baute man neue Schiffe, kalfaterte und vernagelte, gab auch mit grüner und roter Farbe den Anstrich, der noch heute die holländischen Tjalken so schmuck und sauber macht. Was zu alledem nötig war, Pech, Teer, Mastbäume, die am Swin behauen wurden, Schiffsplanken und Bauholz, Segeltuch und Farbe, ging gar nicht weiter nach Brügge, sondern wurde int water verkauft und an Ort und Stelle verwandt. Schon das Zollrecht von **1252** nahm sorgfältig Rücksicht auf den bedeutenden Bedarf an diesen Artikeln; sie zahlten nur, wenn sie nicht zum Platzverbrauch dienten⁸.

Endlich hatten die Swinorte noch ihre Bevölkerung von

¹ Die Ladung einer Schute, des normalen Leichters = 1 Schiffslast, vgl. Dammer Zollrolle Hans. U. B. 1 n. 432 S. 146 Z 5: Scuta de warancia zahlt ebensoviel wie lastum navis warancie = 2 d. Reglement S. 42: Scip — — ghelost (gelöscht) in vele scuten of boten of andre scepen die (Brügge) waerds varen; vgl. eb. S. 23. — Compte S. 81 kommen mehrfach Ladungen von 80—90 Faß vor. Über den Leinpfad vgl. Gheldolf IV S. 39—40, Cout. ville de Bruges I n. 5.

² 1280 uentgeltliche Fähre von Kadsand, Delepierre S. 75. — Muiden H.-O. hat sehr detaillierte Bestimmungen; von Sluis bis Damme dürfen die Fährleute im Winter 12, im Sommer 16 Personen und 2 „um Gotteswillen“ befördern; für die Fähre zwischen dem Sand (Kadsand) und dem Kastell zu Sluis sind zwei Vergen vorgeschrieben usw., Art. 50-56.

⁸ Menconis Chron. MG. SS. XXIII S. 554[^]; Reglement S. 29, 38; Hans. V. B. n. 432 S. 146 Z. 2 ff.

Deicharbeitern, wie denn die flandrischen Leistungen auf dem Gebiete der Deich* und Wasserbauten vielgereisten Italienern nicht geringe Bewunderung abnötigten.

1 Muiden H.-O. Art. 44: De aerbeyders, die haer brood daghelicx winnen te zekeren dämmen ende stegheren. — Dantes Worte Inf. XV 4—6 sind bekannt, vgl. ferner Marino Sanuto S. 72.

2. Der Swinstapel.

a. Stapel- und Zollrecht.

Was man gemeinhin als Stapelrecht bezeichnet, das Umschlagsrecht, Niederlage = Einlagerecht und das *ius emporii*, d. h. das ausschließliche Recht des Bürgers auf den Kauf von Fremden paßt ganz und gar nicht auf Brügge. Zunächst müssen wir einmal konstatieren, daß es nach mittelalterlichem Sprachgebrauch nicht einen Stapel zu Brügge gab, sondern so viele, als fremde Kaufmannschaften dort verkehrten. In diesem Sinn besagt „Stapel“ nichts anderes, als daß Brügge vermöge seiner wirtschaftlichen Anziehungskraft die Fremden bewog, ihre Waren in seinen Mauern abzusetzen und neue einzukaufen, es also zum Ort der eigentlichen Handelsgeschäfte und Vertragsabschlüsse zu machen. Dieser Stapel ist mit *nederlaghe* oder *depositio mercimonionim** identisch. Wenn heutzutage die Sprache unter dem Einfluß der gänzlich umgestalteten Struktur des Handels vielmehr die großen unentbehrlichen Rohstoffe in den Vordergrund schiebt und etwa London und Antwerpen den Wollmarkt, Liverpool und Bremen den Baumwollmarkt zuweist, so hätte man das im Mittelalter gleichfalls mit „Stapelu bezeichnet. Wir wüßten daher für diese Stapel zu Brügge keine passendere Bezeichnung als Marktstapel, wobei freilich eine gewisse Vieldeutigkeit des Ausdrucks nicht zu vermeiden ist. Wenn die osterschen Waren

1 Roscher-Stieda S. 148.

* HR. I 1 n. 16. — Interessant ist der Passus in der Urk. Hans. U. B. I n. 416, worin Gräfin Margaretha auf dem Kanal zwischen Gent und Aardenburg zu Gents Gunsten jeglichen „Stapel“¹ untersagt: *Nullus Stapel, nullus exoneratio mercium fiat inter Roden* burgh et Gandavnm* (1251).

somit za Brügge auf den Markt kommen, so unterstehen die Kaufleute von jeher dort Rechtsnormen, die man gemeinhin unter dem Namen Gästerecht zusammenfaßt; aber an sich ist damit noch kein eigentliches Stapelrecht gegeben. Es entsteht erst, wenn aus dem konventionellen ein obligatorischer Markt wird, wenn also einem bestimmten Ort der Verkauf gewisser Waren gattungen zwangsweise vorbehalten wird. Zwischen jenem Gewohnheits- und diesem Zwangsstapel gibt es noch eine Reihe von Zwischenstufen. Ein Markt kann durch Konvention geschützt sein, die aber je nach Macht oder Absichten der Kontrahenten sich mehr dem einen oder dem anderen Extrem nähert. Als z. B. 1280 Aardenburg Spaniern und Deutschen zum „Stapelu angewiesen wurde, war die einzige Gewähr, daß ihr Handel der Stadt verblieb, der Vorteil der dortigen Privilegien, deren die Kaufleute verlustig gingen, sobald sie die Stadt nicht mehr aufsuchten. Hier hat sich dieser Schutz als zu schwach und mittelbar erwiesen, während er 13091 bei der Verkehrsregelung zwischen Brügge und den Deutschen für die Stadt auf lange hinaus völlig ausreichte. Darin lag der Abstand zwischen den wirtschaftlichen Potenzen ausgedrückt, über die beide Städte verfügten und die eben nicht ohne weiteres durch Verordnung aus der Welt geschafft werden konnten. — Den rigorosen Besuchszwang kannte man vom Meßhandel her, wo die ökonomische Berechtigung der Einrichtung auch am deutlichsten durchschimmert. Wie die flandrisch-nordfranzösische Hanse der 17 Städte zur Reise nach der Champagne verpflichtet war, so sollten die deutschen Kaufleute Neudammes die flandrischen Messen beziehen müssen. Verlieh man einen solchen Rechtszwang einem permanenten Markt, also einer Handelsstadt, so entstand daselbst ein Stapelzwang und ein spezifisches Stapelrecht. Dieser Art waren der englische Stapel von 1313, später der des hansischen Kontors von Brügge⁸.

1 Hans. U. B. II n. 154.

* Für die Osterlinge vgl. Heinrich Rogge, Der Stapelzwang des Hansischen Kontors zu Brügge. Diss. Kiel 1908.

An beiden Stapeln hatten landfremde Autoritäten mitger wirkt. Formell ging der englische Stapel weder Brügge noch den flandrischen Grafen an; die Stapelurkunde konnte ihn, was freilich unwahrscheinlich war, ohne vorherige Verständigung mit ihnen begründen. Es gab aber einen weiteren Stapel zu Brügge, dessen Recht ganz und gar einheimischen Rechtequellen emanirte. Es ist wiederum ein Marktstapel, und es sind die Gemeinden am Swin von Brügge bis Sluis, die sich ihn streitig machen. Wenn ein Schiff im Swin einlief, so fragte es sich, wo die Waren Gegenstand von Handelsgeschäften werden sollten, ob der Swinhandel Brügge verblieb oder einer der weiter seewärts gelegenen Städte zufiel.

Da bei der schließlichen Gestaltung dieses Swinstapels das Zollrecht nicht wenig mitgewirkt hat, so müssen wir es darauf hin ins Auge fassen.

Von der Moolnaersbank im westlichen Arm des Swin bis zum Vloee im Osten, beide Punkte mit einer Mühle zwischen Brügge und Damme an der Alten Fahrt verbunden gedacht, wurde als Gebiet des gräflichen Zollrechts, als „Wasserfriede“¹ wie Denijs Royer sagt, angesehen. Wie wir vermuteten, war Damme 1180 Zollstätte für das Swin geworden, und wenn schon 1228 bei der fortwährenden Verschiebung der Wasserverhältnisse mit einer Verlegung des Dammer Zolls gerechnet wurde², so ist das Hauptzollamt doch dort verblieben. Freilich schickte man Beamte auch in die Orte abwärts von Damme, um den dortigen Verkehr zu überwachen, und Royer instruiert genau über ihre Tätigkeit und Befugnisse. — Durch die Zollrolle von 1252, die den Swinzoll behandelt, erhalten wir ein ziemlich klares Bild über die Verteilung des Handels zwischen Brügge und Damme. Die anderen Plätze, kaum oder noch nicht entstanden, kamen damals nicht in Betracht. Während die überwiegende Mehrzahl der Waren, darunter die wichtigsten Kategorien wie Wolle, Tuch,

¹ Reglement S. 29—30, 36, 47: Vryede van den watre oder auch singnorie van myns heere toolne.

² a Hans. U. B. I n. 274 Anm. 1.

Hosen, H&ute von Damme nicht weiter beansprucht werden, gelangt Schiffsbedarf aller Art, Tonnhering, Wein, Asche, die zumeist gegen andere Waren, vornehmlich Tuch, getauscht wird, ferner getrockneter Fisch, Salz und Getreide zum Verkauf. Niemals ist Orten wie Damme, Houcke und Monikerede dieser Stapel bestritten worden¹. Was sie davon vermöge ihres ökonomischen Schwergewichts anzuziehen vermochten, war allerdings eine zweite Frage. Dagegen hat die Zollrolle von 1252 sonst merkwürdige Bestimmungen. Wadis, Kupfer und Zinn dürfen wohl in Damme verkauft werden, zahlen aber 100 % mehr, als wenn sie ins Inland weitergehen. Ebenso werden sämtliche Fette, Alaun, Kümmel, Mandeln, Pfeffer mit dem doppelten Satz belegt; Heimelin geht, wie es scheint, ganz zollfrei durch, wird aber beim Verkauf mit 1 d. auf 40 Stück getroffen, wie denn alles Pelzwerk mehr erlegen muß, wenn der Kaufmann es nicht weiter transportiert. Die Absicht des Zollinhabers ist klar. Erstens liegt darin eine Verkaufsabgabe, zweitens will man diese Artikel ins Innere ziehen. Es sind die spanisch deutschen Waren, die nicht ihrer Bestimmung nach wie Schiffbauholz u. a. im Swin verwandt, anderseits nicht durch den Bedarf der flandrischen Gewerbe vorwiegend auf die Binnenstädte angewiesen sind. Pfeffer und Zubehör, Pelzwerk und Metalle konnten zum Handel der Fremden untereinander mehr als erwünscht Anlaß geben, wenn man ihren „Stapel“ zu Damme erleichterte. Das mochte indessen für den gräflichen Fiskus gar nicht entscheidend sein. Die Hauptsache war, daß diese Warengattungen auf den flandrischen Messen zum Verkauf gelangen sollten, um dort den Verkehr zu beleben und die Schatulle des Grafenhauses zu füllen. Daß die Stadt Brügge 1252 diese Bestimmung irgendwie beeinflußt hat, ist unwahrscheinlich, ebenso daß hier Wünsche und Begehrt der Fremden berücksichtigt sind. Der Erfolg war jedenfalls, daß Brügge, als

¹ Schiffsbedarf vgl. oben. Reglement S. 31 nennt Wein, Pech, Teer, Asche, Tonnhering; cart. I n. 233 fügt Fisch, Salz, Getreide hinzu. — Asche, vermangelt (Reglement), *conmutacio fiat de cineribus ad alias merces*, Hans. U. B. I n. 432 S. 145 Z. 1.

sich der Meßhandel später dort hinzog, von diesen Zollsätzen nicht wenig profitierte.

An den freigegebenen Waren hatte sich jeder Ort am Swin nach Kräften einen Anteil gesichert. Freilich mit verschiedenem Erfolge. Monikerede, wohl die kleinste Stadt — ein regelmäßiges Viereck mit vier Straßen vom Marktplatz aus — hat den Stapel für gedörrten Fisch abgegeben¹. In Houcke fanden die Schiffskäufe statt, weil dort vornehmlich die Schiffe in Reparatur zum Überwintern Ruhe auflagen. Obst wurde hier verzollt und wahrscheinlich auch verkauft. In Muiden verlangte die Provianteinnahme und das angetriebene Vieh eine Nebenzollstätte; nach Ostburg kamen die Leute von St. Omer zum Salzeinkauf und dort wie zu Sluis, Kokside und Slepeldamme verzollten Friesen und Dänen, wenn sie nicht zu ihrem eigentlichen Stapel nach Damme weiterzogen.

b. Damme und Aardenburg.

Als ernstliche Konkurrenten kamen gegen Brügge jeweilig nur Damme, Aardenburg und Sluis in Betracht.

Die relativ geringsten Ambitionen hat Damme an den Tag gelegt. Heimsuchungen zu Kriegszeiten 1213 und 1297² mochten das Ihre dazu beitragen. Schwerwiegende Differenzen hätten zwischen beiden Städten entstehen können, wenn Damme 1280 den Spaniern auf ihr Ansinnen zum Stapel angewiesen wäre. Dann brachte das Jahr 1298 gefährliche Zeitläufte, als Brügge capetingisch, Damme gräflich war und zu einer starken Festung umgeschaffen wurde. Damals hat sich Damme um den Stapel — übrigens erfolglos — bemüht⁸ — Damme hat keineswegs

¹ Monikerede, cout. ID. Intr. S. 389. Ende des 14. Jahrhunderts erreicht es seine höchste Blüte. 1266 hatte Monikerede Damme gegenüber auf einen eigenen Schiffahrtskanal verzichten müssen, Hans. U. B. I n. 627. — Reglement S. 47, dem auch die folgenden Angaben entnommen sind.

s Luchaire S. 176. — Häpke, Entstehung S. 77.

⁸ Hans. U. B. II S. 63, Anm. 8. Zeugenaussagen von Dämmer Bürgern (1306): *Chil du Dam se penerent pour avoir l'estaple*. — Die Befestigung in den Ann. Gand. MG. SS. XVI S. 663b u. 4l.

rasch alle Bedeutung verloren, als es nicht mehr Haupthafen von Brügge war. Am Swin stand es nur Aardenburg und Sluis nach, während Houcke, Muiden, Monikerede bei weitem kleiner waren¹. Schon 1252 hatte es seinen Jahrmarkt zur Pflingstzeit². Namentlich sein Handel mit wieder ausgehenden Weinen bewahrte ihm eine gewisse Bedeutung. Sowohl Osterlinge⁸ wie Romanen waren am Geschäft zu Damme beteiligt. Zeitweise hatten sich die Fremden nicht ohne Schliche in die Bürgerlisten einschreiben lassen, bis man sich dieser unbequemen Mitbürger entledigte⁴. Auch der Viehhandel hatte zu Damme hauptsächlich seinen Sitz.

Mehr hat Aardenburg Brügge zu schaffen gemacht. Aardenburg lag an sich nicht günstiger als Brügge; auch hier vermittelte der Kanal von Slepeldam die allerdings kürzere Verbindung mit dem Swin. Es hatte von jeher einen gewissen Eigenhandel. Aardenburgeru begegnet man in Deutschland, in Westfrankreich und endlich in England⁵. In der Londoner Hanse war es durch zwei, später sogar durch drei Richter vertreten. Aber Aardenburg um 1300 zur „zweiten Handelsstadt“ Flanderns⁶ machen zu wollen, geht viel zu weit. Jedenfalls war der Abstand von Brügge unter normalen Verhältnissen selir bedeutend, und Ypern und Gent, obwohl mehr und mehr auf die Tuchbereitung beschränkt, mochten ihm im Handel doch noch sehr wohl gewachsen sein. Aardenburg gehörte weder den fünf Guten Städten Flanderns an, noch besaß es bis 1268 einen

i Hans. U. B. *UI* n. 472.

a Reglement S. 47: laeremaert ten Damme inde sinxendaghe — Daher spricht die Zollrolle von 1252, Hans. U. B. I n. 432, vom Bündel des mercennarius, der in tempore pentecostes 3 d beim Vertrieb in Damme zu zahlen hat. — Der Wochenmarkt fand nach Royer am Dienstag statt.

8 Cart. I n. 600 (1413).

4 Oout. de la ville de Bruges I n. 68 (1427). Ein Astigiane, je ein Kaufmann aus der Normandie, Reims, Valenciennes, La Rochelle, werden gestrichen.

i Hans. U. B. I n. 78, 170, 173, 180, 575.

• Warnkönig II 2 S. 34.

Jahrmarkt. Als damals eine franche feste mit dem Meßrecht von Lille gestiftet wurde, scheint sich kein großer Verkehr entwickelt zu haben; 1299 forderte Graf Guido alle ihm noch anhängenden Städte auf, den Aardenburger Tuch- und Pferdemarkt zu frequentieren¹. Die Aardenburger selbst waren ständige Gäste in der Halle von Brügge, standen also mit Dixmuiden und Veurne auf einer Stufe.

Am 26. August 1280 indessen war Aardenburg für Deutsche und Spanier, will sagen für die Kaufleute des Ostens und des Westens, vom Landesherrn zum Verkehrsort bestimmt worden². Aber die Fremdkaufleute hatten Aardenburg dann doch wieder verlassen. In der Franzosenzeit folgte die Begünstigung Aardenburgs durch die Dampierres und Eduard I. von England 1297 und 1306, was tatsächlich den Wollmarkt nach sich gezogen hatte³. 1307 war Aardenburg bereit, auch den deutschen Kaufmann in seinen Mauern aufzunehmen, und zwei Jahre lang 1308—1309 hat er tatsächlich dort verkehrt, ehe er nach Brügge zurückkehrte. Brügge hatte inzwischen eifrig daran gearbeitet, solche Vorkommnisse unmöglich zu machen. Es bestritt Aardenburg das Recht einer Kaufmannswage von 60 lb. und darüber. Damit war das vendre en gros ausgeschlossen. Recht hatten die Brügger insofern, als vor 1280 niemand daran dachte, große Quanten in Aardenburg wiegen zu lassen, da die Stadt keinen Gästeverkehr oder den Wollhandel der Brügger besaß. Die

¹ Zu 1268 eb. n. 142; zu 1299 vgl. Kluit H, T. II n. 883. — Wamkönig II 2 n. 147, wo die Urk. irrtümlich zu 1289 gesetzt ist. Reg. Hans. U. B. I n. 1807. Es scheint sich tatsächlich um eine neue Einrichtung zu handeln.

² Hans. U. B. I n. 862.

³ Eb. n. 1247 Anm. 8 — 18. Nov. 1297. Die Urk. ist (zu 1296 irrtümlicherweise) gedruckt bei Kluit II T. II n. 373. — 1806 Mai 26 wurde sie erneuert, Pat. Rolls Edward I S. 435. — Hans. U. B. II n. 152 Anm. 3.

⁴ 1307 Nov. 16, HR. I 1 n. 84 und 85. Erst am 14. Nov. 1309 wird der neue Brügger Freibrief erlassen, Hans. U. B. II n. 154. Der Verkehr konnte also erst Frühjahr 1810 wieder aufgenommen werden.

Wolle kam am Ort des Handelsgeschäfts auf die Wage, und das war eben unbestritten Brügge. Daß jedoch zu Gräfin Margarethas Zeiten den Aardenburgern ausdrücklich verboten sei, mehr als 60 lb. abzuwiegen, behauptete Brügge, jetzt nach mindestens 26 Jahren zu Unrecht. Seither hatte schon Guidos Stapelverordnung von 1280 zweifellos eine Kaufmannswage vorgesehen, und während der Herrschaft Philipps IV. über Brügge war nach dem Willen des Grafen die Wage zu Aardenburg, wie unparteiische Dammer Zeugen aussagten. Es kam darauf an, ob der Landesherr die tatsächlichen Zustände vor 1280 rechtlich sanktionierte und Brügge die Wage allein zusprach, oder ob er die durch Guido geschaffene Berechtigung Aardenburgs anerkannte. Brügge machte aus dem Rechtsstreit ein einfaches Geldgeschäft mit dem Erbprinzen. Ludwig von Nevers, der älteste Sohn des regierenden Grafen Robert UL. von Bethune, erhielt 8000 lb., „weil er uns gegen die Aardenburger und Osterlinge in unserer Wagesache unterstützte“ und weitere 3378 lb. 15 s. Koetenersatz gleichfalls „zu Nutzen unserer Wageul. War auf diese oder ähnliche Zahlungen wohl das Eintreten der Dynasten in der Stapelsache für Brügge erfolgt, so verfehlte das Mittel auch diesmal nicht seinen Zweck. Graf Ludwig publizierte am 27. Sept. 13098 ein Urteil seines Vaters, das auf die Zeiten Johannas von Konstantinopel (1205—1244) zurückging und die Aardenburger Wage auf Grund ihrer Verordnungen zu handhaben anbefahl. Auf diese angeblichen Schreiben Johannas batte sich kein Zeuge besinnen können. Lagen sie wirklich vor, so waren sie sicher gefälscht. Aardenburgs Ehrgeiz, Brügges Nachfolger zu werden, war damit zu schanden geworden. Daran änderte auch nichts, als zehn Jahre später alle Arten von Wagen, die man in Flandern in Gebrauch hatte, — die Urkunde drückt sich absichtlich möglichst unbestimmt aus — freigegeben wurden und als man die Stadt insofern Brügge gleichstellte, als ihr Zoll in derselben Höhe

i HR. I 3 n. 221.

* Vgl. Hans. U. B. II n. 150 und 160.

8 Eb. n. 152.

wie in Brügge erlegt werden sollte. Wenige Jahre später hat Aardenburg im Aufstand Seeflanderns aufs schwerste gelitten.

c. S l u i s.

Dramatischer noch war Brügges Kampf mit Sluis. Diesmal spielte die günstige Lage am Paß, gegenüber dem breiten Swin, anderseits genügend gegen die früheren Überflutungen geschützt, die größte Rolle. Seit den 70er Jahren des 13. Jahrhunderts war die Rhede von Sluis am meisten frequentiert. 1307 waren Aardenburg, Damme und sämtliche sonstige Swinstädte überflügelt², und 1323 nannten es die Lübecker Annalen, wo man mit den Verhältnissen am Swin sehr gut Bescheid wußte, „einen volkreichen Ort“⁸ Im selben Jahre erfolgte die Katastrophe. Die Brügger überfielen die Stadt und ließen sie in Flammen aufgehen. Vorausgegangen war die Verleihung der Stadt an Johann von Namur, einen Sohn Guidos von Dampierre zweiter Ehe. Brügge argwöhnte wohl nicht mit Unrecht, daß alsbald die Errichtung eines Stapels, der Bau von Tuchhallen, Privilegierung von Wechsellern u. dergl. mehr erfolgen würde, um die Neuerwerbung finanziell nutzbar zu machen. Das bedeutete damals schon den Todesstoß für Brügge. Unverdrossen hatte bisher die Stadt an der Swinkorrektion wie überhaupt an der Erhaltung der Schleusen und Kanäle⁴ das beste Teil getan und die schweren Kosten auf ihre Schultern genommen. Jetzt sollte sich auf dem durch diese Arbeiten gesicherten Boden der gefährlichste Konkurrent erheben. Zog sich der Verkehr an das untere Swin, um die Transportkosten bis Brügge zu sparen, so begann Brügges Verödung wie später, als Antwerpen aufkam.

1 Hans. U. B. H n. 337: Pondeles, balances et toutes autres manières de pois tels que on a uset et encore use en no paiis de Flandres (1319 Jan. 27).

8 Häpke, Entstehung S. 79; doch habe ich dort, weil mir cart. I n. 79 damals noch unbekannt war, das Aufkommen von Sluis um zwei bis drei Jahrzehnte zu spät angesetzt.

« MG. SS. XVI S. 429¹²

4 Graf Ludwig von Flandern hebt die großen Lasten Brügges in dieser Beziehung offiziell hervor, Saint-Génois n. 1466 (1328).

Aus dem ganzen Mittelalter sind Exzesse eifersüchtiger Gemeinden gegen konkurrierende Orte bekannt; hier leisteten die Verhältnisse ihnen gerade damals Vorschub. Bereits hatte in Brügge die oligarchische Regierung das Heft nicht mehr fest genug in der Hand, um den Überfall von Sluis zu verhindern. Im 13. Jahrhundert hatten die Herren von der Schöffenbank, so schlecht auch ihre Finanzwirtschaft sein mochte, doch schon um des eigenen Vorteils willen eine ziemlich weit sichtige Wohlfahrtspolitik getrieben, nachdem sich die Dynasten unfähig dazu gezeigt hatten. Vielleicht meinte Brügge auch, die Kraftprobe mit der Zerstörung der Nachbarstadt wagen zu können. Stämmige Arme, die sich bereitwillig dazu hergaben, fand man genug. Seit Kortryk mußten die Wünsche der Werkleute berücksichtigt werden; es beginnt die Zeit der unüberlegten Gewaltstreiche, die hinterher gemeinhin mit schweren Geldbußen und Bluturteilen gesühnt werden. Seit kurzem, dem 22. Okt. 1322, war Brügge im Genuß des Genter Privilegs von 1314, das auf Vernichtung der Tucherei des platten Landes hinaus lief¹. Von den Gewalttätigkeiten, welche die Streifereien nach verbotenen Geweben begleiten, hat die Brügger Bürgerschaft die Brutalität gegen Sluis gelernt. In dem Flandern des 13. Jahrhunderts, das einen im Mittelalter seltenen Grad von Rechtsicherheit erreicht hatte, wäre dieses Vorgehen noch unerhört erschienen. So aber setzten die Volksmassen Johann von Namur, ihren alten Waffengefährten aus den Franzosenkämpfen, gefangen, ohne auf ihres Landesherrn Ludwig Vermittlung irgend Rücksicht zu nehmen. Der Zweck der Bürger wurde vollkommen erreicht. Am 4. April 1323 wurde ein Zwangsstapel für Brügge geschaffen². Der Zustand, den das 13. Jahrhundert herausgebildet hatte und den soeben veränderte Verkehrsbedingungen umgestalten wollten, wurde jetzt als der allein rechtmäßige festgelegt. Die Swinorte Damme, Monikerede, Houcke erhielten die bisher dort vertriebenen Waren ausdrücklich bestätigt. Jeder

¹ Recueil n. 158 S. 363.

² Hans. U. B. II n. 401. — Ein Widerruf der Verwilligung hat keine Wirkung gehabt, Klnit II T. II n. 402.

andere Artikel, der im Swin ankam, war „an seinem rechten Stapel zu Brtlgge“ zu verkaufen. Vorher durften keine Handels*geschäfte, Kauf oder Verkauf, damit vorgenommen werden. Fesselte man so die Einfuhr aus See an Brügge und zwang jeden einheimischen oder fremden Kaufmann, wenn er einmal ins Swin einsegelte, in Brügge zu verkaufen, so entzog man Sluis auch ebenso sorgfältig die Vermittlung des flandrischen Exports. Kein Tuch im kaufmännischen Vertrieb sollte hier feilgehalten werden; es durfte also nach der Sprache der Zeit „kein Tuch stapel oder Anschnitt“ stattfinden. Damit sich aber auch keine eigene Tuchbereitung zu Sluis entwickelte, wurde u. a. noch die dortige Draperie untersagt. Wechsel und Schmelzkammer sollte die Stadt gleichfalls entbehren, und das alte Mittel, eine Wage über 60 lb. zu verbieten, kam gleichfalls zur Anwendung. Ergänzungsbestimmungen vom nächsten Jahr verboten noch aus drücklicher den Holzstapel zu Sluis, als es Art. 8 der Urkunde bereits verordnete. Was man Sluis an Gewerbefleiß und Handel zugestand, sollte über die Bedarfsdeckung der Stadt nicht hinaus gehen. Dies Prinzip ist noch weniger verlassen worden als in den übrigen Swinstädten, denen man doch allerhand Waren gattungen zugestand. In Sluis wurde das, was der spanische Bootsmann mit sich führte, Südfrüchte, Spartogras, Kümmel, Schwämme, Zwiebeln, Mützen und Tuch sarazenischer Arbeit, auch Töpfereiwaren, verkauft. Im übrigen blieb es die Schifferstadt, die es war. Seine Rhede behielt ihre Bedeutung, und darum befand sich hier das offizielle Schiffsregister. Je neunzehn deutsche und spanische Städte und Landschaften enthielt es nach Royers Angabe; ihre Kapitäne hatten nicht wie alle anderen —

1 Hans. TT.B. II n. 401, art. 3: Estaple de draps ne taille de draps.

2 Cart. I n. 228. — Holz hat immer besondere Schwierigkeiten gemacht. Einmal wurde es direkt am Swin verbraucht und anderseits scheute man die Transportkosten bis Brügge, vgl. HR. I 8 n. 240 (1358) 4 b.

8 Reglement S. 52 teilt die Naturalabgaben mit, die der Zöllner zu Sluis davon erhält. — Ein vlämischer Händler mit Südfrüchten zu Sluis, Hans. U. B. UI n. 549, 550. — Sarazijnswerk, erklärt nach Du Cange, Saracenicum.

auch die Landeskinder! — ein Gewand bei der Verzollung als Pfand zu hinterlegen. — Vor der Abfahrt erfolgte zu Sluis noch einmal eine Zollerklärung.

Die Folgezeit hat im einzelnen dieses Stapelrecht noch weiter ausgebaut. Streitigkeiten, an denen Fremde wie Einheimische teilnahmen, sind nicht ausgeblieben. Im großen und ganzen hat man jedoch die 1323 geschaffene Basis beibehalten, und der Swinstapel war seither ein Rechtsinstitut. 1358 gelang es der Stadt, ihren Panzer des Stapelrechts noch um ein wertvolles Stöck zu verstärken, das ihr den Rücken deckte. Der Landesherr, Ludwig von Maele, verpflichtete sich am 2. August jenes Jahres, an keinem anderen Orte in Flandern einen Kaufmannsstapel zuzulassen¹.

Erwähnt sei noch der Versuch der Stadt Sluis, Ausländern ihr Bürgerrecht, das Zollfreiheit auf dem Swin in sich schloß, zu übertragen. Am 25. Nov. 13318 ordnete der Landesherr die Angelegenheit endgültig in dem Sinne, daß er die Zollfreiheit im Prinzip nur den Sluiser Bürgern verlieh, die „der flandrischen Nation“ angehörten, also das flandrische Indigenat besaßen. In dessen wurden die augenblicklich vorhandenen Fremdbürger wie Eingeborene behandelt. Die Liste dieser Leute ergab 185 Namen, darunter, soweit erkennbar, 11 Deutsche, 21 Süderseer und Brabanter, zwei Leute aus St. Omer, zwei Engländer und endlich vier „Lombarden“, die aber diesen Namen eher von ihren Pfandleihgeschäften als von ihrer italienischen Abkunft trugen⁸.

¹ Hans. U. B. III n. 411.

^a Eb. II n. 507.

⁸ Die Liste ist gedruckt in den *Bijdragen tot de Oudheidkunde en Geschiedenis van Zeeuwsch-Vlaanderen* V S. 148, von Höhlbäum, Hans. U. B. II S. 507 im Auszug wiedergegeben. Er zählt übrigens 18 Deutsche. Die Lombarden heißen Pieter van Manet, Hendrik van Caro, Jan Lombard van Zeeland und sein Bruder Pieter.

15. Kapitel. Der Handel in Brügge.

1. Die Örtlichkeit.

a. Vom Swin nach Brügge-Stadt.

Wenn Brügge schon früh Wasserbauten unternahm, so dürfen wir uns darunter nicht die schnurgeraden, genau abgezirkelten Kanäle vorstellen, die heute mit ihren hochstämmigen Baumreihen den eigenartigen Reiz der flandrischen Landschaft ausmachen. Im Mittelalter bemeisterte man die Wasser nicht derart und war froh, wenn man etwa einem Abwässerungsgraben eine bescheidene gleichmäßige Tiefe für flache Boote geben konnte. Noch den niederländischen Gemälden des 17. Jahrhunderts sieht man es an, daß Kanäle und Flüsse mehr Freiheit hatten. Mit dem wechselnden Wasserstand sind die Werkmeister sicherlich nur sehr unvollkommen fertig geworden. Dabei drängte sich die Schifffahrt noch viel mehr als jetzt auf die Sommerzeit zusammen, wo der Wassermangel auch der modernen Technik das Leben schwer macht, während in den kalten Monaten, wenn die Kanäle bis an den Rand gefüllt waren und überzutreten drohten, Schiffer und Fahrzeug ihrerseits sich der winterlichen Ruhe erfreuten. Vom Juli bis in den September wiederum mochte manche Kogge, deren kielloser Rumpf an sich nicht viel Wassertiefe verlangte, unfreiwillig den „Stillieger“ abgeben, wogegen dann nichts als die beneidenswerte Geduld des Mittelalters half.

Brügge konnte für seine Seeverbindung das Bett der Reye benutzen. Aber obwohl auf der Strecke Damme-Brügge zumeist kleinere Fahrzeuge verkehrten, mußte die Stadt schon früh energisch eingreifen, um die Fahrt intakt zu erhalten. Sie sollte auf 7 Fuß

gebracht werden¹, was freilich wohl immer ein frommer Wunsch geblieben ist. Vielleicht schon zu Beginn des 13. Jahrhunderts hat die Stadt etwas südlicher als die alte Fahrtrinne bei Coolkerke, die jetzt der Alte Swin genannt wurde, eine neue gegraben. Die Wasser der Reye und der Binnenländereien speisten sie und führten das Süßwasser bis zur großen, der Stadt Brügge gehörigen Schleuse zu Damme. Man nannte den Kanal die Süßwasserfahrt (varssche, zoete vaert). Zuvor mußte also die Schute, die nicht höher als 7 und nicht tiefer als 6 Fuß² geladen haben durfte, jene Große Schleuse (grote speye) von Damme passieren. Es war ein interessantes Bauwerk, das die flandrischen Werkmeister hier errichtet hatten. Man konnte die sonst wohl üblichen Überzüge nicht gebrauchen, da sie nur kleinen Schiffen ohne Kiel die Weiterfahrt ermöglichten. Andererseits konnte man noch nicht die modernen Kammerschleusen mit seitlich sich öffnenden Türen. Es gab zwar eine Schleusenkammer, aber ihre Türen wurden beim Passieren eines Schiffes senkrecht in die Höhe gewunden und wieder herabgelassen. Darin verleugnete die flandrische Anlage die Herkunft von einer einfachen Entwässerungsschleuse nicht³. Wirtschaftlich war der Erfolg

¹ Inv. III S. 466. — Das Außenswin (See-Sluis) hatte 1619 noch 10—42 Fuß Wasser, Häpke S. 79 Anm. 7. — Die Trave hat nie mehr als 2 1/2—3 m, rund 10 Fuß Wassertiefe gehabt, vgl. Stein, Beiträge S. 28 Anm. 1 mit zahlreichen sonstigen Angaben über deutsche Häfen. Die Außenrheide von Sluis genügte also noch damals einigermaßen den Ansprüchen. Zum Folgenden vgl. Gilliodts im Inv. Intr. S. 740. Die Bezeichnung Oude Zwin tritt, soviel ich sehe, zuerst 1294 auf, dann 1331. Im übrigen ist so manches Kanalprojekt zur Herstellung eines geeigneten Wasserweges von See nach Brügge-Stadt gemacht, 60 mancher Versuch unternommen, daß man den einzelnen Phasen der Entwicklung nur sehr schwer zu folgen vermag. Für die Geschichte der älteren Wasserbautechnik ist die Gegend des Swin klassischer Boden.

² 8 Reglement S. 23.

³ Diese Konstruktion hat Edw. Gailliard, Inv. Gloss. Flam. „Speye“ S. 602f. sichergestellt. 800 lb. schwere contrepoysen aus Blei öffnen de versehe (Süßwasser) duere; ebenda heißt es: Devarsche duere oj) ende neder te doene usw. — s. ferner Art. Eclusee in Inv.

der, daß im Gegensatz zum Überzug gleicherweise Schiffe mit und ohne Kiel durch die Schleuse gelangen konnten. Nur mußte der Mast niedergelegt sein und Schiffsbord oder Ladung eine gewisse Höhe — wie wir hörten 7 Fuß — nicht überschreiten. Schiffe, die diese Bedingungen erfüllten, konnten also nach Brügge-Stadt gelangen¹; alle anderen, die mit fort schreitendem Schiffbau stets zahlreicher wurden, lagen vor der Schleuse zu Damme oder an den sonstigen Löschplätzen des Swin vor Anker. Eine Kogge für damalige große Fahrt verzichtete aber wohl zumeist auf einen beweglichen Mast, und ebenso ließen die hohen Deckaufbauten, die mehr und mehr üblich wurden, die Weiterfahrt nicht zu. Auch Brügger Englandfahrer wie der St. Nicolas haben wohl stets unterhalb Dammes angelegt.

Hatte der Schutenführer sein Fahrzeug durchgeschleust, war dem Wächter am Schlagbaum seine Kanne Brügger Bier von 6 Stopen eingeschenkt und zugleich ein Gewand als Pfand für Zahlung der Schiffsabgabe, die bei der Rückfahrt erhoben wurde, hinterlassen, so konnten die letzten 5 km bis Brügge zurückgelegt werden. In der Stadt folgte das Fahrzeug zunächst dem Hauptarm der Reye bis dorthin, wo an der Karmeliterbrücke zwei Wasserzüge fast genau westlich abgehen. Die erste Gracht, den Stadtgraben der zweiten Befestigung, ließ der Schutenschiffer gemeinhin rechts liegen, um in die zweite, deren Kai heute den Namen des spanischen Generalissimus Ambrogio Spinola trägt, einzubiegen. Sie führte ihn zum Zollhof der Herren von Ghisteltes, der jetzigen Stadtbibliothek, dann am Krahn vorbei mit merklicher Biegung nach Süden bis unter die Waterhalle, dem Warendepot an der Ostseite des Großen Platzes.

TA. S. 181 und Inv. m. S. 818: Twee nieuwe duere . . ., soute (Salzwasser) duere. — Es sei nicht unerwähnt, daß die modernste Konstruktion für Binnenschiffahrtswege zum Prinzip der senkrechten Öffnung der Kammertüren zurückgekehrt ist

¹ Royer zählt Reglement S. 25 denn auch auf pleyte of scoude, koghghescip, zeylscoude, barke. vlotscip, naveil, kocghe of hule, van upvaeme te Brucghewaerd.

Wie die Waterfa&lle nicht mehr existiert, so hat man auch diesen letzten Abschnitt des Kanals vom Van Eyckplatze an überdeckt oder zugeschüttet; nur ein Name wie Kranereitje erinnert daran, und die Substruktionen der Poorterloge lassen noch erkennen, daß das Haus einst direkt am Kanal aufgeführt wurde. Sendungen für Osterlinge und Spanier haben auch wohl jenen Stadtgraben am Kai der Goldenen Hand entlang benutzt, da beider Häuser in der Nähe lagen. Die Wollschuten der Brügger, die vom Zoll befreit und daher vielleicht nicht am Zollhof vorbeizufahren brauchten, setzten zwischen St. Anna und St. Walpurgis ihren Weg fort, um ihre Ladung in den Patrizierhöfen der Wollstraße abzugeben. Pegolotti hat uns übrigens einen detaillierten Tarif für die Warenbeförderung ab Seeschiff bis in jien Warenkeller hinterlassen¹, und wenigstens im 15. Jahrhundert war man sich der ausnehmenden Billigkeit der Leichter vor dem Landtransport sehr wohl bewußt².

b. Krahn und Wage, Hallen und Hostels.

Auch wer die Riesenkrähne unserer modernen Seehäfen kennt, muß sich vergegenwärtigen, daß an ähnlichen Vorrichtungen des Mittelalters sehr Achtungswertes an Fleiß und Geschicklichkeit geleistet worden ist. Ja, die mittelalterlichen Krähne sind von Zeitgenossen vielleicht noch mehr angestaunt worden als unsere gigantischen Maschinen vom blasierten Menschen des 20. Jahrhundert. Der Brügger Krahn, durch ein Tretrad in Funktion gesetzt, erhob sich zwischen der Vlamingstraße und der später abgebrochenen Johanniskirche. Er wies auf seinem großen Schrägbalken eine ganze Reihe kleiner Kranichfiguren auf gemäß Geschmack und Feingefühl der mittleren Jahrhunderte, die auch nüchterne Anlagen nicht ohne ästhetischen Schmuck lassen wollten. Seine pittoresken Formen haben denn auch die Künstler nicht

¹ S. 246 f. — Nach einer hansischen Angabe zahlte man für 100 roggem to schutelaghe von Sluis nach Brügge 14 s. gr; ein anderer berechnete seine Unkosten für dasselbe Quantum auf 2 lb. gr. (etwa 1358) — HR. I 8 n. 240, 1 d, g.

² Andances S. 253.

wenig angezogen: Auf Memlings Johannesaltar im Hospital ist der Krahn hinter Johannes dem Evangelisten zu erkennen; Peter Pourbus hat ihm auf dem Bildnis des J. Femaguut (1551) einen Platz angewiesen, und der Maler des 16. Jahrhunderts, der nach den Anregungen des Breviarium Grimani ein jetzt in München befindliches Gebetbuch illustrierte, hat wohl gleichfalls Reminiscenzen an den Brügger Krahn verwertet. Eine solche Anlage war denn auch nicht billig. Als man 1288 einen Krahn am Markt errichtete, — er scheint nicht lange dort bestanden zu haben — kostete er 200 lb. 7 s. IOV« d., fast viermal soviel als das städtische Wagehaus am Markte. Dafür waren aber auch die Einnahmen nicht unbedeutend. Von 1289—94 schwankten sie zwischen 35—48 lb., wiesen sogar eine rückläufige Bewegung auf; 1309 ließ sich die Stadt 160, im Jahre 1331—32 schon 311 lb. zahlen. 1411—12 betrug die Nettoeinnahme nach Abzug der Unkosten für Instandhaltung, Krahnmeister und Einnehmer 824 lb. 9 s. par. Zweifellos kann man die Zahlen nicht unmittelbar miteinander vergleichen, da die Vergebung in Enterprise und die wechselnden Geldwerte einwirkten; aber das Ergebnis, die Zunahme der Warenmengen, ist gleichwohl evident. Wenn andere Städte in Deutschland und den Niederlanden schon früh Krähne besaßen, so war ihre Benutzung sicherlich nicht so intensiv.

1 Im allgemeinen vgl. Gilliodts in La Flandre Bd. 14 (1883) S. 53 ff. — Der Standort, Inv. Intr. S. 351. — Das Gemälde des Peter Pourbus hängt im Brügger Stadtmuseum, der Gemäldesammlung der Akademie. Über den unbenannten Künstler des Gebetbuches der Münchener Hof- und Staatsbibliothek berichtet Berthold Riehl in den Abhandlungen der hist. Klasse der Kgl. Bayer. Akademie d. Wissenschaften Bd. 24 Abt. 2. München 1907. S. 438. Ich habe den „Weinmarkt“ auf Tafel IV n. 8, beschrieben S. 449, im Auge. — Vgl. ferner cart. I n. 85, 96, 100 und 102. Die Einnahmen nach Inv. Intr. S. 370, cart. I n. 105, 111, 173, 237.

Der Krahn zu Gertruidenberg, Hans. U. B. I n. 748 (1275), weitere Angaben bei Buitenrust Hetteema und A. Telting, Een Bezoek aan een Nederlandsche Stad in de XIV. eeuw. Haag 1906. S. 118. Für Hamburg vgl. Karl Koppmann, Kämmererechnungen der Stadt Hamburg I Einl. S. 70, III Einl. S. 65.

Als 1282 die Kaufmannswage auf Veranlassung der fremden Kaufmannschaft aus einem Punder in Schalenwagen umgewandelt wurde, wurden Wagschalen und Balken von Lübeck gesandt. Die fremden Kaufleute hatten nämlich das eine Exemplar bei der St. Johannis-Brücke aufzustellen, während die Stadt Brügge das andere auf dem Markt errichtete¹. Indessen ließen sich später die einzelnen Kaufmannschaften eigene Wagen verewiegen. Spanier und Engländer waren 1351 im Besitz eines eigenen Wagehauses, die Deutschen folgten am 18. Febr. 1352, obwohl auf einer Versammlung des gotländischen Drittels am 15. August des Jahres Einspruch dagegen erhoben wurde². Schon in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts hatten anderseits gewisse Warengattungen Separatwagen, Wolle, Eisen und Fettwaren, Käse und Talg. Zudem durfte jeder Brügger Bürger eine Wage bis zu 60 lb. im eigenen Hause halten⁸.

Krahn und Wage machten die Brücke von St. Johann zu einem Brennpunkt des Verkehrs. Daher wurden daselbst vor Schöffen Schuldverträge eingegangen⁴.

Es ist eine ansprechende Vermutung, nach welcher die Halle zugleich mit der Brügger Messe (1200) errichtet ist⁵.

Wo aber wurden vorher die Tuche verkauft? Offenbar in den Buden des großen Marktes⁶ und vielleicht auch, wie es auf

1 HR. I 8 n. 217 und St.R. 1281—82 — cart. I n. 85: Pro domo in foro constructa ad ponderationem 57 lb. 9 s. 8 d. — HR. I 1 n. 23 § 2: Die tolnare van Brucghe es sculdich te hebbene twe zekere steden, die ene bi sinte Jans brucghe ende die andre up die marct van Brucghe... vgl. Koppmanns Bemerkungen HR. I 3 S. 213.

8 Hans. U. B. HE n. 228; vgl. n. 212. — Der Einspruch eb. n. 250.

8 Eb. II n. 152 Anm. 3; vgl. auch St.R. 1308—04 — cart. I n. 139: Van den wegheghelde int caeshuus. — Wagen in den Bürgerhäusern, HR. I 1 n. 23 § 1. - St. R. 1334-35 - Inv. IV S. 152: Van dat hi woech binnen sinen huus boven 60 ponden, 8 8.

4 Des Marez n. 50: Al pont Saint Jehan.

6 Gheldolf IV S. 72. — 1216 kommt ein Riquard de post Hallam vor, Saint-Genois n. 11.

• Auf den Märkten des Kirchspiels Jabbeke sw. von Brügge, werden (1447) Tuche verkauft „sans honorer les dits jours, fors en

dem platten Lande in Flandern zu Marktzeiten Sitte war, um und an St. Christoph, die wir schon früh als Marktkirche kennen lernten. Dort waren später die Stände der Butterhändler eingebaut¹. — Als schon der Bau der Neuen Halle oder Waterhalle, für die zuerst die Stadtrechnungen von 1284 Bausummen aufweisen, im Gange war, erließ man 1285 eine allgemeine Hallenordnung mit sehr detaillierten Bestimmungen. Brügger Bürger hatten Wolltuch zur Inspektion oder zum Verkauf im Umkreis von drei Meilen zur Halle oder zum städtischen Boden um die selbe anzubringen². Für Nichtbürger konnte man den Hallen zwang nicht so rigoros durchführen; nur wer sich innerhalb einer Meile befand, mußte auf der Halle verkaufen. Weiter wurde der Vertrieb ganzer Tuche und die einzelnen Sorten, also etwa gefärbte Saint-Omer Saye, schwarze dicke Saye usw. einzelnen Tagen zugewiesen, und die Miete für die Standplätze, deren jeder 7 Fuß maß, festgesetzt. Verkaufte ein Brügger Poorter, ohne sich einen Standplatz zu halten, so zahlte er 3 d. für das ganze Laken. Auch der Vorrat, den jeder Stand von einzelnen Sorten auflegen durfte, war geregelt.

Als dann die neue Halle fertiggestellt war, — am 21. Sept. 1295 erwähnen sie die Verordnungen der Tucherei zum ersten mal³ — hat man die praktische Einrichtung getroffen, die Pegolotti vorfand; eine Halle, die ältere, wie mir scheint, öffnete sich zum Verkauf ganzer Wolltuche an drei Tagen, Mittwoch, Freitag und Sonnabend, während auf der anderen der Verkauf im ganzen und im Ausschnitt täglich vor sich ging. — Ein feiner Beobachter hat allein aus der architektonischen Anlage der Brügger Halle im Vergleich zu deutschen Rathäusern geschlossen, daß sie

marchandant, jurant, buvant et decevant l'un l'autre inhumainement“. Zur Abhilfe wird ein Platz bei der Kirche gekauft; doch zahlt man weiter tels droits, que Ton a accoutumé de payer de chacun estal, quand on tenait la vente sur l'atre de l'église.

¹ Compte S. 89: Buetercameren onder Sinte Christofers kerke.

² Recueil S. 458ioff., 461u, — vgl. auch 462[^], weiter 458[^], 460i7u.a.

• Eb. S. 505.

vorwiegend wirtschaftlichen Zwecken diene. In der Tat, während man in Deutschland meist Verwaltungs- und Festräume mit Kaufhallen verband oder die ökonomische Bestimmung zumal in den späteren Bauperioden ganz zurücktreten ließ, hatte in Brügge die Stadtverwaltung ihren Sitz ständig getrennt von den Hallen. Daher ist denn auch das Brügger Stadthaus verhältnismäßig unbedeutend. Dagegen bezahlte Flandern mit dem, was auf den städtischen Tuchhallen verkauft wurde, alle Produkte, die es vom Auslande bezog.

Schon 1269 hören wir von Verkaufsständen im Wollhause. Es lag nicht weit vom Alten Schöffenhause an der Wollstraße und wird die Wage enthalten haben, auf der Wolle von 60 lb. aufwärts gewogen wurde. Hier vor dem Wollhause fanden sich die Wollhändler zum „Großverkauf“ ein.

Dagegen war die spanische Wolle, um jeder Vermischung mit dem Erzeugnis der britischen Inseln hintanzuhalten, der Gewürzhalle (cruudhalle, halle d'espices) im Erdgeschoß des östlichen Hallenflügels zugewiesen. Überhaupt waren hier unter dem Sammelnamen „Gewürze“ die heterogensten Gegenstände vereinigt. Asche figurierte neben Datteln, Wurmkraut, Garn, Zinn u. dergl. mehr. Es waren alle Waren zumeist südeuropäischer Herkunft, die außer Wolle, Tuchen und draußen am Swin vertriebenen Gütern in Ballen, Kisten, Fässern und anderen Großmaßen auf den Markt kamen. Ingwer, Pfeffer und Kanel wurden zuvor klassiert, ehe sie den Weg ins Wagehaus antraten².

Die zahlreichen Logierhäuser der fremden Kaufleute, in deren Keller die Waren lagerten, haben in der Geschichte des Brügger Handels einen wichtigen Platz inne. Von den heutigen Packhäusern, die nur Waren beherbergen, unterscheiden sich diese Hostels ebenso wie von den Gasthäusern, da Speise und Trank nicht verabreicht wurde; man muß auf die alten Kaufmannshäuser unserer deutschen Städte zurückgehen, wo unter

* 1269, Gheldolf IV n. 7. — Die Lage, Inv. Intr. S. 338 u. 381. — Der „Großverkauf“, Becueil S. 466J.

² Vgl. die wichtige Verordnung von 1304, Hans. U. B. III n. 624.

demselben Dach Wohn- und Lagerräume vereinigt sind, wenn man sich von ihrem Typus eine klare Vorstellung machen will. Hübsche Angaben vermittelt ein Privileg der englischen Kaufleute zu Brügge (26. März 1359 I): Die Ankömmlinge sehen sich auf ihrem Gange durch die Stadt die zusagenden Häuser an, mieten sie oder übernehmen sie nach obrigkeitlicher Taxe der Schöffen auf Wochen, Monate, halbe und ganze Jahre. Sie dürfen weder gesteigert werden, noch sind die Hostels weiter zu vermieten, solange der Kaufmann sie benutzen will. Der Hostelier ist zur Aufnahme der Fremden verpflichtet und soll im Weigerungsfälle durch die Stadt dazu genötigt werden²

Der italienische Handel hatte sich dort lokalisiert, wo die größten Bankiers am Platze, die Burses, wohnten. Die drei Häuser, das Genueser, Venetianer und Florentiner Konsulat, gruppierten sich an der Vlamingstraße um das Anwesen dieser Familie.

c. Wechsel und Pfandleihe.

Ehe wir uns den Brügger Wechslern und Pfandleihern zuwenden, sei noch ein wichtiges, städtisches Besitztum, die Bamecamere, erwähnt, das Institut zum Einschmelzen von Edelmetall. Die Deutschen mit ihrem Silberimport waren besonders dabei interessiert. In der Bamecamere sollte allein der Handel mit ungemünzten Edelmetallen, Kauf und Verkauf, vor sich gehen⁸

¹ Cart. I n. 304 § 5.

² Ehrenbergs Vermutung S. 434, daß die Mietsgebühr (Hostel lage) ausschließlich in dem gesetzlich normierten Courtagenanteil der Hoſtelier⁸ bestanden habe, ist irrig. Schon das Aardenburger Privileg vom 26. Aug. 1280, Hans. U. B. I n. 862, hatte bestimmt, ke H hostelage ke li marchant paieront, soient establi par les eschevins et les procnreurs devant dis (die vier vorgesehenen Vertreter der Kaufleute) et ke nus bourgeois ne puist loer celier plus haut ke quatre sols le ſemaine.

⁸ Inv. I n. 237 (1309); eb. Intr. S. 186 Anm. 2 hat interessante Angaben über die Einnahmen des Schmelzhauses aus den Jahren 1306—1346. — Hans. U. B. II n. 336 (1318): Vort dat men den copmans

Echt mittelalterlich hat sich der Wechseljund die lokale Geldleihe in Brügge herausgebildet¹. Um mit den Wechslern zu beginnen, so waren die ersten und ältesten, die Brügge sah, die vier gräflichen. Drei hatten unfern der Burg auf der Petersbrücke, die davon den Namen Wechselbrücke erhielt, ihren Sitz; der vierte Wechseltisch war ambulanz². Auf der Wechselbrücke saß auch die Mehrzahl der städtischen Wechsler; doch hatte die Stadt noch vier Wechselstuben unter der Neuen Halle. Die Wechsler hatten eine Kopfsteuer zu zahlen, die, wie es scheint, nach der Höhe ihres Umsatzes bemessen wurde, wurden auch von der Stadt in Eid genommen. Bei den enormen Schwankungen der Münzwerte, die Verluste von 5, 9, 18 und 20% beim Geldwechsel verursachten, scheinen sie selten zu einem stabilen Erwerb gelangt zu sein. Dem Publikum gegenüber war ihre Stellung — man nannte sie ghukellars — wohl immer prekär. Auch Frauen und vielleicht auch Mädchen hielten Wechseltische. Fallierten sie, so haftete die Stadt. Als Boidin Weghebedde (1315) zahlungsunfähig wurde, waren acht Beträge von 14 s. bis 8 lb. zu zahlen, darunter an Albrecht von Köln 6 lb. 10 s. und an Heinrich von Minden 7 lb. 10 s. Im ganzen hatte die Stadt für 34 lb. 17 s. 4 d. aufzukommen. Ihrer Nationalität nach waren es zu vier Fünftel oder durchweg Vlamen³.

vorseid Beiheemsche peneghen ende alle andere maniere van selvere ghetekent iof onghetekent, dat si bringhen iof doen bringhen te bernecamere, weghen sal ter bernecamere.

¹ Das Material stellt Gilliodts, *Cout. de la ville de Bruges* I S. 513ff. zusammen. Im folgenden greife ich, falls nichts anderes an gegeben, auf seine Aasführungen zurück.

* *Inv. Intr.* S. 409. — Der Graf vergiebt den Wechsel zu Aardenburg, vgl. oben S. 182 Anm. 1. Für Ypern vgl. *Wamkönig* II 2 n. 95.

² Der Eid, *Inv.* I n. 237; zur Buchführung der Wechsler, *paupier van den wisselne*, vgl. eb. n. 445 aus der Mitte des 14. Jahrhunderts. — Brügge haftet, *St. R.* 1315—16, *cart.* I n. 192. Die Wechselgebtihr bei Pegolotti S. 248, Gilliodts berechnet für 1391 etwa 0,7%. Die in der *St. R.* 1304, *cart.* I n. 145, als bestraft aufgeführten 31 Wechsler sind nach brieflicher Mitteilung Dr. Gilliodts sämtlich Vlamen. Sie waren auch sonst als Wechsler tätig, vgl. *Saint-Génois* n. 486, wo ein *Renier li Flamens*, Wechsler und Bürger von Paris, vorkommt.

Nach Gilliodts betrug ihre				
	Anzahl	Taille	Sa.	Durchschnitt
1805	11	15—60 lb.	293 lb.	22 lb.
1306	17	10—40 n	784 „	46 „
1307	34	20—40 „	966 „	28,4 *
1308	39	10—40 „	1045 „	27 „
1309	29	10—36 „	508 „	17,5 „
1310	14	10—35 „	295 „	21 n

Wurde man also zu Brügge an zwei Orten und bei gräflichen und städtischen Wechslern bedient, so war die Verteilung der Pfandleiher über die Stadt noch komplizierter. Schon das Gutachten der Drapeniers (1282)¹ gestattete den Ambochtern, das Tuch, das ihr Verleger innerhalb dreier Tage nicht abnahm, „bei den Kawerschen zu deponieren und es zu Lasten des Eigentümers so weit zu beleihen, als die daran geleistete Arbeit wert war. Wenn 1247 zuerst Astigianen in Douai sich zeigen und in die Bürgerschaft aufgenommen werden², so sind sie um 1260 etwa nach Brügge vorgedrungen. 1281 verwaltete die Stadt den Nachlaß eines Wilhelm Lumbaerd, 1284 den eines Jakob Cauwerchiins. Jene Pfandleiher, bei denen die Weber versetzten, waren wohl die „Wucherer im Sacku, d. h. der beiden „Sackstraßen“ nahe St. Jakob und längs des zweiten Stadtgrabens. Ihre Zahl schwankte; von 1304—05—10 waren es 21—24—19 Personen. Vlämische und französische Namen, so ein Meister Dietrich von Montpellier (1305) kamen vor, doch prävalierten die Lombarden. Auch zwei oder drei Frauen seien angemerkt. Ihre Abgaben variierten beträchtlich; 1304 wurden von 10 s. bis 25 lb. abgefordert. Unter 3 lb. steuerten 14 Personen, von 4—25 lb. noch 68

1 RecueÜ n. 188 S. 367[^]: Ten Cauwersinen te ligghene.

3 Sylvain Koch, Italienische Pfandleiher im nördlichen und östlichen Frankreich. Diss. Breslau 1904. S. 9. — Ein Anthon Lumbaerd de Aist erwirbt nach Ausweis der St. R. 1281—82 — cart. I n. 85 sein Bürgerrecht.

8 S. 519 zählt Gilliodts übrigens 21.

Der Herr von Praet hatte in seinem nach St. Gillis benannten Dorfe im N. der Altstadt Brügge die Ansiedlung einiger Lombarden gestattet. Auch Graf Guido gab als Landesherr seine Konzession als Gegenleistung für ein Darlehen von 1400 lb. flandr., mit dem ihm Jakemon von Calochs und Cenverin von Montfaucon beigesprungen waren. Ausdrücklich wurde stipuliert, daß die Firma zwar drei Hostels halten, aber keine Wuchergeschäfte treiben dürfe. Die Vertragsdauer lautete auf sechs Jahre¹. Das Recht auf gewerbsmäßige Geldleihe, die damals (1281) noch mit 100 lb. gepönt werden sollte, scheint aber den selben Lombarden alsbald verliehen zu sein; wenigstens finden wir 1307 und 1308 einen Bemiere von Calots zweifellos in diesem Geschäft tätig. Schon im Jahre nach der Konzession Guidos hat sich am letzten Februar 1282 der Sohn Jakobs von Calochs, der nach dem Vater hieß, sowohl in die Brügger Bürgerschaft wie in die Londoner Hanse aufnehmen lassen, sein Vater erwarb 1285 das Brügger Bürgerrecht². Er scheint auch der Stadt bei der Erwerbung der Herrschaft von Praet, die eben in den 80er Jahren vor sich ging, Geld vorgestreckt zu haben. — In der Folgezeit haben diese Geldleiher im Sint-Gillisdorp oder *upt wyc*, wie man sie nannte, eine bedeutende Rolle gespielt. Cauwersinen und Lombarden heißen sie unterschiedslos. Sie durften den auch sonst üblichen Zinsfuß von 2 d. wöchentlich aufs Pfund nehmen, also 43,33% ^{Jahr}⁸. Ihre beträchtliche Abgabe warf von 1309—96 jährlich 133—288 lb. ab und bewegte sich, wenn auch unter Schwankungen, doch in aufsteigender Linie. Eine städtische Anleihe 1339—40 ergab 1440 lb.⁴

¹ Delepierre S. 87. — Inv. Intr. S. 353.

² Cart. I n. 85 und 94. Auch als Bürge bei Aufnahme eines Südeuropäers kommt Jakob vor, so St. R. 1283. — Inv. Intr. S. 353 n: A Johanne Pellichier de Fiach de Montpellier 40 d., fiducia 100 lb. Johannes Vaute et Jacobus de Calots.

⁸ St. R. 1310—11 — cart. I n. 176: Van den Lombaerden up Sintegillisdorp, van dat si leenen om 2d. t'pond; vgl. Schulte I S. 317.

* Cart. I n. 257. — 1302 heißt es: Up Sintegillisdorp die Cauwersinen 2 husen. Gilliodts bestimmt ihre Lage am Houtbrekersdam. Eine vereinzelte Notiz finde hier ihre Stelle; bei Francisco Bonainio,

Auch der Propst des Kanonikatsstiftes von St. Donatian benutzte seine grundherrlichen Rechte, die Niederlassung von Pfandleihern zu gestatten.

Acta Henrici VII. Florenz 1877. S. 279 n. 180 wird zu 1309 ein Jacomars Testa de Ast manens ad Brughes genannt.

1 1379 waren ihrer 14; doch sind schon 1332 corsericghen up s'proefche genannt.

2. Das Geschäft. Der flandrisch-europäische und der intereuropäische Handel.

Eine Reihe deutscher und spanischer Schiffe, einige italienische Galeeren und Karacken löschen auf der Rhede von Sluis. Die Leichterzüge haben am Reyekai angelegt. In Brügge sind Hallen und Lagerkeller gut assortiert.

Wie wird sich das Brügger Geschäft abwickeln? Wie wird die Beteiligung der Nationalitäten in ihrer Stellung zu einander und zu den Brüggen und Vlamen sein? Gelingt es dem Verbleib der Waren einigermaßen nachzuspüren, den Käufer und Verkäufer der einzelnen Warenkategorien auszumitteln, so werden wir dem Wesen des Handels zu Brügge in mehr als einer Hinsicht näherkommen.

Zuvor sei bemerkt, daß wir hier nur die Waren berücksichtigen, die wirklich auf dem Markte zu Brügge von Wichtigkeit gewesen sind. Man ist dabei freilich auf vorsichtige Schätzung angewiesen; aber diese wird noch eher ein richtiges Bild von der Sachlage vermitteln als lexikographische Vollständigkeit, bei der das Wollgeschäft und der Verschleiß von Lorbeerblättern und irdenen Schüsseln auf eine Stufe zu stehen kommen. Ebenso müssen die Waren hier ausscheiden, über deren Vertrieb nicht einmal begründete Vermutungen geäußert werden können. So wird viel Salz im Swin angebracht und verhandelt. Wir vermöchten aber nicht zu sagen, ob es von deutscher oder flandrischer Baiefahrt stammt, was davon wieder ausgeführt und was in Flandern verbraucht wird.

Hat der Fremde zu Brügge Rückfracht eingenommen, so ist es durchweg flandrisches Tuch. Es ist ganz einerlei, ob wir dabei Niederdeutsche vor uns haben oder uns an der spanischen

Nordküste und in Bayonne befinden. Je weiter man in das 13. Jahrhundert zurückgeht, um so mehr herrscht der Tuchpacken vor. Brügger Hosen, Genter Prachtstoffe und dazwischen alle Sorten aus jedem Ort, wo nur Draperie zu Hause ist, haben ihren Markt im ganzen Umkreis des Brügger Handelssystems.

Was den Import anlangt, so fragen wir zunächst nach den Waren, die, in Brügge verkauft, einem Wiederexport nicht unterliegen, sondern in Flandern verbleiben.

Unter diese Kategorie fallen alle Gegenstände, die irgend wie mit der flandrischen Tucherei zu tun haben. An erster Stelle natürlich die Wolle der britischen Inseln und Spaniens. Bis zum Ende des 13. Jahrhunderts wird sie zum allergrößten Teil innerhalb der Grafschaft verwebt; weder die Maasterrien noch der Konsum Südeuropas hat dem größeren Abbruch getan. Mit dem 14. Jahrhundert verschiebt sich dies Verhältnis zuungunsten Flanderns; aber soweit die Wolle jetzt innerhalb der Maaslinie verwoben wird, bleibt sie im flandrischen Nachbarverkehr. GleichermäÙen verwendet man in Flandern die Farbstoffe wie Waid, Krapp, Scharlachbeeren, ferner Pottasche, Alaun, Disteln, Walkererde und Butter. Auch das auswärtige Garn und die gröÙeren Tuche der umliegenden Gebiete, die hier appretiert werden, seien genannt.

Ebendahin sind die Rohprodukte für sonstige flandrische Erwerbszweige zu stellen, sei es, daß es sich um Hilfgewerbe der Tucherei wie Seifensieden und Kammacherei handelt, oder um Gerberei, Filzverarbeitung und Bierbrauerei.

Zu einer zweiten Gruppe seien diejenigen Waren zusammengefaÙt, die ausschließlich oder überwiegend zum Konsum in Flandern selbst gelangen. Es handelt sich um ein im Mittelalter selten so scharf hervortretendes Phänomen: Ein Industriegebiet, von dem ein zeitgenössischer Politiker — allerdings

i Vgl. noch HR. I 3 n. 261 (1359): Vorth wetit, dat de Vlaminghe also grot vorsehen hebben van eren laken, dat se oppe den (deutschen) copman so weynich trachten, also se vor der tyt gy ghedaden. — Solange die Vlamen eben Abnehmer ihrer Tuche haben, ist die wesentlichste Vorbedingung ihres Handels erfüllt.

zweifelloß übertreibend — behaupten konnte, daß es nicht ein Zwölftel seines Kornes selbst baue, steht einer Anzahl von Ländern gegenüber, die im Vergleich zur Scheldelandschaft als agrarisch bezeichnet werden müssen. Einzig Italien nimmt eine Sonderstellung ein, die uns hier aber nicht weiter berührt.

Seit Beginn des 13. Jahrhunderts wird somit Getreide aus Frankreich und der Normandie, England, Hennegau und NordWestdeutschland bezogen, nachdem Flandern schon im 12. Jahrhundert wie jedes Land zeitweise zu Getreideeinfuhr geschritten war. Wir erinnern auch an die Brügger Getreideschiffahrt. In der Folgezeit ist dann der Osten immer mehr hervorgetreten, so daß die Grafschaft Flandern vielleicht ebensowenig wie im 16. Jahrhundert die gesamten burgundischen Niederlande ohne den baltischen Komimport auskam. Wenn weiter vom französischen und rheinischen Wein ein gut Teil weitergeht, so sind sehr große Quanten in Flandern und besonders in Brügge getrunken, das deutsche und englische Bier aber durchweg in der Grafschaft konsumiert. Es folgt die lange Reihe sonstiger Nahrungsmittel, der ostersche Hering, Seefische, das Gemüse der Nachbargebiete, Fleisch in Tonnen, sowie der dänisch-friesische Vieh- und Pferdehandel. Da ferner die dichte Besiedelung den großen Waldbestand des frühen Mittelalters stark gemindert hat, so ist man für Bau- und Brennholz, Steinkohlen, Bausteine u. dergl. auf das Ausland angewiesen.

Drittens entzieht sich eine Reihe von Artikeln dem Weiterexport, die sowohl von Osten wie von Westen oder sonstigen Produktionsstätten angebracht werden. So kaufen die Ostseeländer, die das schwedische Eisen besitzen und nach Brügge importieren, nicht vom Eisenhändler aus Bilbao und umgekehrt. Die Fülle von Häuten und Fellwerk in rohem und bearbeitetem Zustand wird sowohl von der Pyrenäischen Halbinsel und der Barberei auf den Markt gestellt wie vom Norden, Schottland

i Libell v. 118.

a Galbert MG. SS. XII S. 563^{2g} 1125 sucht Graf Karl d. Gute bei einer Hungersnot durch eine Preistaxe für den Wein die Getreideeinfuhr zu beleben.

und Irland. Auch Honig und Wachs werden in den Ostseeländern, in Nordwestdeutschland, in Südfrankreich und der Pyrenäenhalbinsel gewonnen. Ergibt sich auf dieser oder jener Seite ein Plus, so zeigen sich die übrigen exportierenden Länder doch als wenig aufnahmefähig. Das Rigische Wachs ist nicht nach seinem Gegenpol Narbonne, dem Hauptplatz des südeuropäischen Honigs, weitergegangen. Oberhaupt sind daran diejenigen Produkte anzuschließen, die der Wald- und Bauernwirtschaft entstammen, und die deshalb andere agrarische Länder schlecht unterbringen können. So sind osterscher Flachs und westfälische Leinwand zumeist auf den Messen und Märkten des flandrischen Binnenverkehrs, weniger im Transit an den Mann gekommen.

Eine besondere, aber hochwichtige Abteilung bildet alles, was im Swin beim Schiffbau oder zur Seeausrüstung der Fahrzeuge verarbeitet wird. Schiffbauholz, Pech, Teer, Segelleinwand usw. dient dem Platzverbrauch, wird allerdings seit 1300 zu meist an nichtflandrischen Schiffen verwandt.

Alle diese Erzeugnisse verbleiben also zum besten Teil in Flandern. Der Vlame ist auf der Brügger Halle und den flandrischen Messen Verkäufer der zu exportierenden Tuche; ebenso wird der flandrische Händler am Swin und in Brügge dem fremden Importeur die bezeichneten Waren abnehmen.

Spielte sich aber wirklich der Handel in so einfachen Formen ab? Ging die Ware nicht erst durch soundsoviele Zwischenhände, ehe sie an den Konsumenten in Gent oder Ypern kam? Unterliegt der Artikel einer Reihe von Käufen und Wiederverkäufen, so vermag in der Tat keine theoretische Erwägung diesem Chaos von Vertragsabschlüssen zu folgen. Indessen wird das noch zu besprechende Kaufmannsrecht zugunsten unserer schlichten Konstruktion entscheiden.

Weiter sind wir imstande, einige Verkehrskreise aufzuweisen, die alle ihren Mittelpunkt in Brügge haben, ohne doch einander zu schneiden.

Da ist zunächst Brügge als Wollplatz. Brügger Bürger, später Italiener, Engländer und Deutsche verkaufen in Brügge; was wieder exportiert wird, wird von den Maasterritorien, Italienern

und Zugewandten übernommen. Schon der Baske, obwohl er selbst Wolle einführt, hat kein Interesse an diesem Geschäft. Noch weit weniger geht es den Durchschnittsniederdeutschen an; denn der Zwischenhandel aus England beschäftigt doch nur eine relativ geringe Anzahl geldkräftiger und fortgeschrittener Kaufleute.

Sodann haben an den italienischen Kredit- und Depositen geschäften, wie überhaupt am größeren Geldverkehr andere Nationen keinen nennenswerten Anteil; dem Warenkaufmann Nordeuropas liegen sie ziemlich fern; es sind Ausnahmen, wenn wir ihn dabei betreffen¹. Nur in Brügge selbst gibt es einige bedeutendere Geldleute.

Anderseits gehen die Cerealien und Rohprodukte spurlos an den Italienern vorüber; hier herrschen die beiden Schifffahrtsnationen am Swin, Spanier und Deutsche. Bardi und Peruzzi haben mit Schonenschen Heringen und spanischen Südfrüchten nichts zu tun.

Auch wenn ein Brügger Kommissionshaus an einem Geschäft beteiligt ist, ist ein Vlage ein vertragschließender Teil.

Was ist nun dem Verkehr der europäischen Völker unter einander vorbehalten? Das Pelzwerk des Ostens, die Eigenprodukte und Orientwaren der Südeuropäer, die französischen und rheinischen Weine sind diesem intereuropäischen Handel zuzuweisen. Viel ist es also nicht, was übrigbleibt. Anderseits freilich wollen wir die letzten sein, die diese Branchen wie den deutschen Pelzhandel unterschätzen wollen. Die südeuropäischen Waren würden einzeln kaum ins Gewicht fallen. Da aber Mandeln, Reis, Feigen, Rosinen, Öl und Weine nur an einem einzigen Handelsplatz Nordeuropa übermittelt werden, sprechen sie insgesamt unterstützt durch ihre hohe Bewertung auf dem Brügger Markt sehr wohl mit. Unter ihnen findet sich eine ganze Reihe von Waren, die in der Neuzeit einen wichtigen Platz auf dem Weltmarkt einnehmen wie Baumwolle, Zucker

¹ Vgl. die spärlichen Angaben Hans. U. B. II n. 616 Anm. 1, vollständig UI n. 439 S. 646; III n. 368. — Auch der deutsche Metallhandel hat nicht weiter zu Bankgeschäften angeregt.

und Reis. Aber das Mittelalter kennt sie nicht unter seinen Massenwaren, wenn sie auch in größeren Quantitäten auftreten. Wolle, Wein, Häute und alle schweren Waren, die man unter dem Namen Ventegüter zusammenfaßte, weniger schon die Tuchpacken sind dafür anzusprechen¹. Vollends die vielberufenen Gewürze! Man wird gut tun, die Wichtigkeit der „Pfeffersäcke“ nicht zu überschätzen. Pfeffer und Drogen haben gewiß ihre Bedeutung für ein venezianisches Geschwader von 4 bis 6 Galeeren mit beschränktem Laderaum, zumal wenn die Venezianer die Preise so ziemlich diktieren können; als Fracht nord-europäischer Schiffe besagen „Gewürze“ nur wenig. Einige Ballen Pfeffer — unter 300 lb. durfte kein Gast vom Gast auf der Brügger Gewürzhalle kaufen² — mit einigen anderen Quanten Kräutern mußten ja den Bedarf ganzer Krämerinnungen decken, mochte Konsum und Nachfrage sich auch noch so günstig stellen. Ein Posten Vanille für 20000 Mark ist bequem in einem Raum unterzubringen, und dabei sieht man es dem Zimmer noch nicht einmal an. Wer das Brügger Archäologische Museum im östlichen Hallenflügel durchschreitet, weilt in der Gewürzhalle, wo der Gasthandel konzentriert war; aber große Dimensionen wird er vergebens suchen, auch wenn er mit mittelalterlichen Augen zu sehen versteht. Die Brügger Bauten für das Tuchgeschäft lassen sich ja leider nicht mehr zum Vergleich heranziehen, da die zweite Tuchhalle, die die ganze Ostseite

¹ Ich betone, daß man bei „Massenwaren“ selbstverständlich moderne Größenverhältnisse ans dem Spiel lassen muß. Im übrigen nehme ich aber gar keinen Anstand, mich dieses Ausdrucks zu bedienen zum mindesten mit demselben Rechte, mit dem man von Artillerie in den Heeren Karls des Kühnen spricht.

² Hans. U. B. UI n. 624. — Ein Drogenhaus war auch das einzige unter allen mir bekannten größeren Firmen, wo ich nach alter Weise Wohn-, Kontor- und Lagerräume gereinigt fand. Es war ein bedeutendes Geschäft der zweiten Hand an einem der wichtigsten deutschen Binnenorte mit großem Umsatz. — Zur Literatur sei hier noch angeführt die instruktive Studie von Traugott Geering, Kölns Kolonialwarenhandel vor 400 Jahren, Mitt. a. d. Stadtarchiv von Köln IV Heft 11. Köln 1887. S. 41 ff.



beherrscht und mit anderen teilen muß. Diese zweite Phase der Entwicklung, wo Brügge vornehmlich als Zwischenmarkt fremder Kaufmannschaften erscheint, ist aber ohne jene erste Epoche nicht denkbar. Als Brügge zum Mittelpunkt des nord europäischen Handelssystems sich herausbildet, stellt es den Exportplatz eines gewerbefleißigen Hinterlandes, den Einfuhrhafen für dessen Zufuhr an Rohstoffen und Verzehrungsgegenständen dar. Der auswärtige Händler setzt hier seine Waren an den Flandrer ab, der dafür sein Tuch abgibt. Der Handel, der sich nach diesem Schema vollzog, steht durchaus im Vordergrund; wenn Brügge sonst noch den Durchgangspunkt vom Westen und Osten, Norden und Süden bildet, so hat dies Geschäft zur Zeit des Aufkommens nur eine sekundäre Bedeutung. Erst der Verkehr der Flandrer mit den Auswärtigen hat den der Fremden untereinander großgezogen und nach sich geführt.

1 Ich bin also genau zu der entgegengesetzten Anschauung gelangt, wie seinerzeit Ehrenberg, S. 406—406. Er weist Brügge zwar „hochbedeutsame Tuchmanufaktur“ zu, meint dann aber „dem internationalen Handelsverkehre diene es nur als günstig gelegener Zwischenmarkt, auf dem die Waren des Orients wie des Okzidents von fremden Völkern zusammengeführt und gegeneinander ausgetauscht wurden“. S. auch S. 408, wo der „Fremdenverkehr für Brügge eine Lebensfrage und mit Tuchmanufaktur zusammen fast einzige Quelle jenes sprichwörtlich gewordenen Reichtums der flandrischen Metropole“ genannt wird. Seine Ansicht wird als typisch für die einer ganzen Reihe, wenn nicht der Mehrzahl der Forscher gelten müssen.

3. Gästerecht und Handelspolitik.

Einen der Fundamentalsätze des Brügger Gästerechts hat Pegolotti aufbewahrt: *L'altre gente forestiere — vorher war von Brügger Bürgern die Bede — non ofano revendere in Bruggia nulla mercatanzia, che comperato avessero in Bruggia.* Dieser Satz war schon in der Entscheidung Gräfin Margarethas im hamburgisch-flandrischen Streit 1268 als gültiges Recht anerkannt. Was für die Flandrer in Hamburg gilt: *Vendere non poterunt bona, que fuerint empta ibidem,* ist auch für die Hamburger in flandrischen Städten bindend¹. Ebenso wird 1285 dem Brügger Wandschneider verboten, ganze Tuche an den Kaufmann zum Wiederverkauf abzugeben; ausgenommen ist „der rechte Markt tag“, was nicht wohl anders als die Zeit der Brügger Messe, bedeuten kann². Nach Pegolotti erfolgte nach dreimaligem Zuwiderhandeln Verbannung aus ganz Flandern⁸. Stärker konnte der Gesetzgeber seinem Willen nicht Ausdruck geben. Der In

¹ Hans. U. B. I n. 660.

² Recueil S. 45912

⁸ Stein, Privilegien S. 180 Anm. 4 faßt Strafgeelder aus den St. R. 1284 und 1811: *A quodam Teutonico, quod emit et vendidit infra scabinagium, und Vau vremden lieden, die coepen ende vercoepen,* vermutlich als Bußen für Handelsgeschäfte ohne Makler auf; zweifellos ist unser *revendere* gemeint. — Stein eb. S. 182 bemerkt übrigens selbst: „Von diesen — geringen — Ausnahmen abgesehen, war mithin den Deutschen nicht gestattet, ihre in Brügge eingekauften Waren dort wiederzuverkaufen*. Gewiß nicht! Aber nicht nur den Deutschen, sondern jedem Nicht-Brügger. — Vgl. auch Inv. IV S. 151; eb. S. 153 St. R. 1335—36: *Van vremden man, die coept ende vercoept ende gheen poorter en es, 8 lb.*

halt des Rechtssatzes ist klar. Jeder „Fremde“, d. h. im Rechtssinne jeder Nicht-Brügger, mochte er nun aus Ypern oder Riga stammen, der Waren in Brügge eingehandelt hat, darf sie in der Rechtsstadt Brügge, im Brügger Schöffentum, nicht wieder veräußern. Schematisch ausgedrückt: Man will um jeden Preis vermeiden, daß Gast A die von B in Brügge erworbenen Gegenstände an C verkauft, dieser sich an D wendet usw. Der Besitz eines gewissen Warenquantums setzt den Fremden zu zwei Rechtsgeschäften in stand, sein Verkauf und neuer Einkauf mit dem erlösten Gelde; diese Reihe von Geschäftsabschlüssen fortzusetzen, wird fast mit Vernichtung des Betriebs bedroht. Der freie Vertrieb nach Belieben, der ständige Kauf und Wiederverkauf bleibt ein Vorrecht des Brügger Poorters¹. Dafür zahlte der fremde Kaufmann keine Steuern, wie das Erkenntnis Margarethas im Hamburger Konflikt scharf betonte⁸. Als daher wegen der Gründung Neudammes verhandelt wurde, war eine flandrische Bedingung das Verbot der Niederlassung außerhalb der projektierten Siedelung „zu dauerndem Aufenthalt“. Natürlich! Sobald sich jemand in einer mittelalterlichen Stadt wohnhaft machte, d. h. nicht nur „residierte“, sondern Rauch und Schmauch unterhielt, mußte er das Bürgerrecht erwerben und die Lasten der Stadt mittragen helfen⁸. So wurden in Flandern die gewerbsmäßigen Geldleiher, die Lombarden, behandelt; sie waren aus

¹Privileg der Deutschen und Spanier zu Aardenburg vom 26. Aug. 1280, Hans. U. B. I n. 862: *Ke li marchans puissent achater et revendre toutes marchandises ausi frankement comme li bourgeois.*

⁸Ad solntionem taliaram et assisiarum—— minime tenebuntur, Hans. U. B. I n. 660. — Dem entspricht im Aardenbg. Privileg, eb. n. 862, *sans paier assise.*

* Vgl. Stein, Privilegien n. UI: *Pro mora facienda.* — Über Feuer und Rauch vgl. Frensdorff, Zollordnung S. 130, für Flandern noch den undatierten Entwurf des Aardenburger Stadtrechts, Aardenburg, cout. I S. 129 Art. 39: *Item petimus, quod nullus in dicta villa burgensis reputetur, nisi ter in anno quadraginta diebus continuis moram in eadem villa traxerit et hoc scabinis constat ipsum ignem et candelas combussisse.* Die gräfliche Regierung ordnete die Frage nach Brügger Rechte.

drücklich von der Steoerfreilieit des Gastes ausgenommen. Den Fremden in Kauf und Verkauf mit dem Eingesessenen gleich zustellen, damit sich jener am Ende des Sommers mit vollem Beutel nach Hause begab, wäre dem Mittelalter undenkbar gewesen. Man braucht ja auch im heutigen Handelsleben nicht lange zu suchen, um ähnlichen Anschauungen, die man gemeinhin etwas oberflächlich als Handelsneid ohne weiteres brandmarkt, zu begegnen; nur haben sie unter den ganz umgestalteten Verhältnissen viel von ihrer rechtsbildenden Kraft verloren.

Ebenso fest gegründet war das Verbot des Detailhandels für den Gast. Selbst das Aardenburger Privileg von 1280, das ihm möglichst entgegenkam, hat daran nicht gerüttelt. Der Fremde sollte „ebefcso frei wie die Bürger alle Waren kaufen und Wiederverkäufen“, aber nur „en gros“. Gleicherweise wollten die Venezianer, deren Sturmlauf gegen hemmende Rechtsgewohnheiten sonst vielleicht am erfolgreichsten war, sich mit Geschäften „über einen Ballen an aufwärts“ begnügen, falls ihre nach gut kaufmännischer Weise aufs Ganze gehenden Forderungen abgeschlagen wurden². Denn wenn man die Waren in ihren Verpackungen, wie sie aus See und auf dem Frachtwagen einkamen, beließ und sie in diesen Großmassen also Ballen, Sack, Tonne, Kiste und ähnlichem verkaufte, so war der Kaufmann bereits im Bereich des Handels en gros, auch wenn er nur einen Sack oder Ballen abstieß. Pfl egten dagegen die Gegenstände in so kleinen Quanten verwandt zu werden, daß ihr Vertrieb durch den Fremden nach „Pfennighandel“ ausgesehen hätte, dann legte

1 Das bedeutet im Aardenburger Privileg, Hans. U. B. I n. 862, der Zusatz *sans les Lombars*. Das vorhergehende *sang paier assise* gilt nicht für sie. Irrig Stein, Privilegien S. 126, der „ohne Vermittlung der Lombarden“ übersetzt.

* In primis, quod quilibet tarn burgensis quam forensis, inde quod eraerit seu emi fecerit aliquas mercationes a Venetis vel qui pro Venetis distringerit, possit eas vendere sive revendi facere, quibuscumque voluerit, et quod Veneti predicti possint inter se vendere et revendere, sicut sibi placuerit; et si hoc generaliter obtineri non possit, obtineatur admodum, quod possint vendere et revendere ad unam ballam et inde supra (1882), Romanin m n. 2.

das Recht eine gewisse Anzahl solcher Quantitäten zusammen, beispielsweise 20 Brote Venedig- oder Damaskus-Zucker, 6 Leinwandrollen aus Bayay, 8 Stücke Weißblech und dergl. mehr. Es war das Minimum, unter das der Gasthandel nicht hinabgehen durfte. Wie wir schon aus den wenigen Beispielen sehen, differierten die Bestimmungen vollkommen. Hier gaben die im all gemeinen sehr stabilen Handelsgewohnheiten den Ausschlag, und das Mindestmaß mochte sich danach richten, welche Partien in der Praxis jedesmal am liebsten weitergegeben wurden. Ermöglicht wurde es natürlich erst dadurch, daß die Art der Emballage stets ein und dieselbe blieb; sie hat sich denn auch in einigen Warengattungen bis in die neueste sonst so grund verschiedene Zeit erhalten. Auch sorgte der Aufseher und die Geschworenen der Gewürzhalle dafür, daß der Handel von Gast zu Gast sich in dieser vorgeschriebenen Bahn bewegte¹.

Wir wenden uns einer dritten, ebenso interessanten wie schwierigen Materie des Brügger Handelsrechts zu. Andere Städte haben das *ius emporii* besessen, d. h. nur ihren Bürgern den Kauf von Fremden zugestanden und den Abschluß von Handelsgeschäften zwischen zwei Gästen verboten. Hat in Brügge die Bürgerschaft gleichem Ziele zugesteuert, und was hat der fremde Kaufmann oder seine heimische Autorität getan, um ein verbrieftes Recht auf den freien Gasthandel zu erlangen?

Walther Stein hat zuerst auf die Bedeutung dieser Frage aufmerksam gemacht². Es ist in der Tat evident, daß der inter europäische Handel, wenn nicht unmöglich, so doch sehr erschwert wurde, wenn Brügge seinem Swinstapel ein *ius emporii* an die Seite stellte. Es hätte ein bedeutendes Hindernis auf dem Wege Brügges zum europäischen Zwischenmarkt gebildet

¹ Es ist wieder die instruktive Ordnung der Brügger Gruudhalle (halle d'espices) von 1804, Hans. U. B. HU n. 604 S. 419, welche solide Auskunft gibt. Auch eine Keure des Knochenhaueramts zu Brügge von 1377, eb. S. 266, sei erwähnt, die „über See und Land kommandes Fleisch“ nur „im großen“, nämlich nicht weniger als 1 t zu verkaufen gestattet — Auf den Groß- und Kleinverkauf gehe ich unten noch näher ein.

* Privilegien S. 124 ff.

Ehe wir das ziemlich spärliche, auch lückenhafte Urkunden material ins Auge fassen, tim wir gut, zunächst die Stellung der beiden Gewalten, die für die Regelung des Gasthandels Überhaupt in Frage kamen, Landesherr und Stadt, zu charakterisieren. — Die flandrischen Grafen haben sich gleich den älteren englischen Königen gegen den Fremdkaufmann durchaus zuvor kommend gezeigt, falls nicht gerade ihre feudal-dynastische Politik es anders wollte. Sicherer Verkehr und liberales Recht ist dem Gast zugesichert. Nach Möglichkeit hat man auch versucht, bei internationalen Verwickelungen diese Zusagen aufrecht zuerhalten; wenn etwa der englische König seinen schottischen Feinden den Boden Flanderns zu verbieten wünschte, so ist das Ansinnen ihm entweder rundweg abgeschlagen, oder stillschweigend unberücksichtigt geblieben. Auch in der Spanne Zeit, als Philipp IV. von Frankreich die Grafenrechte ausübte, sind die deutschen Kaufleute formell mit großer Zuvorkommenheit von beiden Parteien behandelt. Der französische König hat sich für Brügge, Guido für das ihm noch anhängende Flandern um ihren Verkehr bemüht; während umgekehrt Lübeck, stets rührig und konsequent in seiner Wohlfahrtspolitik, sich schleunigst mit den neuen französischen Machthabern auf guten Fuß stellte. Der Fremdhandel füllte die Zollkassen und erhöhte Meß- und Markteinnahmen, das war für die Landesherren gemeinhin ausschlaggebend. Anderseits hat das flandrische Dynastenhaus mit Verleihungen, die seine Geldinteressen auf die Dauer schädigten, zurückhalten können, da die Handelszüge auch ohne Zollerlaß auf Flandern konvergierten. So ist keine einzige Zollbefreiung von Fremdkaufleuten auf flandrischem Boden bekannt. Wollte der Nachbar, der Herzog von Brabant, dagegen den Fremdhandel nach seinem Antwerpen ziehen, so mußte er sein Angebot schon sehr viel günstiger gestalten. Antwerpens außerordentlich liberales Gäste recht, das auf 1315 hinabreicht, ist davon Zeuge; es hat den Scheldehafen nicht zum wenigsten befähigt, später Brügges Erbschaft anzutreten.

i Vgl. Hans. U. B. I n. 1287, 1247—1249. 1258—66, 1279; eb n n. l.

Bei der Dyarchie, die das flandrische Staatsleben am Ausgang des 13. Jahrhunderts darstellte, indem der Graf und seine fünf Guten Städte sich ziemlich die Wage hielten, hatten es die Brügger Bürger nicht nötig, in handelspolitischen Fragen, die ihnen so tief ins eigene Fleisch schnitten, ohne weiteres den Wünschen der gräflichen Regierung sich anzubequemen. Man könnte also gegen fremdenfreundliche Maßnahmen des Grafen heftige Opposition im Schöße der Stadt erwarten. Aber das Interesse der Bürgerschaft an Beschränkung des freien Gasthandels war zwar vorhanden, aber doch geringer als in anderen Städten, die ein *ius emporii* ausgebildet haben. Zunächst berührten sich Fremd- und Eigenhandel kaum. Stellten Deutsche und Spanier ihre Waren auf den Markt, so gab es in Brügge keine einflußreichen Händlergruppen, die sich dadurch beschwert fühlten, da in der Stadt weder ein deutsches noch ein spanisches Geschäft existierte. Der Wollhandel wurde mindestens bis zu den englischen Wirren der 70er Jahre nicht geschmälert, während Haus- und Weinschankbesitzer verdienten und der Hosen- und Tuchhandel florierte. Das sollte sich übrigens auch vor Augen halten, wer immer noch mit Vorliebe Brügge als Friedensstörerin hinstellt. Den Klagen der Kaufleute über die schlechte Behandlung in der Stadt wird viel zu viel Gewicht beigelegt. Ein so subjektiv gefärbtes Material ist, wenn überhaupt, nur mit der größten Vorsicht zu benutzen, wo es sich um Abwägen von Recht oder Unrecht handelt. Wann hätte der Kaufmann nicht über „schlechte Zeiten“ geklagt? Dabei war der mittelalterliche Handel nicht in dem Maße wie der moderne, aber doch auch empfindlich gegen Schikane, die unabhängig vom guten Willen der Stadt von Beamten und Privatleuten ausgeübt werden konnte. Wenn uns die urkundlichen Quellen immer nur über leidige Streitigkeiten berichten — es fehlt ja jede statistische Auskunft — so ist trotzdem nicht zu vergessen, daß von 1250—1360 nur drei deutsch-flandrische Verwicklungen gezählt werden. Eine langlebige Firma von drei Generationen erfuhr also unter dem jeweiligen Chef vom Großvater bis zum Enkel nur eine einmalige Verkehrsstockung.

Was nun das spezielle Problem der Berechtigung der Fremden zum Abschluß von Handelsgeschäften untereinander anlangt, so gibt Steins glücklicher Urkundenfund, der das Projekt der Gründung Neudammes aufdeckte, auch darüber Auskunft, daß in der neuen Kaufmannsstadt am Swin Gast mit Gast frei handeln sollte. Vielleicht vornehmlich um dieses Rechtes willen dachte man an eine Stadtgründung mitten im dichtbevölkerten und verkehrsreichen Flandern, da die allgemein herrschende Anschauung eben nur Bürgern unbeschränktes Verkaufsrecht an einem Handelsorte außer der Meßzeit zusprach. Ebenso wurde in dem Privileg, das Graf Guido den Fremdkaufleuten anläßlich ihrer Sezession nach Aardenburg am 26. Aug. 1280 ausstellte, Freiheit des Gasthandels proklamiert. Lübeck, von dem wieder einmal die Initiative ausging, hat diese Konzession als die aller wichtigste betrachtet¹, und wir haben allen Grund, den sachverständigen Herren an der Trave zu glauben. Hier wie in Neudamme gab der Landesherr den Ausschlag; aber wie stand es mit Brügge? 1280 war dort eine gleiche Freiheit zweifellos nicht urkundlich fixiert, und ebensowenig bestand ein gegen teiliges Verbot zu Recht. Eben um diese Zeit, als der Gasthandel zunehmende Bedeutung gewann, wurde die Frage überhaupt erst brennend. Die Kaufleute haben damals über „Bedrückungen“ geklagt, worunter Stein auch die Hemmung freien Gastverkehrs verstehen möchte. Es ist wahrscheinlich, aber eine Urkunde spricht immerhin nicht davon. Denn unter den Beschwerdepunkten der Fremden stehen Zoll und Wage obenan. Auch die Forderungen für Zurückverlegung des Stapels wissen nichts davon, daß die Brügger in den Weg traten, wenn Gast mit Gast Geschäfte abschließen wollte², und endlich untersagte die Brügger Antwort auf die Sezession der Fremden, eine Verordnung vom 28. September 1280, „Einungen zu machen auf

¹ Auch dies ist ein Ergebnis von Steins scharfsinnigen Untersuchungen.

² Vgl. die Eingabe der Spanier, Gheldolf IV n. 19 u. 20, ferner HR. I 1 n. 27: Pro retractatione injuriarum factorum in Flandria tarn In theloneis quam ponderibus, und Hans. U. B. I n. 891.

Lebensmittel oder auf das, was zu Lebensmitteln zugehört“. Also Ringbildungen unter den Kaufleuten waren vorangegangen und hatten die Preise für Verzehrungsgegenstände in die Höhe getrieben. Das Brügger Verbot war ein Rüstzeug der mittelalterlichen Stadtwirtschaftspolitik, mit dem sich die Tendenzen gegen den Gasthandel waffneten. Man konnte unter dem Vorgeben, solchen verpönten Preistreibereien vorzubeugen, dem Handel von Gast zu Gast ein Ende bereiten und den Bürger zum obligatorischen Teilnehmer an jedem Handelsgeschäft machen. Im unruhigen Jahre 1280 war dergleichen nicht ausgeschlossen. Auch die englischen Kaufleute haben 1282, dem Jahre der Versöhnung zwischen Brügge und seinen Handelsgästen, in ihr Privileg aufnehmen lassen, daß sie ihre Waren an jedermann verkaufen dürften¹. Die Deutschen mußten sich noch bis 1309 gedulden, ehe Brügge für sie die Freiheit des Gasthandels formell anerkannte. Erst damals, als Flandern sich Philipps IV. Rache für Kortryk in langwieriger, verlustreicher Fehde erwehrt hatte, erwies sich der durch abermalige Sezession nach Aardenburg ausgeübte Druck als stark genug, das zähe Gemeinwesen zur Nachgiebigkeit zu bringen. Auch diesmal hatte der Landesherr sich zuvorkommender als Brügge erwiesen².

Es fällt auf, daß die Fremdkaufleute ihr 1280 für Aardenburg verbrieftes Recht auf ungehinderte Geschäftsabschlüsse zwischen Gast und Gast durch ihre Rückkehr nach Brügge mit einem noch länger unsicheren Zustand vertauschen. Auch sonst hatten Deutsche und Spanier in Aardenburg alles, was sie begeherten, Vertretung durch vier Prokuratoren, ein gemeinsames Siegel, eine Wageordnung, Schutz gegen ausbeutende Wirte und Makler, Sicherung vor Arrest und dergl. mehr, und doch wandte

¹ Vgl. oben S. 66; Art. 6 des Privilegs bestimmt: *Ke li dit marchaunt puyssent demoreir en Flaundes et ameneir lur avoir la u il vodrnnt et vendre a ki il vodrunt, paiaunt dreite custumes, saunz estatut feire contre choi.*

* Der Graf urkundet schon 1807, Hans. U. B. II n. 121; das Brügger Privileg, eb. n. 164. Über den Gästehandel handelt in beiden Urkunden § 2.

sich alles nach Brügge zurück. Die Fremden haben demnach eher auf die größere Bewegungsfreiheit als auf den Brügger Markt verzichtet, übrigens ein schlagender Beweis, daß der Kaufmann von Osten und Westen, der Spanier und Deutsche, nur recht wenig miteinander „auszutauschenu hatte. Der eigentliche Grund für das Aufgeben Aardenburgs war der, daß eine gräflich flandrische Verordnung Aardenburg nicht im Handumdrehen Brügge zur Seite stellen konnte. Die Schwerkraft der wirtschaftlichen Verhältnisse war mächtiger als das Pergament, mochte es auch noch so viele „Vorrechte“ versprechen.

4. Der Kaufmann.

Die Handelsgeschichte sollte sich mehr als bisher geschehen nach dem Kaufmann, seinem Betriebe und Gebahren umsehen. Ist erst einmal eine Reihe von Kaufmannstypen herausgearbeitet, so kann man sich von dort aus auf das psychologische Gebiet vorwagen, das trotz einzelner Versuche noch längst nicht genügend erforscht ist. Auch der Einwurf, daß der mittelalterliche Geschäftsmann immer mit den Waren handelte, die sich ihm gerade darboten, ist nicht stichhaltig. In der vorliegenden Arbeit ist nicht zu Unrecht, sollten wir meinen, vom Genter Tuchkaufmann und vom Brügger Wollimporteur die Rede gewesen. Sehen wir uns weiter Geldersen an, der einen Typus des norddeutschen Kaufmanns darstellt, so gibt er sich zwar mit zahlreichen Warenserien ab; aber die Tuche dominieren mit 86 %*. Kurz, unsere Erkenntnis wird mehr davon profitieren als von den ebenso beliebten wie billigen Bemerkungen über „gewaltige Warenmengen“, „lebhaften Verkehr“ und wie die Phrasen sonst noch heißen.

Nun hat man aber das Dunkel der Vergangenheit nach einer anderen Richtung hin durchleuchtet, worüber noch einige Worte zu sagen sind. *Der* moderne Handel wird theoretisch zumeist in Groß- und Detailhandel zerlegt. Wir haben hier den Wert oder vielmehr Unwert dieser Begriffe für die Theorie der heutigen Wirtschaft nicht zu erörtern²; da man aber auch im

¹ Nach Nirmheim, Einl. S. 65, berechnet

* Victor Mataja, Art „Handel“ im Handwörterbuch der Staatswissenschaften 2. Aufl. Bd. 4. Jena 1900. S. 968 konstatiert, daß beim Großhandel die einzelnen Geschäfte zumeist bedeutender sind und im allgemeinen der Detailhandel auch Kleinhandel ist R. van der Borcht,

Mittelalter Groß- und Kleinhändler gesucht hat, können wir diese Bezeichnungen nicht unbesehen passieren lassen. In unseren jetzigen Seestädten — und dort sollte man billig und füglich zuerst anfragen — kennt der lebendige Sprachgebrauch weder Groß- noch Kleinkaufleute. Was der Theoretiker mühsam als Großkaufmann definiert, heißt Kaufmann schlechthin; den Inhaber eines jeden Kolonial- und Delikateßwarengeschäfts wie in Binnen deutschland als „Kaufmann“ zu bezeichnen, fällt niemandem ein. Daß er auch „handelt“, kommt kaum je zu Bewußtsein. Der einzig maßgebende Gegensatz ist das Kontorgeschäft und der „offene Laden“, der englische merchant und shopkeeper. Eher als auf die modernen Verhältnisse läßt sich auf das Mittelalter die Scheidung nach Groß- und Kleinhandel anwenden, sobald man den damaligen Maßstab anlegt. Fruchtbarer noch wird das zweite Prinzip sein. Denn im Grunde interessiert vor allem die Frage, wie weit der mittelalterliche Kaufmann vom Handwerker abbrückt. Da vertritt nun den shopkeeper der Händler, der von einem bestimmten Verkaufsstand aus auf der Halle, dem Markt, unter den Toren seine Waren vertreibt. Dieser Handel wird nicht immer von berufsmäßigen Handelsleuten ausgeübt; doch wollen wir hier einmal von Marktbauern und verkaufenden Handwerkern absehen. Dem Standhändler steht auch damals der Kaufmann gegenüber. Seine Waren lagern in Kellern und Speichern, und die Schreibstube im Hause oder der große Zehntisch ersetzen die späteren Kontoräume. In Brügge heißen Deutsche oder Katalanen ebenso wie die Tuchkäufer des Gewerberechts einfach Kaufleute, Beispiele, die sich noch beliebig vermehren ließen. Unter diesen Fremdkaufleuten, die jährlich zu Hunderten im Swin landen, sind zahlreiche kleine Leute, die auch den Kleinverkauf ausüben möchten.

Handel- und Handelspolitik. Leipzig 1900. S. 12 lehnt die Größe des Betriebs als charakteristisches Merkmal für die Unterscheidung von Groß- und Kleinhandel ganz ab. Beide sehen den maßgebenden Unterschied darin, daß der Großhandel an Wiederverkäufer oder Industrie treibende absetzt, der Detailhandel den Konsumenten direkt erreicht.

Eine Bude aufschlagen, die Straßen der Stadt mit Pack und Wägelchen durchziehen, ist ihr Geschäftsideal. Dem legt sich aber das Gästerecht in den Weg, das den Verkauf des Gastes auf den Handel en gros beschränkt. Solange der Gast also in Brügge weilt, ist er als Wareneigner an den „Großhandel“ gebunden, wenn er auch in seiner Heimatstadt Wandschneider oder Krämer ist. Ebenso wird der Brügger Bürger außerhalb seiner Stadt behandelt; ein Blick auf die Yprer Meßbriefe genügt zur Feststellung, daß die Summen bei den einzelnen Geschäftsabschlüssen durchweg nicht unbedeutend sind. Es fragt sich nun, ob dieser Brügger Kaufmann in seiner Vaterstadt gleichfalls detailliert. Unter der Voraussetzung, daß der Kaufmann, wie wir das Wort verstehen, die Londoner Hanse besitzt, scheidet zunächst die Masse der Höker, Händler mit Butter und Käse nach Pfennigwerten, Fischverkäufer, Krämer und Hausierer aus¹. Ganz im Gegensatz zu den deutschen Städten ist ihnen im Rechtsgebiet der Londoner Hanse das ganze 13. Jahrhundert hindurch der Fernhandel direkt untersagt und ihr Emporrücken denkbar erschwert. Es gibt allerdings auch im 13. Jahrhundert detaillierende Standhändler, denen man die Hanse nicht vor enthalten hat, nämlich die Wandschneider. Schon der Drapier vertreibt die Tuche nicht im Ausschnitt, sondern im ganzen, allerdings noch hinter seinem Tresen. Beide entsprechen unseren häufig vorzüglich situierten Besitzern größerer Ladengeschäfte. Weil sie nicht mit ihrer Hände Arbeit Brot erwerben, hat man sie nicht aus der kaufmännischen Genossenschaft ausgeschlossen; doch haben sie später zu der Poortersozietät, der Nachfolgerin der Hanse, sicherlich nicht gezählt. Zudem treten Wand-

¹ Lat. Stat. § 2: Casearii et buturiari[i], hoc est qui caseum scindunt et vendunt denariatim et butirum similiter; Middelburger Stat., Hans. U. B. I n. 694: Piscium camiumque venditor vel ille, qui pisce8 sive comes assat vel coquit venales; illi etiam, qui caseum, butyrum, adipem vel unguentem aut sepum vel hiis similia venalia habent,-----mercator etiam, qui vulgo mercenarius dicitur, worunter 1. der seßhafte, nicht schöffenbare Krämer, 2. der Hausierer verstanden wird. Auch der Altkleiderhändler und wer Fische auf der Faust (per manum) am Markt verkauft, ist nicht gildfähig.

Schneider und Tücher gerade in Brügge verhältnismäßig zurück, und Woll- und Weinhändler bilden die Oberschicht des Handelsstandes. Daß der Weinkaufmann zugleich den Weinzapf ausüben läßt, wird die Meinung von seinem Geschäftsbetrieb nicht beeinflussen, es sei denn, daß man die modernen, Hotels besitzenden Weinfirmer oder die alten Tabakgeschäfte, die wohl im selben Hause neben dem Kontor Zigarren denariatum verkaufen, dem Kleinhandel zuweisen will. Im Wollhandel endlich besteht eine scharfe Scheidung zwischen Klein- und Großhändler. Im Kleinverkauf spricht man nach Analogie von Weinzapf von „Wolle zapfen“. Als Grenze zwischen Wollhandel und Hökereigilt das „Sechstel“ eines Sacks, also 60 lb. Es war wohl die gewöhnliche Partie, die der Tücher vom Kaufmann bezog. Wenn in Deutschland jedes Geschäft in den Großhandel hineinwachsen konnte, so ist in Flandern der Umsatz im großen keineswegs freigegeben¹. Andererseits legt der Poorter sich selbst hinsichtlich des Kleinverkaufs keine rechtliche Beschränkungen auf. In seinem Hause hängt die Wage bis zu 60 lb. Aber gleichwohl handelt er nun nicht selbst nach Pfennigwerten, sondern bedient sich vielmehr der öffentlichen Wage. Wenn man den Kleinverschleiß des Hökers so streng verpönte hatte, so läßt ihn beim Poorter, wenn nicht das Recht, so doch die Sitte nicht zu.

Um 1300 gibt es in Brügge also eine Gruppe von mittelalterlichen Großhändlern. Es ist das Resultat einer langen Entwicklung. Vom Hausier- und Wandervertrieb war der Handel über den Meßverkehr zum ständigen Handelsort fortgeschritten;

¹ Über den Brügger Wollhandel vgl. Recueil S. 456j; über den Wollzapf eb. S. 88922, 890j. Die dort gebrauchte Wendung: Die wulle tapt, entspricht dem *lanam manutenus ad forum vödeyre* des Middelburger Statuts, Hans. U. B. I n. 694; für Arras vgl. Recueil n. 77 S. 19618, für St. Omer Giry S. 828. — Die Beschränkung des Großverkaufs ist für Ypern, also einer Stadt der Londoner Hanse, überliefert bei van der Linden n. II S. 106. Die deutschen Verhältnisse nach v. Below S. 6f. und dessen Ausführungen in der Historischen Zeitschrift N. F. Bd. 60 S. 266. — Daß der Sack Wolle in Brügge 860 lb., das sestendel also 60 lb. wiegt, bei Ulman Stromer. Chroniken Nürnberg I S. 102.

zu Hausierpacken und Meßbude war der geräumige Handelshof hinzugekommen. Seitdem am Ende des 11. oder Beginn des folgenden Jahrhunderts die Gilde von St. Omer ihre Satzungen aufzeichnete, hatten sich die damals noch so einfachen Verhältnisse im Handelsleben bedeutend kompliziert. Diese Schlacken der Entwicklung sind es auch, die es in Brügge zu einer ausschließlichen Genossenschaft von Großhändlern nicht kommen ließen. Die Londoner Hanse des 13. Jahrhunderts hatte noch die Zwischenstufen des Wandausschnitts und der Tucherei über* kommen, und die spätere Poorterie bestand infolge des wirtschaftlichen Wechsels vielleicht schon mehr aus Rentnern und Grundbesitzern als aus Berufskaufleuten. Seitdem vertreten eher die in Brügge residierenden Fremdkaufleute den mittelalterlichen Großhandel als die Einwohnerschaft der Stadt. Im ganzen ruhte der Handel auf breiter demokratischer Basis, und Handelsmagnaten waren im Warenhandel nur selten. Um so weniger sind bei diesen „Großkaufleuten“ Warenmengen zu erwarten, die dem modernen Auge einigermaßen imponieren. Mittelalterlicher und heutiger Umsatz läßt eben gar keine Vergleiche zu.

Schluß.

Unsere Untersuchung weilte länger bei Anfang und Mitte des 13. Jahrhunderts, um dann sein Ende und den Beginn des neuen Säkulums nicht mehr zu verlassen. Damals erfährt das Problem der älteren Brügger Handelsgeschichte, das Verhältnis des Eigen- zum Fremdhandel, in der Tat seine Lösung. In den beiden letzten Jahrzehnten nach 1280 erlebt Brügge eine glänzende Frühblüte, wenn es auch an Vorböten nahender Stürme nicht mangelt. In den Monumentalbauten der Hallen prägen sich die architektonischen Züge der Stadt kräftig aus; man kann große Kanalbauten und die Stadtbefestigung ausführen und die teuren Käufe zur Ausdehnung der städtischen Rechtssphäre und Erwerbung wichtiger Rechte bar bezahlen. Es verbreitet sich die Wohlhabenheit, die später die großen pekuniären Opfer im Kampf gegen Philipp den Schönen ermöglicht. Nimmt man die städtische Bauperiode zum Maßstab, so ist Brügge anderen Städten, etwa dem brabantischen Brüssel, um ein volles Jahrhundert voraus. Den Grund zu dieser Prosperität hatte der Aktivhandel und die eigenen Gewerbe gelegt; der Ausbau kommt schon mit auf das Konto des Fremdhandels. Denn gerade um 1280 schneiden sich die Kurven des Eigen- und des Gastverkehrs. Jene fällt infolge äußeren Drucks und innerer Mißstände, diese ist im Steigen begriffen. Mehr und mehr wendet sich die Bürgerschaft Berufszweigen zu, die der Fremdenstrom mit sich bringt. Mit Recht ist das überraschende Aufblühen des Maklergewerbes als Kennzeichen des wachsenden ausländischen Verkehrs bezeichnet¹. Der Theoretiker hat es ja

¹ Stein, Privilegien S. 126.

leicht, darauf hinzuweisen, daß nur ein solider Aktivhandel dauerndes Gedeihen der Stadt sicherte, sein Einschwinden also ein höchst gefährliches Symptom darstellte. Entscheidend war, daß der damaligen Generation innerhalb der Brügger Tore Gewinn leichter und reichlicher zufiel als aus dem erschwerten überseeischen Warenvertrieb mit seinen Gefahren und Plackereien. So steht denn die Stadt in der Folgezeit unter dem Zeichen des Fremdhandels und wird die erste Fremdenstadt Europas. Es gibt Verdienst in Fülle, wenn die Herbergen besetzt sind; es herrschen Rückgang und Verfall, sobald der Zustrom aus setzt. Daher muß das mächtige Brügge, das den Heeren Frankreichs Trotz bieten kann, sich bücken und Vergleiche suchen, wenn der anspruchsvolle Fremde mit dem Verlassen der Stadt Ernst macht. Es muß für Verfehlungen aufkommen, an denen das Gemeinwesen gänzlich unschuldig ist. Schließlich hat sich der Fremdhandel doch als Danaergeschenk erwiesen. Dem späteren Brügge fehlte das handelspädagogische Moment, das eine Stadt mit armen Hinterland zu Frachtschiffahrt und Auslandhandel antreibt und von Geschlecht zu Geschlecht wagemutig und arbeitsam erhält.

Exkurs I.

Die angebliche Gründung des Brügger Markts
und die Einführung der Weberei durch Graf Balduin III.
von Flandern.

Eine ganze Reihe älterer und neuerer Arbeiten, belgische, deutsche, englische und französische in bunter Reihe bringen diese beiden Angaben oder beschränken sich nach ihrem jeweiligen Thema auf eine derselben. Dabei ist eine so un haltbar wie die andere. Von Balduin III. weiß man nur, daß er jung an den Blattern starb¹. Da somit Kriegstaten von ihm nicht zu berichten waren, knüpfte man im 16. Jahrhundert die ungereimten wirtschaftlichen Theorien von der Entstehung des Marktverkehrs und der Weberei an seinen Namen. So hat der noch immer zuviel zitierte Jakob Meyer⁸ die Angabe der Marktgründung. P. d'Oudegherst⁸ kennt wenigstens den Mangel an Quellen über Balduin III.; er entnimmt seine Angaben — darunter Anordnung des Tauschverkehrs! — der Grabschrift zu St. Bertin. Sein Herausgeber Lesbroussart fügt aus Joannes Buzelinus⁴ noch einen Tauschtarif hinzu: eine Gans = 2 Hühner usw. Dessen Quelle Marchantius⁵ hat endlich alle Angaben in schönster Vollzähligkeit beisammen: Einführung der Weberei im

¹ Vanderkindere I S. 293.

³ Commentarij sive annales rerum Flandricarum. Antwerpiae 1661. z. J. 968.

⁸ Annales de Flandre, hrsg. von M. Lesbroussart. Gent 1789. IS. 171.

⁴ Gallo-Flandria Sacra et Profana. Dein Annales GalJo-Flandriae. Duaci 1624. ann. S. 148.

⁶ Jac. Marchantii Flandria Commentariorum l. IV. Antwerpiae 1596.

Jahre 969 nach Flandern, Stiftung der Märkte, Tauschverkehr und Tauschartif.

Was außer der mehr als verdächtigen Herkunft — noch die Reimchronik¹ hat keine der späteren Entstellungen — gegen diese Nachrichten spricht, bedarf kaum noch der Erwähnung. Der angeordnete Tauschverkehr nebst Tarif sichtet sich selbst. Woher die Weberei eingeführt wird, bleibt völlig unklar. Ist 958 oder 959 zu Turholt und Brügge ein Wochenmarkt errichtet, so stimmt es mit Turholt nicht, das erst viel später zur Stadt wird, ist die Messe gemeint, widerspricht es der Urkunde, die erst 1200 Brügge mit einer Messe begab.

Exkurs II.

Brügger Privilegien in England.

Am 26. März 1223 erließ Heinrich III. an die Baillifs von Bristol ein Schreiben, in dem er erklärte, er habe sich „nach der Urkunde König Johanns von der völligen Zoll- und Abgabefreiheit der Bürger von Brügge in England überzeugt.“ So hat Höhlbaum burgenses de Bruges in der Urkunde² übersetzt. Ferner sah er unser Brügge als Wohnort der Leute an, gegen deren urkundliche Freiheiten sich die Einwohner von Shrewsbury zu König Johanns Zeit (1215) vergangen haben sollten³. Endlich stellte er einen Freibrief aus dem ersten Jahre Heinrichs III. damit zusammen⁴ — Nichts von alledem bezieht sich auf Brügge in Flandern. Johann wie Heinrich III. meinen jedesmal Brugia, Bridgnorth Salop, am Severn. Es hat die homines de Salope zu Nachbarn und untersteht dem Vicecomes von Shropshire⁵. Dieser Ort ist frei „von Zoll und anderen uns zukommenden Abgaben innerhalb unseres ganzen Gebietes“. Denn zugleich

¹ V. 201-222.

² Sein Regest Hans. U. B. I n. 154; die Urk. bei Hardy, Rot.

Litt Claus. II S. 538.

³ Eb. S. 538. — Regest Hans. U. B. I n. 126.

* Höhlbaum, Hanse S. 161 Anm. 4.

⁵ Vgl. etwa Hardy, Rot Litt. Claus II S. 418.

werden Briefe desselben Inhalts an drei andere englische Städte ausgestellt. Bei den Freiheiten handelt es sich auch um eine königliche Mühle außerhalb der Stadt Bridgnorth¹. Die letzt erwähnte Urkunde endlich gehört gleichfalls nach England⁸

Bleibt noch ein Befehl an die Bailiifs von Southampton vom 27. April 1227⁸. Wiederum heißt es schlichtweg burgenses de Bruges ohne einen entscheidenden Zusatz wie etwa in Flandria. Freiheiten sind ihnen zu Königs Johans Zeit verliehen worden, und sie haben sich damals derselben tatsächlich bedient. Jetzt hat sie ihnen Heinrich III. bestätigt, und die Bailiifs werden angewiesen, sie zu Friedenszeit in ihrem Genuß zu belassen. Diese letzte Wendung entscheidet. Eigene Untertanen Heinrichs III., wie die Leute von Bridgnorth, können nicht gemeint sein, nur für Nichtengländer, deren Landesherr der Krone England absagen kann, hat die Beschränkung der Gültigkeit des Freibriefs auf Friedenszeit Sinn⁴. — Über das Datum des Privileg Johans, das wir demnach für das flandrische Brügge in Anspruch nehmen, lassen sich nur Vermutungen anstellen. In Urkunden von 1208 und 1209 wird Brügge nicht weiter hervorgehoben. Ebenso nennt ein Schreiben Johans vom 17. April 1213 Ypern, Gent, Brügge und Lille gemeinschaftlich. Ypern hat sich an demselben Tage eine gleich lautende Urkunde ausstellen lassen⁶ während wir von Brügge ein Gleiches nicht wissen. Wahrscheinlich ist erst im letzten

¹ Hardy, Bot. Litt. Claus. II (28. Juni 1227): Extra villam de Bruges.

^{*} Sie war Hölhlbaum von Ludwig Rieß aus Mag. Rot. 2 Henry m Rot la Salopeshira in Add. ms. 4665 fol. 94 mit geteilt — Gilliodts, cart. I 35 hatte also sehr recht mit seinem Zweifel an der Identität dieses Bruges mit dem flandrischen.

⁸ Hardy, Rot. Litt. claus. **II**

⁴ Southampton ist der Landungsplatz für Winchester und seine Messe. Zu Winchester konnte man in die Brügger Hanse aufgenommen werden. Daß die libertates überhaupt Handelsfreiheiten sagen, erhellt daraus, daß die Instruktion an die Beamten des Hafens^{*} platzes der Südküste gerichtet ist.

« Cart I n. 26, 28, 29 - Hans. U. B. I n. 77, 79, 101.

H&pke, Brügge« Entwicklung.

18

Jahre König Johannis 1216 die Verleihung erfolgt; wenigstens registrierte ein 1741 aufgenommenes Inventar des Brttgger Stadtarchivs zu diesem Jahr ein Handelsprivileg der Brügger in England⁸ Noch weniger wissen wir von dem Inhalt der Urkunde; es ist nicht auszumachen, ob die Freiheiten einfache Rechtssicherheit verbürgten wie das spätere Privileg von 1260 und seine Bestätigungen oder ob man sich der bevorrechteten Stellung von St. Omer näherte.

Exkurs HL

Zum Wollhandel in England.

Über Einzelheiten der Wollausfuhr geben lehrreiche Auskunft St. R. 1341—42 — cart. I n. 264. Es handelt sich um eine Lieferung Eduards III. an die Stadt BrQgge. Zwei städtische Kommissare überwachten das Verpacken der Wolle. 28 Wochen dauerte es im ganzen, ehe die Wolle endgültig im Seeschiff verstaubt war, wovon elf Wochen auf die Arbeit im Hafen entfielen. Die Lieferungen — es ist immer nur von 286 Sack die Rede — mochten erst nach und nach eintreffen. Nach der Abnahme aus dem Kgl. Speicher zu Exeter klassierte ein gelernter Arbeiter die Wolle, der im ganzen für Lohn, Kost und einen Gehilfen 6 s. pro Tag bekam, worauf drei Arbeiter für 2 s. täglich das eigentliche Verpacken in grobe Leinwand besorgten. Folgte der Wagentransport von Exeter nach Topsham (Copsam), der 12 s. pro Sack kostete; vom dortigen Speicher in Leichter zu überführen, belastete den Sack weiter mit 18 d., wozu noch die Leichtergebühr von 12 d. trat. Über die Schiffsfracht sind wir nicht unterrichtet. Außer den Arbeitern und Trägern waren noch eine Wachmannschaft von 3 Mann mit 2 Pferden und 2 Wächter zu Topsham zu unterhalten. Im ganzen zahlte die Stadt für die 28 Wochen an Löhnen, Speichermieten zu Exeter und Topsham, Packleinwand usw. 916 lb. 7 s., darunter an Geschenken und Trinkgeldern in Exeter 116 lb. 8 s., am englischen Hofe 127 lb. 13[^]2 s. Vom Kgl. Lagerraum bis zum Seeschiff war jeder Sack Wolle um ca. 3 lb. 6. s. 2 d. verteuert.

* Auch zu 1218. - Inv. Intr. S. 70 f.

Anhang.

Aus den Yprer Meßbriefen* 1251—1291.

Abkürzungeil: Br. — Bruder.

l. = /tis, fteus, ftus.

fov. = fovenes, /ovenes.

M. — Messe,

p. — pere.

v. = valet, valiet.

Wwe. — Witwe.

| J bezeichnet solidarische Haftung der Schuldner.

* Nach den freundlichst zur Verfügung gestellten Listen des Herrn Prof. G. Des Marez-Brüssel.

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Herkunft	Schuldner ¹	Schuldsumme	Gelieferte Ware	Zahlungs-termin	Bemerkungen
1	1272 Aug. 3	Hildegier Henri	Köln	Salemons Balgh li preues	59 m. art.	—	St. Remigius ²	
2	" Sept. 4	Godescal le Noir	Lübeck	Nicholes Firtons	144 l. st.	—	Ypern M.	
3	1273 Sept. 17	Heins frere signor Zeghebode und Tideman Keizeling	"	{Bauduins Poulain} {Jakemes Akart}	93 l. st.	—	Lichtmeß ³	
4	1274 Sept. 26	Jehan Wulfan	Hamburg	Jehan Schorboet	38 l. st.	—	Behourdich ⁴	
		"	"	{Nicholes li Ammans} {Thierris li Ammans}	57 l. st.	—		
5	1275 April 17	Thiereman Calcrus	Köln	Jakemes Staf	84½ m. st.	—	entre chi et Pentecoste prochaine	
6	" Aug. 2	Brun Schervekin	"	"	34 l. st.	—	Weihnachten	
7	" Sept. 13	Henri Hooppeman	Lübeck	Lambers li Russe f. Will.	18 l. 17 s. st.	—	Fasten	
8	" " 14	Vredric Zuemen	"	{Jehan Schorbote} {Jakemes li Blake}	85 l. st.	—	Ypern M.	

¹ In dieser und der folgenden Liste sämtlich aus Ypern. ² Okt. 1. ³ Febr. 2. ⁴ Sonntag Invokavit.

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Herkunft	Schuldner	Schuldsumme	Gelieferte Ware	Zahlungs-termin	Bemerkungen
9	1275 Sept. 18	Folraet	Lübeck	{Jeh. Anguille p. Jeh. Anguille f. }	24 l. st.	—	al Be-hourdich ¹	
10	" Okt. 25	"	"	"	24 l. st.	—	"	
11	" "	"	"	{Crestiens Bruman Jehans Crouselius}	24 l. st.	—	"	
12	" Nov. 11	Henri Hopmanne	"	{ Nicoles li Am- mans Jakemes li Blakes Jehan de le Porte }	160 l. st.	—	Palmsonntag	
13	" " 18	Frederic Zueimmere	"	{ Bauduins Pou- lains Jakemes Poulains Lambers Ockart }	108 l. 15 s. st.	—	Ypern M.	
14	1276 Juni 19	Henri le Juis	Köln	Jakemes Staf	11 l. st.	—	Weihnachten	
15	" Juli 24	Egghebert Cure ²	Lübeck	Jakemes Piet de Soile	30 l. st.	—	Lille M.	
16	" Okt. 3	Gherart de Wittembeurgh ²	"	Watiers de Houtkerke	35 l. st.	Wolle	Ypern M. paiement	

¹ Sonntag Invokavit. ² Im Meßbrief als „Bürger und Kaufmann“ bezeichnet.

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Herkunft	Schuldner	Schuldsumme	Gelieferte Ware	Zahlungs-termin	Bemerkungen
17	1276 Okt. 23	Godekin de Croeze u. Ludekin de Areste	Dortmund	Lambers Bardom le jov.	85 l. st.	—	Ypern M.	
18	1277 Juli 20	Jehan li Pisson	Lübeck	{Jakemon le Blake} {Nicoles Slingher}	107 l. st.	—	dans quatre jour monstre de Messines	
19	" Aug. 3	"	"	{Jean Scorbout} {Jakemon li Blake}	56 l. st.	—	Lille M. paiement	
20	1278 Sept. 23	Riquart de Lubeke	"	Thierri li Sages	50 l. 10 s. st.	—	Ypern M. trois jours monstre	
21	" " 24	Jehan Lenglois ¹	"	{Jehan Balgh f. Pierer Jeh. Biegebont Pieres Biegebout}	140 l. st.	—	Ypern M. paiement	
22	" " "	"	"	{Lambert Bardom li jov. Joris dou Temple}	162 l. st.	—	Ypern M.	
23	" Okt. 1	Gerard Crusel und Rikart del Meunster	"	{Sohieri de la Pitte} {Gilles Maillewards {Jeham Winnars}	86 l. st.	—	St. Martin im Winter ²	
24	1279 Aug. 30	Fredric Sueme	"	{Jeham Escorebot} {Pierekuis ses f.}	106 l. 13 s. 4 st.	—	jour du Behourt ³	

¹ Im Meßbrief als „Bürger“ bezeichnet. ² Nov. 11. ³ Sonntag Invokavit.

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Herkunft	Schuldner	Schuldsumme	Gelieferte Ware	Zahlungs-termin	Bemerkungen
25	1281 Mai 1	Jehan Quatremare	Köln	Jehan li Arbres	84 l. art.	—	entre chi et la Pentecoste	
26	" " 21	Henri de l'Estoile	"	{ Jakemes li Flamens Thiris Piet de Soile }	160 m. 10 s. brabant.	—	dans les 3 semaines apres la S. Jean ²	1 m. brab. = 30 s. art.
27	1284 Sept. 15	Henri de le Moitiet-de-maison ¹	"	Aliaumes li Sage. f. Aliaume	80 m. brabant.	—	Turholt M. paiement	"
28	1286 Mai 12	Gherart Quatremars	"	{ Henri Corniers Will. li Arbres Henri Cormiers jeune }	150 l. art.	—	Lille M.	} zahlbar in gr. tur. arg.; 1 gros tur. = 10 d. art.
	" " "	"	"	"	125 l. art.	—	Turholt M.	
29	" Okt. 31	Jehan de Mindene	Dortmund	Will. li Bane	72 l. st.	Wolle	Weihnachten	zahlbar in gr. tur. arg.
30	1287 Sept. 19	Ludolf le Zaleghe und Henri de Latre	Braunschweig	Huegelos Croeselin	358 l. 6 s. 8 d. st.	—	Ypern M.	1 gr. tur. = 3 st.
31	1288 Sept. 3	Henri de Latre und Ludolf le Zaleghe	"	{ Watiers de Houtkerke Sohiers de Houtkerke }	99 l. st.	—	Ypern M. monstre	"

¹ Im Meßbrief als „Bürger“ bezeichnet. ² Juni 21.

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Schuldner	Schuldsumme art.						Zahlungs-termin	Bemerkungen
				l.	s.	d.	l.	s.	d.		
1	1251 Mai —	Nicole Waukier	{ Michiel Waghebart Willauume de Veltre }	18	5	—	—	—	—	{ je 6 l. 20 d. auf der M. von Turholt, Lille, Messines }	
2	1265 Dez. 14	Willauumes fil Adam	{ Lowinc Hanoet, de Herzele Wautier Pinscon Joh. le Feutrier Joh. Pisson Amels Cordewanier Michiel de Buschere Tomas Pisson, cor- dewanier }	93	7	—	—	—	—	Lichtmeß ²	
3	1267 Jan. 9	Willauume Berton	{ Jehans Heillebrac Pierres Peudrin }	77	15	—	—	—	—	Ypern M. paiment	
4	1267 März —	Gabriel le Leu	{ Wautier Penchon Masin „ Johan „ } corderwaniers	16	8	—	—	—	—	Brügge M.	doit on paier on la fore de Bru- ges dedens pai- ement a livreir a Bruges
5	1267 Aug. 21	Jehan le fil Lam	Jacome de Zocx Pierre Pulozhe Loerens li Coes	126	4 ³	—	—	—	—	Messines M.	

¹ Sämtliche Gläubiger. — Die gelieferten Waren sind nirgends angegeben. ² Febr. 2. ³ Par.

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Schuldner	Schuldsumme						Zahlungs-termin	Bemerkungen
				art.			st.				
				t.	s.	d.	t.	s.	d.		
6	1269 Juni 27	Watier Blancart	{ Gebrüder Watiers und Denis Woutermans Andrieus de Rinin- ghe }	10	10	—	—	—	—	Ypern M.	
7	1270 Jan. 3	Gilles Dop	{ Jehan Poucin } für { Jehan Balgh }	6	—	—	—	—	—	"	Haften nicht so- lidarisch.
8	1270 März 25	Jehan de Ware	Jehans li Ruwe	15	2	—	—	—	—	je 40 s. auf der Brügger M. und jeder folgenden M. Flanderns	par maniere ke. se li devant dis Jehans li Ruwe defalist d'aucun paiement, quanque il aroit paie, seroit perdu.
9	1271 Juli 19	Raimont le fil Raimont de Ware	Jehans Dumont	53	—	—	—	—	—	Ypern M.	Die drei Brüder des Schuldners bürge.
10	1271 Aug. 20	Berthelmieu Prouve- nisien	{ Phelipes Demie- langhe Aliaumes de Scotés }	96 m.	—	—	—	—	—	Weihnachten	
11	1272 Jan. 21	Jehan de Poperinghe	Huelos Crouselius	—	—	—	30	—	—	März 15 en un an	de la nouvelle forge.
12	1272 April 21	Watier Arnekin	Gilles Bertelot	67½ m	—	—	—	—	—	Turholt M.	

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Schuldner	Schuldsumme						Zahlungs-termin	Bemerkungen
				art.			st.				
				l.	s.	d.	l.	s.	d.		
13	1272 Mai 8	Lambert le Tonnuier	Jehans li Peletiers	46	m.	—	—	—	—	—	St. Remigius ¹
14	1273 Febr. 10	Gillon Smoutere	Gherars li Candeilliers u. Nicholes li Meres	11		10	—	—	—	—	Ypern M.
15	1273 Juli 31	Margritain, Wwe. des Mathieu Tobbin	Watiers li Tonderes	94 ¹ / ₂	m.	—	—	—	—	—	20 l. Weih- nachten, 10 l. an jeden fol- genden Weih- nachten
16	1274 Febr. 5	Nicholon Olverdoe	{Huelos Breuderlam } {Jakemes de Schans }	—	—	—	40	11	3	—	Brügge M.
17	1274 Aug. 15	Jakemon Bonin	Jehans Scorbot	—	—	—	78	—	—	—	St. Remigius ¹
18	1275 März 27	Jehan Berout	Jakemes Staf	93		12	—	—	—	—	Messines M.
19	1275 April 24	Watier Danwilt	Herbert li Blondiaus	12		10	—	—	—	—	10 s. Turholt M., 10 s. Mes- sines M., 10 s. Behourdich ² u. ähnl.
20	"	"	Simon Mauvais	12		10	—	—	—	—	"

¹ Okt. 1. ² Sonntag Invokavit.

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Schuldner	Schuldsumme						Zahlungs- termin	Bemerkungen	
				art.			st.					
				l.	s.	d.	l.	s.	d.			
21	1275 Mai 19	Gherewene d'Erdem- beurgh	{ Jehan de Scotès ki a le fille Wille- man Willemer Huelos Baudris Lambert Bouderaven }	—	—	—	31	18	—	—	Lille M.	
22	1276 April 4	Bauduin de Warneston, v. de seignor Jakemon Bonin	{ Watiers de la Strate Pieres de Befslare Jehan li Baskelare Jakemon de Zelebeke }	22	4	6	—	—	—	—	Turholt M.	
23	1276 Mai 13	Pieron Prouvenisien	{ Pierres Puloghe (Jeh. de Nueveglise) }	161	10	—	—	—	—	—	Lille M.	
24	1276 Juni 2	Kateline ki femme fu Poels de le Mote, bourgoise de Bruges	Jakemes li Cauderlier	—	—	—	54	9	—	—	14 (15) Tage nach St. Jakob und Christoph ¹ zu Roke- bourg en Écosse oder 14 (15) Tage nach Johanni ² in Flandern.	
25	1276 Aug. 4	Watier Rueloke	Lambesins li Medem	20	—	—	—	—	—	—	St. Remigius ³	
26	1276 Aug. 10	Jehan Riquard	Michieus de le Boiste, habite rue du Temple	40	—	—	—	—	—	—	Messines M.	

¹ Juli 25; vergl. Inv. Intr. S. 92. ² Juni 24. ³ Okt. 1.

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Schuldner
27	1276 Sept. 20	Otthe de Groeninghe	Jehan Scorbot
28	1277 März 6	Gabriel Pitegale	{ Jeh. Balgh f. Salemon Balgh Jakemes Piet de Soile Watiers de Warne- ston }
29	1277 Juni 14	Wantier de Cokelare, v. Jehan de Cortrai	{ Jeh. de Neueglise Jakemes de Joxkes Pieres Puloghe Nicole Cordekin }
30	1277 Nov. —	Jehan Gommenade	Crestien Ackart
31	1277 Nov. 18	Jehan Paskaires	Evrars li Arbres
32	1278 März 7	Pieron Goezevorde	Willaume Beurschart
33	1278 März 28	Wantier Biernart fil Dame, bourgoise de Bruges	{ Theris de Cauwetin Henri li Arbres }
34	1278 Juli 27	Willaume le Repre	Matheus le Feltriers

¹ Okt. 1.

Schuldsumme						Zahlungs- termin	Bemerkungen
art.			st.				
<i>l.</i>	<i>s.</i>	<i>d.</i>	<i>l.</i>	<i>s.</i>	<i>d.</i>		
—	—	—	126	—	—	Ypern M. paiement	
—	—	—	160	—	—	je 80 l. auf der Brügger und Turh. Messe	
239	8	—	—	—	—	St. Remigius ⁴	
4	10	—	—	—	—	Brügge M.	
26	—	—	—	—	—	Fasten	
7	17	—	—	—	—	dans quinzaine	
—	—	—	13	4	—	Himmelfahrt	
13	4	—	—	—	—	zur Hälfte Weihn., zur Hälfte Ostern	

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Schuldner	Schuldsumme						Zahlungs- termin	Bemerkungen
				art.			st.				
				l.	s.	d.	l.	s.	d.		
35	1279 März 27	Jehan Teurekin	Jehan del Atrie le jov.	8	4	—	—	—	—	Verschieden	
36	1280 Mai —	Gherard d'Artrike	Henri de Langhe	—	—	—	67	6	8	Turholt M.	
37	1281 Jan. 18	Lambert le Tolnare	Piere Scorbot	—	—	—	40	m.	gr.	Ypern M.	zahlbar in gr. tur arg; 13s. 4d. st. = 1 m.
38	1281 Jan. 21	Michiel le Zoutre	{Jeh. de Commines Piere de „ }	18	—	—	—	—	—	Verschieden	
39	1281 Jan. 25	Will. de Yzingheem, v. Simon d'Artrike	{Henri li Arbre Pierre Pillin Jeh. Berteus Will. Pierin }	—	—	—	166	6	8	paiement de la feste d'Ypres	1 m. st. = 33 s. 4 d. art. nouv.
40	1281 Jan. 26	„	{Ourris li Leus Caig- nefus Ansiaus und Andri- eus Fasiot }	—	—	—	58	10	—	„	10 s. st. = 33 s. 4 d. art. nouv.
41	1281 Febr. 25	Propst u. Kapitel von St. Donatian zu Brügge	Hues de Liske	24	—	—	—	—	—	entre chi et mai	
42	1281 Juni 19	Watier Cant	{Willaumes Pierin Clais de Lille Leus Coingnefin }	—	—	—	62	13	4	Lille M.	{zahlbar in gr. tur. arg; 1 gr. tur. = 3 st.

13. ... es

Üübiger

huldner

... amme

... 18-
min

... en

13

14

15

16

17

18

19

20

atern

... 13

... ten

... 13

roche

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Schuldner	Schuldsumme						Zahlungs-termin	Bemerkungen
				art.			st.				
				l.	s.	d.	l.	s.	d.		
51	1282 Okt. 9	Jehan Ubrecht	Bertelmieus de Scotès	—	—	—	22	—	—	Weihnachten	3 d. st. = 1 gr. tur.
52	1282 Nov. 8	Simon Volpont	Jeh. de Zalebeke, li pelletier	43	—	—	—	—	—	Ypern M. monstre	
53	1283 April 20	Gherard d'Ardric	Jehan Vettinc	—	—	—	16	12	6	Brügge M.	
54	"	"	{Piere Pillin Jakemes Waghebard}	—	—	—	28	6	8	Ypern M.	1 gr. tur. = 3 d. st.
55	1283 Aug. 20	Jehan Bourgois	Wautiers li Tonderes li jov.	—	—	—	27	13	8	14 (15) Tage ¹ nach Martini	
56	1283 Okt. 20	Gerard d'Ardrike	{Jeh. Balgh f. Pieron Jeh. li Dous li jov. }	—	—	—	58	6	8	Ypern M.	
57	1283 Nov. —	Watier de Coukelare, v. Jeh. de Courtraï	{Jeh. und Jakemes Havot Jeh. Cloet Jeh. Froidegrangen }	—	—	—	74	—	—	Ypern M. paiement	
58	1283 Nov. 20	Jehan Courtegarbe	{Jeh. Balgh f. Salemon Wat. de Warneston }	—	—	—	28	5	11	¹ / ₂ Ypern M., ¹ / ₂ Joh. ²	33 s. 4 d. art. = 1 m. st.

¹ Nov. 11. ² Juni 24.

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Schuldner	Schuldsumme						Zahlungs- termin	Bemerkungen
				art.			st.				
				l.	s.	d.	l.	s.	d.		
59	1283 Nov. 20	Jehan Courtegarbe	{ Jeh. Zoete le jov. Wat. de Warneston }	—	—	—	28	5	11	$\frac{1}{2}$ Ypern M. $\frac{1}{2}$ Joh. ¹	33 s. 4 d. art. = 1 m. st.
60	1283 Nov. 23	Bert. Prouvenesien	Jeh. de Caninghem p. et f.	92	m.	1	lod	moins		" paiement	
61	1283 Nov. 26	Thierry Deens, v. Sy- mon d'Artrike	{ Bert. li Arbres Jak. li Flamens Jeh. li Sages, f. Ali- aumes Jeh. li Sage f. Thieri }	—	—	—	30	—	—	"	33 s. 4 d. art. = 1 m. est.
62	1284 März —	Jakemon le Jovene	Jehans de l'Atrie	16	14	—	—	—	—	Verschieden	
63	1284 April 4	Gerard d'Ardrike	{ Ansians Fasiot Andrieus Fasiot, se f. Jakemes Pertris }	—	—	—	48	10	—	Turholt M.	
64	1284 April —	Moughelin dele Mote	Nicoles li Cousemakere	—	—	—	20	5	—	$\frac{1}{2}$ Turholt paiement, $\frac{1}{2}$ Lille mon- stre	1 m. st. = 33 s. 4 d. art.
65	1284 Mai 6	Jehan de Loon	{ Lambiers de Cassel Arnouls Feikin Simons f. Crestieus }	—	66	—	—	—	—	entre ci et nuit de Pen- tecote	

¹ Juni 24. ² Identisch mit vigilia, vgl. Grotefend, Zeitrechnung I unter nox.

Häpke, Brüggens Entwicklung.

19

	Datum des Meßbriefes
5	1884 Mai 6
7	1884 Juli 1
8	1884 Juli 25
9	1884 Aug. 9
0	1884 Aug. 19
1	1884 Aug. 25
2	1884 Sept. 20
3	1884 Sept. 20
4	1884 Okt. 7

ilin

6

weß²
sten

¹ Der Te

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Schuldner	Schuldsumme						Zahlungs- termin	Bemerkungen
				art.			st.				
				t.	s.	d.	t.	s.	d.		
75	1285 Febr. 21	Jeh. Cant, v. Gillion de le Mote	Willaumes Pierin Pieres Pillin Jak. Waghebart	—	—	—	31	—	—	Brügge M.	1 gr. tur = 3 d. st.
76	1285 Febr. 25	Seu li Esteit	Jeh. f. Ernous	—	9	—	—	—	—	Verstrichen	
77	1285 Mai 4	Jeh. d'Erdembeurgh	Jak. Staf	20 m.	1 firt.	—	—	—	—	Verschieden	
78	1285 Okt. 5	Gillis Aloef, v. Jehan de Courtrai	Thieris Faghill Mahaut Meillewart Laurens Brichons Aliaume Piet de Soile Jehan Capons	—	—	—	69	8	—	Ypern M.	zahlbar in gr. tur. arg.; 1 gr. tur. = 3 d. st.
79	1285 Dez. 21	Jehan Courtegarbe	Will. Cornelis Arnoud le Baich Clais de Lille Will. Pierin Jak. Waghebaert Pieres Pillin	—	—	—	18	—	—	Messines M.	
80	"	"	die drei Letztgenannten	—	—	—	36	—	—	12 l. Messines M. 1287, 12 l. auf jed. folg.	
81	1286 Okt. 2	Jeh. d'Orscamp, clerc Jeh. Derriere-le-Hale	Jeh. de le Porte Henri Biezebout	—	—	—	78	—	—	Ypern M.	

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Schuldner	Schuldsumme						Zahlungs- termin	Bemerkungen
				art.			st.				
				l.	s.	d.	l.	s.	d.		
82	1286 Nov. 12	Gilles Aloef, v. Jehan de Courtrai	{ Andrieus Broederlam Fransois Piet de Soile }	—	—	—	35	17	8	Ypern M.	
83	1287 Febr. 5	Will. de Lischeweghe, v. Jeh. f. Criestien	Nicole Ghereboud	25	8	—	—	—	—	7 l. 14 s. 8 d.	Turholt M.
										8 l. 16 s. 8 d.	Messines M.
										8 l. 16 s. 8 d.	Epiphan. ¹
84	1286 Febr. 20	Michiel fe Tolnare, v. Lambert li Tolnare, li jeune	Jeh. li Crudenare	39 m.	—	—	—	—	—	Turholt M.	
85	1287 Juni 26	Lamb. Rattekin	Gehr. Thumas und Jeh. Cardekin	70	—	—	—	—	—	Messines M.	
86	1288 März 23	Nicolon de Jabbeike	Pierres Coussin	—	68	6	—	—	—	verstrichen	
87	1288 Mai 13	Margerite, fille Ar- noul, valet dele vile de Bruges	{ Jak. Noudekin Jeh. Lodinvoet }	6	15	—	—	—	—	St. Remigius ²	
88	1288 Mai 15	Jeh. de le Mer, v. Jeh. de Courtrai	Jak. des Chous	—	—	—	21	10	21	verstrichen	
89	1288 Juni 5	Will. de Sclipes, v. Jeh. dou Sac	Huguelot Piet de Soile	53	13	4	—	—	—	Lille M. monstre	

¹ Jan. 6. ² Okt. 1.

Nr.	Datum des Meßbriefes	Gläubiger	Schuldner	Schuldsumme art.						Zahlungs- termin	Bemerkungen	
				l.	s.	d.	l.	s.	d.			
90	1288 Juli 24	Adam Lengles	Watiers de Noircamp, li fruitiers	—	40	—	—	—	—	—	verschieden	
91	1288 Juli 26	Pieron Malin le jov.	{Piere li Pape, li maceclier Nicole dele Piere }	16	5	6	—	—	—	—	$\frac{1}{3}$ Lille M., $\frac{1}{3}$ Messin. M., $\frac{1}{3}$ Ypern M.	
92	1288 Okt. 2	Rikewart van der Schare	Gervais d'Aire, li wantiers	6	—	—	—	—	—	—	Ostern	
93	1288 Nov. 18	Will. le Scarsclippere	Grielle, femme Jeh. Liebart und ihr Sohn Jehan	13	—	—	—	—	—	—	in 2 Jahren	
94	1289 Febr. 26	Simon le Winclare	Will. de Hondingheem	100	—	—	—	—	—	—	100 s. an jedem Joh. ¹	
95	1289 Sept. 26	Gherart d'Artrike	Will. Voghelin f. Hildewarde	—	—	—	25	—	—	—	Ypern M.	zahlbar in gr. tur. arg.; 1 gr. tur. = 3 st.
96	1289 Dez. 2	"	Jeh. Lobbaes f. Simon	—	—	—	25	11	6	—	"	1 gr. tur. = 3 st.
97	1290 März 1	Jakemon d'Ypre. v. Simon d'Artrike	Jehans Berteux	—	—	—	19	4	3	—	Joh. ¹	1 gr. tur. = 10 par.
98	1290 April 2	Gillion Aloef, v. a sire Jehan de Courtrai	Danius de Leglise	—	—	—	50	3	—	—	Brügge M.	{zahlbar in gr. tur. arg.; 1 gr. tur. = 3 st.

¹ Juni 24.

121

122

}

}

}

rt.

st.

8

6 7

Bemerkungen

=

Das Swin im 16. Jahrhundert.

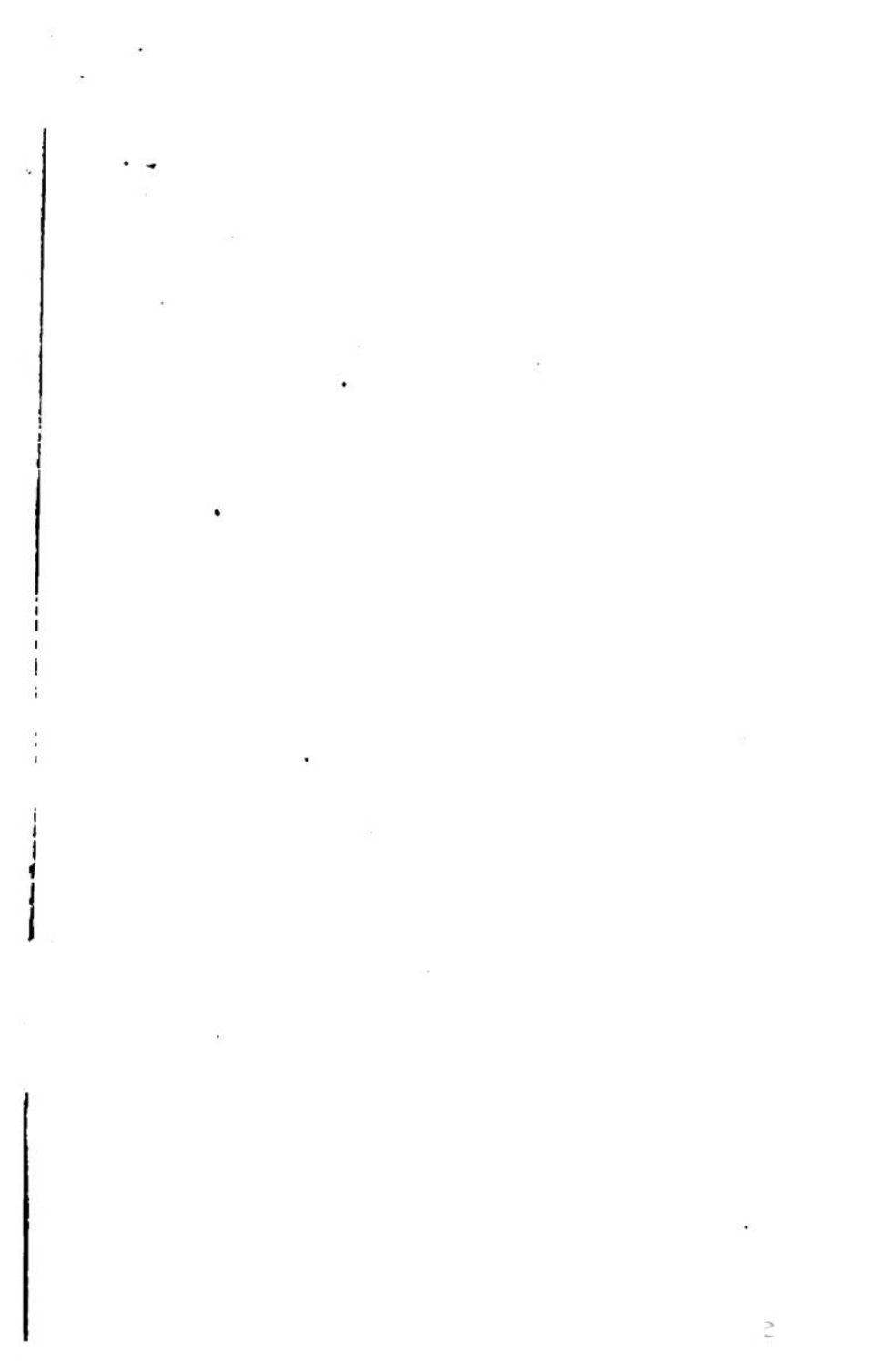
(Zum Kartenblatt)

Unsere Beilage ist nach einem Ölgemälde angefertigt, das aus der Sammlung G. de Somzöe-Brüssel in den Besitz der Stadt Brügge übergegangen ist und jetzt seinen Platz im Museum des Gruthauses gefunden hat. Den Beschauer zieht das zarte Silbergrau und Grün nebst den interessanten und pittoresken Details an. Es existierte bisher nur eine Lithographie des Bildes, die der um die flandrische Altertumskunde verdiente Pfarrer J. Opderdrink zu Damme hatte hersteilen lassen. Sie gab die Karte indes weder vollständig und mit allen Einzelheiten wieder, noch war sie frei von Irrtümern bezüglich Datierung und Ortsnamen. Zumal bei den Namensschildern aber ist größte Vorsicht geboten, da man nicht nur mit Fehlern des Malers, sondern auch mit Versehen des Restaurators rechnen muß. Wenn auch in der vorliegenden Reproduktion der Lithograph dem photomechanischen Verfahren nachgeholfen hat, um lesbare Namen zu erzielen, so ist von allen zweifelhaften Konjekturen abgesehen. Herrn Dr. J. Cuvelier vom Reichsarchiv in Brüssel, der mich bei der Feststellung der Aufschriften mit seinem orts- und sachkundigen Rat aufs freundlichste unterstützte, möchte ich auch hier meinen besten Dank aussprechen.

Für die Kunde vom Swin steht das Gemälde einzig da. Ich habe mich mit den bereits publizierten Swinkarten und den in den Archiven zu Brüssel und Brügge noch beruhenden Plänen bekannt gemacht und auch die Museen beider Städte nach ähnlichen Darstellungen durchsucht. Ich wüßte aber keine Karte zu nennen, die den ganzen Lauf des Swin und die anliegende

Landschaft von Brügge bis Veere auf Walcheren so vollkommen wiedergabe wie die unsrige. Moderne Pläne sind bei dem Einschwinden des Swins ganz unbrauchbar, und ebensowenig kommt eine Rekonstruktion gegen das trotz einiger Fehler getreue Kartenbild auf. Leider ist das Gemälde nicht signiert und die Jahreszahl 1561 auf dem Inselchen Kadsand keineswegs ein wandsfrei, da am Kanal von Ostburg, dessen Bau auf unserem Blatt so eifrig gefördert wird, bereits 1501 gearbeitet wurde. Man datiert daher in Brügge die Karte zu diesem Jahre und nennt als Autor van Elleyen, dem aus Anlaß dieser Kanalanlagen und Swinregulierungen das Gemälde in Auftrag gegeben sei. Jedenfalls stand in diesen Jahrzehnten die Kartographie in Flandern auf hoher Stufe, wie denn auch Gerhard Merkator nicht viel später (1540) seine große topographische Karte Flanderns in 9 Blättern (1 : 166000) fertigstellte.

Der Text verweilt eingehend bei der Topographie des Swin. Obwohl dort der Zustand von etwa 1800 geschildert ist, stimmt das Gesagte doch mit der jüngeren Darstellung des Gemäldes recht gut überein. Deutlich tritt Brügges Verbindung mit dem Meere hervor. Daß von Brügge bis Sluis nur kleinere Fahrzeuge verkehren, deutet der Maler durch die winzigen Boote an. Zwischen Damme und Sluis ist Monikerede durch kein Namensschild mehr, indessen möglicherweise durch die Häusergruppe bei Lembeke vertreten. Zwischen St. Anna-ter-Muiden und dem kleineren der vielumstrittenen Kastelle zu Sluis ist bereits alles verlandet. Von dort wendet sich das eigentliche Swin nach Norden; aber auch die östliche, damals verschlickte Einfahrt mit Kadsand und Wulpen ist erkennbar. Auch auf die Betonung des Swin auf der Höhe von Knocke und Heyst sei hingewiesen.







Drucl: von Gebauer-Schwetschko G. m. b. H., Halle a. S.

Vorwort.

Als ich vor 42 Jahren der niederländischen Handels* geschichte« meine Aufmerksamkeit zuwandte, konnte ich nicht voraussehen, daß die vorliegende Arbeit, von der Kap. I und II der philosophischen Fakultät der Universität Heidelberg als Habilitationsschrift eingereicht wurden, das erste Ergebnis dieser Studien sein würde. Mein Plan war, eine Untersuchung über die kommerziellen Beziehungen der Niederlande zu Spanien im Zeitalter Philipps II. anzustellen und Licht in diesen eigentümlichen Verkehr zu bringen, der trotz des Krieges jahrzehntelang ungestört fortbestanden hat. Schon nach viermonatlicher Arbeit im Haager Reichsarchive ward mir klar, daß die Lösung der Aufgabe mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden sein würde. Was ich an neuem Material gefunden hatte, war kaum der Rede wert. Die wenigen zusammenhangslosen Notizen reichten nicht einmal aus, um die eine oder andere Lücke in den bisherigen Darstellungen dieser Handelsverbindung zu ergänzen. Wenn das größte und reichste Archiv in den Niederlanden meine Erwartungen in so geringem Maße erfüllte, war anzunehmen, daß ein Besuch der kleineren Archive zum gleichen Resultate führen würde. Trotzdem setzte ich noch zwei Monate lang die Nachforschungen fort, ohne zu besseren Ergebnissen zu gelangen. Inzwischen hatte der rührige Gemeindecarchivar von Kämpen, Dr. J. Nanninga Uitterdijk, einen starken Band von Handelsbriefen aus den siebziger und achtziger Jahren des 16. Jahrhunderts veröffentlicht,

Schreiben, die von Mitgliedern eines in Lissabon etablierten Handelshauses an ihre Faktoren und Agenten gerichtet waren.¹ Diese wertvolle Korrespondenz gab mir einen vortrefflichen Einblick in die kommerziellen Verhältnisse und den Handelsbetrieb jener Zeiten. Glückte es, ähnliches Material für die niederländisch-spanischen Handelsbeziehungen in irgend einem Archiv zu entdecken, so war alles gewonnen. Aber leider sind Handelsberichte und kaufmännische Korrespondenzen in der Art der Kampener Sammlung große Seltenheiten, und nicht jedem ist es beschieden, ihre Spur zu finden! Da mein Suchen erfolglos blieb, und ich aufs Geradewohl nicht nach Spanien gehen wollte, mußte die Arbeit wegen Stoffmangels abgebrochen werden.

Während der Durchsicht von Aktenbündeln und Dokumenten aus dem Archive der Generalstaaten war ich verschiedentlich auf Notizen gestoßen, die über den sich seit den neunziger Jahren des 16. Jahrhunderts entwickelnden Mittelmeerverkehr der Holländer Auskunft gaben. Und je mehr ich die Studien auf das „goldene Zeitalter“ der Republik ausdehnte, desto reichlicher begannen die Quellen zu fließen, desto deutlicher ward mir der Weg, den ich einschlagen mußte. Im März 1904 wurde die neue Arbeit in Angriff genommen. Außerordentliche Dienste leistete mir dabei der von Dr. A. van der Burgh 1881/82 angefertigte handschriftliche Index des Levantearchivs², das vorzüglich geordnet ist. Aber viel länger, als ich gedacht hatte, hielt mich die Durchforschung der von 1612 ab gewaltig anschwellenden Aktenmassen auf, und immer wieder ward ich durch neue Funde gezwungen, den Arbeitsplan zu erweitern und das Ganze auf breitere Basis zu stellen. Wenn die Darstellung schließlich nur bis zum Jahre 1648 geführt wurde, so geschah

¹ Siehe Literaturverzeichnis S. IX.

² Index der Directie van den Levantschen Handel en de Navigatie in de Middellandsche Zee (Reichsarchiv, Haag). Das ganze Material des Levantearchives wird jetzt im Auftrage der Commisssie van Advies voor 's Rijkß Geechiedkundige Publicatien zur Edition vorbereitet. Die Riesenarbeit hat der Schiedamer Archivar Dr. Heeringa übernommen.

es, weil sich hier gleichsam eine natürliche Grenze bot. Denn der Friedensschluß der Niederlande mit Spanien änderte die politischen und kommerziellen Verhältnisse der Republik im Mittelmeergebiet vollkommen. War die iberische Monarchie bis dahin die Feindin der 7 Provinzen gewesen, so entstanden jetzt zwischen den alten Gegnern infolge des raschen Emporwachsens der französischen Macht freundschaftliche Beziehungen, die auch dem gegenseitigen Handelsverkehre sehr zugute kamen.

2 1/2 Jahre ungefähr bin ich in den Niederlanden tätig gewesen, um Herr des umfangreichen Stoffes zu werden. Vielleicht wird man hie und da mit Erstaunen fragen, warum ich soviel Zeit einem Problem geopfert habe, das nicht als treibendes Rad in den Gang der Geschehnisse eingreift. In der Tat, das Mittelmeer war im 17. Jahrhundert zu einem kommerziellen Nebengebiete herabgesunken. Aber es galt „jungfräulichen“ Boden zu erschließen, und dieses Bewußtsein gab mir immer wieder Mut, das Begonnene fortzusetzen und den langen Weg bis zu seinem Endpunkte zu verfolgen.

Mir bleibt zum Schluß noch die angenehme Pflicht übrig, allen denen, die mir hilfreich zur Seite gestanden haben, meinen wärmsten Dank auszusprechen. Überall, wo ich anklopfte, habe ich das liebenswürdigste Entgegenkommen gefunden. Und vor allem möchte ich an dieser Stelle des inzwischen leider verstorbenen Dr. Albert Telting vom Reichsarchiv im Haag gedenken, der mich nicht nur wissenschaftlich unterstützte, sondern auch durch Aufnahme in seinen Freundeskreis mir gesellschaftlich die Bahn ebnete. An ihm haben alle auswärtigen Besucher des Reichsarchives und namentlich die deutschen Historiker einen treuen Berater verloren. Sodann fühle ich mich aufs tiefste den Herren Th. Morren, J. Bondam, E. J. Bondam und Bruggeman vom Haager Archive verpflichtet, die ein reges Interesse an meiner Arbeit nahmen und mir beim Entziffern schwieriger Handschriften gute Dienste leisteten. Des weiteren gebührt mein Dank Herrn Ridder Pauw van Wieldrecht in Leersum bei Utrecht, Kammerherm der Königin-Mutter für die gütige Oberlassung wertvoller Briefsammlungen aus seinem Privatarchive. Auch Herrn Professor

Blok in Leiden schulde ich für die eifrige Förderung meiner Studien herzlichen Dank. Durch die freundliche Vermittlung Eberhard Gotheins machte ich die Bekanntschaft von Mr. M. Epstein, der mir mit großer Zuvorkommenheit sein Manuskript über die Entwicklung der englischen Levantekompagnie zur Verfügung stellte. Endlich drängt es mich, meinen lieben Haager und Amsterdamer Freunden, die an den Fortschritten der Arbeit regen Anteil genommen und mir den Aufenthalt in ihrem schönen, gast freien Lande so angenehm gestaltet haben, meinen aufrichtigsten Dank zu sagen.

Heidelberg, im November 1908.

Wätjen.

Bibliographie.

A. Verzeichnis der mehrmals zitierten Werke und Abhandlungen.

- Aitzema, L. van, Saken van Staet en Oorlogh Bd. I—m .
Haag 1669.
- Arendt J. P., Rees, O. van, Brill, W. G., Algemeene Geschiedenis des Vaderlands. • III. 2 — III. 5. Amsterdam 1863 bis 1868.
- Baasch, E., Hamburgs Convoyschiffahrt und Convoywesen. Ein Beitrag zur Geschichte der Schiffahrt und Schiffahrtseinrichtungen im 17. und 18. Jahrhundert. Hamburg 1896.
- Hamburgs Seeschiffahrt und Warenhandel vom Ende des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts. (Sonderabdruck aus der Zeitschrift des Vereins für hamburgische Geschichte Bd. IX. S. 295—420). Hamburg 1893.
- Die Hansestädte und die Barbaresken. Kassel 1897.
- Below, G. v., Großhändler und Kleinhändler im deutschen Mittelalter. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. III. Folge Bd. 20 p. 1 ff. Jena 1900.
- Blok, P. J., Geschiedenis van het Nederlandsche volk. Bd. III, IV. Groningen 1896—1899.
- Bor, P., Nederlantsche Oorloghen, beroerten ende borgerlycke oneenicheyden. Bd. IV. 1621.
- B[^]dragen en Mededeelingen van het Historisch Genootschap te Utrecht. XIX. s' Gravenhage 1898. Bd. XXI—XXIV. Amsterdam 1900—1903.

- Castries, H. de, Les sources inédites de l'histoire du Maroc. Première Série — Dynastie Saadienne. Archives et Bibliothèques des Pays-Bas. Bd. I, II. Paris und Haag 1906/07.
- Corbett, J. S., England in the Mediterranean 1603—1713. Bd. I. London 1904.
- Court, P. de la, Het Welvaren der stad Leyden. Ausgabe von B. W. Wttewaall, Leiden 1845.
- Darnell, E., Blütezeit der deutschen Hanse. Bd. II. Berlin 1906.
- Ehrenberg, R., Hamburg und England im Zeitalter der Königin Elisabeth. Jena 1896.
- Elias, J. E., De Vroedschap van Amsterdam 1578—1795. Bd. I, II. Haarlem 1903—1905.
- Epstein, M., The English Levant Company. Its foundation and its history to 1640. Manuskript¹ 1908.
- Erdmannsdörffer, B., Herzog Karl Emanuel I. von Savoyen und die deutsche Kaiserwahl von 1619. Leipzig 1862.
- Frnin, R., Tien jaren uit den tachtigjarigen oorlog 1588—1598. 5. Aufl. Haag 1899.
- Grammont, H. de, Histoire d'Alger sous la domination turque 1515—1830. Paris 1887.
- Heyd, W., Geschichte des Levantehandels im Mittelalter. Bd. I, ü. Stuttgart 1879.
- Saint-Hilaire, M. Rosseeuw, Histoire d'Espagne. Nouvelle édition. Bd. 10, 11. Paris 1869.
- Jonge, J. C. de, Nederland en Venetie. Haag 1852.
- Lavisse, E., Histoire de France. Bd. VI. 1, 2. Paris 1905.
- Lippmann, K., Die Konsulajurisdiktion im Orient. Leipzig 1898.
- Le Long, I. (Le Moine de l'Espine), De Koophandel van Amsterdam. 8. Ausgabe. Bd. 1 u. 2. Rotterdam 1763.
- Lnzac, E., Hollands Rijkdom Bd. I. Leiden 1780.

¹ Die Arbeit ist inzwischen unter dem Titel: The early history of the Levant Company, London 1908 erschienen.

- Masson, P., Histoire du commerce français dans le Levant au XVII. siècle. Paris 1896.
- Histoire des établissemens et du commerce français dans l'Afrique barbaresque 1560—1793. Paris 1903.
- Mercier, E., Histoire de l'Afrique septentrionale (Berbérie) Bd. III. Paris 1891.
- Meteren, E. van, = Meteranus novus. Das ist: Warhafftige Beschreibung dess Niederländischen Krieges. . . Bd. I—IV. Amsterdam 1640.
- Maller, P. L., Onze Gouden Eeuw Bi. I. Leiden 1896.
- Nanninga Uitterdijk, J. Een Kamper Handelshuis te Lissabon 1572—1594. Zwolle 1908.
- Naudé, W., Die Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten vom 13. bis zum 18. Jahrhundert. Acta Borussica I. Berlin 1896.
- Nirrnlieim, H., Das Handlungsbuch Vickos von Goldersen. Ham* bürg u. Leipzig 1895.
- Oordt, J. W. G. van, Nederland en Turkije in het begin van den dertigjarigen oorlog. De Gids, 1873 II. p. 217 ff., m. p. 72 ff., 437 ff.
- Pringgheim, O., Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklungsgeschichte der vereinigten Niederlande im 17. und 18. Jahrhundert. Schmollers Forschungen X. 3. Leipzig 1890.
- Banke, L. v., Französische Geschichte Bd. I u. II. 4. Aufl. Leipzig 1876.
- Die Osmanen und die spanische Monarchie im 16. und 17. Jahrhundert. (Fürsten und Völker von Südeuropa) 4. Aufl. Leipzig 1877.
- Die römischen Päpste in den letzten 4 Jahrhunderten. 9. Aufl. Bd. I—III. Leipzig 1889.
- Zur venezianischen Geschichte. Leipzig 1878.
- Bavesteyn, W. van, Onderzoekingen over de economische en sociale ontwikkeling van Amsterdam gedurende de 16de en het eerste kwart der 17de eeuw. Amsterdam 1906.
- Reumont, A. v., Geschichte Toscanas seit dem Ende des florentinischen Freistaates. I. Teil 1530—1737. Gotha 1876.

- Eicard, S., *Traité Général du Commerce* Bd. I, II. Deutsche Ausgabe von Th. Gadebusch, Greifswald 1783—1784.
- Riemsd[^]k, Th. van, *De Griffie van Hare Hoog Mōgenden*. Haag 1885.
- Ritter, M., *Deutsche Geschichte im Zeitalter der Gegenreformation und des dreißigjährigen Krieges*. Bd. I—III. Stuttgart 1889—1908.
- Roe, Th., *Negotiations in his Embassy to the Ottoman Porte 1621—1628*. London 1740.
- Savary, J., *Le parfait négociant ou instruction generale pour ce qui regarde le commerce*. Bd. I, II. 2. Ausgabe. Paris 1679.
- Schmoller, G., *Die Straßburger Tücher- und Weberzunft*. Straßburg 1879.
- Staring, W. C. H., *De binnen- en buitenlandsche Maten, Gewichten en Munten*. 4. Aufl. Schoonhoven 1902.
- Stieda, W., *Hansisch-venezianische Handelsbeziehungen im 15. Jahrhundert*. Rostock u. Leipzig 1894.
- *Revaler Zollbücher und -Quittungen des 14. Jahrhunderts*. Hansische Geschichtsquellen Bd. V. Halle a. S. 1887.
- Sundzollregister* — *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Öresund*. I. 1497—1660. Bearbeitet von N. E. Bang. Kopenhagen 1906.
- Tjassens, J., *Zee-Politie der Vereenigde Nederlanden*. 2. Druck. s'Gravenhage 1670.
- Treitschke, H. v., *Die Republik der vereinigten Niederlande*. Historische und politische Aufsätze. Bd. II. 5. Aufl. Leipzig 1886. S. 403—544.
- Uzielli, G., *Cenni storici sulle imprese scientifiche marittime e coloniali di Ferdinando I*. 1587—1609. Firenze 1901.
- Yeliu8, Th., *Chronyk van Hoorn*. 4. Ausgabe. Hoorn 1740.
- Wagenaar, J., *Vaderlandsche Historie vervattende de geschiedenissen der Vereenigde Nederlanden, inzonderheid die van Holland*. Bd. 9—12. Amsterdam 1753—1755.
- Zinkeisen, J. W., *Geschichte des osmanischen Reiches in Europa*. Bd. III, IV. Gotha 1855—1856.

B. Archivalien.

i) Reichsarchiv im Haag.

I. Archiv der Generalstaaten.

1. Resolutieboeken¹ von 1600—1650. Archivnummer Stat. Gen. 26—75.

Diese Bände enthalten sämtliche Resolutionen, die in den täglichen Sitzungen der Generalstaaten gefaßt wurden. Aber bei keinem der sorgfältig formulierten Beschlüsse ist ein Protokoll der vorauf gegangenen Debatte hinzugefügt, und nur gelegentlich wird, wie schon de Castries bemerkt hat², eine Meinungsäußerung über die verhandelte Frage mit geteilt. In den Resolutionen sind fast alle Briefe und Eingaben, die den Generalstaaten Tag für Tag zu gingen, registriert, auch wenn der Inhalt der Schreiben keine Diskussionen hervorgerufen hatte⁸. Von wichtigeren Briefen wurden bisweilen Auszüge gemacht. Die Resolutieboeken bieten die beste Kontrolle, wie viel Berichte in dem einen oder anderen Jahre aus dem Mittelmeergebiet z. B. eingelaufen sind.

2. Loketkas. Alle Dokumente, die nicht sofort erledigt werden konnten oder längere Beratungen erforderten, wurden in einem mit zahlreichen Fächern versehenen Schranke aufbewahrt. Der Kanzlist ordnete die Stücke und verteilte sie dann nach ihrem Inhalt auf die einzelnen Loquetten. Jedes Land hat sein bestimmtes Fach. In dieser Sammlung befinden sich Briefe von türkischen Wesiren, verschiedene Schreiben von Gesandten und Konsuln sowie Eingaben an die Generalstaaten über die Bekämpfung der Mittelmeerpiraten.

Riemsdijk, De Griffie van H. H. M. p. 101 ff.
De Caetries, Sources inédites, Einl. p. XXVII.
Riemsdijk, p. 120.

3. **Secreete Casse** Das eigentliche Geheimarchiv der Generalstaaten. Es diente zur Aufnahme von Staatsverträgen, Ratifikationsakten, Beglaubigungsschreiben fremder Gesandten usw. und Papieren, deren Inhalt geheim gehalten werden sollte. U. a. enthält die Secreete Casse das auf Pergament geschriebene, mit reichem Goldschmuck und farbigen Blumenverzierungen ausgestattete türkische Original des Vertrages, der 1612 zwischen Holland und der Pforte abgeschlossen ward.

4. **Liassen Konstantinopel** von 1610/12—1659.

Archivnummer: Stat. Gen. 7075—7081.

Die Liassen umschließen Originalbriefe der Gesandten und Konsuln, die in der Levante und in der Barberei (mit Ausnahme von Marokko) tätig waren. Als wertvollste Stücke dieser Serie sind wohl die Schreiben des Gesandten Cornelis Haga² an die Generalstaaten — die Korrespondenz ist ziemlich vollständig erhalten — anzusehen. Außerdem finden sich in den chronologisch geordneten Aktenbündeln Kopien von Briefen der Hochmögenden an Sultane, Großwesire oder Paschas von Aleppo, Cypem usw. sowie an Gouverneure von Tunis und Algier.

5. **Liassen Italis** von 1614—1650. Archivnummer: Stat. Gen. 7045—7050.

Eine ähnliche Sammlung von Briefen niederländischer Gesandten und Konsuln aus Livorno, Genua und Venedig⁸ ferner von Dokumenten, die für die Beziehungen Hollands zu Italien in Betracht kommen.

» Riemsdijk, p. 185 ff.

⁸ Über Haga vgl. S. 59ff. Einzelne Briefe Hagas aus den Jahren 1681—88 sind bereits i. d. Kronijk, Historisch Genootschap te Utrecht 28. Jahrg. p. 870 ff. veröffentlicht.

⁸ Vgl. auch die in d. Kronijk. Hist. Gen., 1861 p. 264 ff., 414 ff. publizierten Schreiben von Willem van Lyere und Josna van Sonneveit.

6. Liassen Barbariје von 1596—1670. Archivnummer:
Stat. Gen. 7106—7107.

In dieser Gruppe sind die Schreiben der holländischen Konsuln und Agenten, die in Merrakesch und Fez die Interessen der Republik vertraten und alle sonstigen auf Marokko bezüglichen Aktenstücke vereinigt. Bis zum Ausgang des Jahres 1616 hat de Castries die Berichte vollständig herausgegeben.

7. Liassen Frankrijk von 1635—1648. Archivnummer:
Stat. Gen. 6681—6686.

Wir benutzten nur diejenigen Dokumente, die auf die Mittelmeerpolitik Richelieus Bezug haben.

8. Liassen Admiraliteit von 1613—1650. Archivnummer: Stat. Gen. 5461—5534.

Darin sind Schreiben, Remonstranzen, Propositionen, Klageschriften, Rechnungsberichte usw. der 5 Marinebehörden zu Amsterdam, Rotterdam, Middelburg, Hoom/Enkhuizen und Dokkum enthalten. Ein großer Teil dieser staubigen, vergilbten und durch Feuchtigkeit sehr beschädigten Papiere befindet sich in einem solchen Zustande, daß die Schrift fast unleserlich geworden ist.

Das eigentliche Archiv der Admiralitäten ward am 8. Januar 1844 durch den Brand des Marineministeriums ein Raub der Flammen. Glücklicherweise blieb eine Anzahl Dokumente vom Feuer verschont. Sie wurden ins Reichsarchiv überführt, bilden aber trotz der Versuche, sie durch Materialien aus dem Archiv der Generalstaaten zu ergänzen, eine zusammenhangslose Kollektion¹.

- IJ. Archiv Oldenbarnevelt. Dasselbe ist dem Archiv der Provinz Holland einverleibt und birgt Papiere, die man im Nachlaß des Ratspensionärs fand. Für die

* De Castries, Einl. p. XXXIV.

Verbindung Hollands mit den Mittelmeerländern kommt ein „Zeezaaken, Handelszaaken“ betitelter Aktenbündel (Holland 2609) in Frage. Es umfaßt eine Reihe von Dokumenten, die folgende Aufschrift tragen: g. Stukken aangaande de klachten ingebracht tegen Comelis Pauw, Hoofdconsul te Aleppo. 1613—14.

III. Archiv der Direktoren¹ des Levantehandels und der Mittelmeerschiffahrt in Amsterdam.

1. Besolatieboek I von 1627—1633. Archivnummer: Lev. Handel 1.

Darin sind die Resolutionen der Amsterdamer Korporation verzeichnet. Mit dem Anfang des Jahres 1634 hören die Eintragungen plötzlich auf und beginnen erst 1655 von neuem. Die Lücke wird in ganz unvollkommener Weise ergänzt durch das

2. Presentieboek von 1634—1652. Archivnummer: Lev. Handel 25.

Wahrscheinlich war die uns vorliegende Handschrift eine Art Kladde, in welcher der Schriftführer die formulierten Beschlüsse aufzeichnete, um sie später in die Reinschrift zu übertragen. Die außerordentliche Unregelmäßigkeit, mit der die Notizen gemacht sind, deutet darauf hin, daß der Sekretär nicht jede Resolution zuerst im Presentieboek vermerkte.

3. Hissiveboek I von 1625—1663. Archivnummer: Lev. Handel 26.

Das Kopiebuch der Direktoren für Briefe an die Generalstaaten, an die Konsuln im Mittelmeergebiet. Bis 1638 ist das Missiveboek chronologisch geordnet, dann sind die Abschriften willkürlich aneinander gereiht, ohne Rücksicht auf Jahreszahl und Datum.

4. Remonstrantieboek I von 1627—1652. Archivnummer: Lev. Handel 73.

¹ Über das Direktorium siehe S. 174 ff.

Es enthält Kopien von Eingaben an die Generalstaaten, an die Staaten von Holland und Westfriesland, Bürgermeister von Amsterdam (mit unvollständigem Index). Auch hier ist die Ordnung nur bis 1633 eingehalten. In den folgenden Jahren herrscht ein wirres Durcheinander. Viele Briefe sind undatiert und ganz lückenhaft¹.

5. Rechnungsablagen.

„Jaarlijsche rekeningen“. Archivnummer: Lev. Handel 267—268.

Diese Bündel umschließen die Lastgeldrechnungen von 1645 ab. VgL darüber S. 179 f.

„Den ophef van een half per cent over goederen na en uyt de Middellant. Zee Sedert a? 1646 tot a? 1647“. Archivnummer: Lev. Handel 264. Siehe Kapitel III.

b) Archiv des Ridder Pauw van Wioldrecht in Leersum bei Utrecht.

Dieses Privatarchiv besitzt Abschriften von Briefen des Gesandten Cornelis Haga an den Ratspensionär Adriaan Pauw 1613—1616.

¹ Bei den wenigen Dokumenten, die wir aus den Briefsammlungen dieses Archivs benutzten, ist in den Anmerkungen auf den Fundort verwiesen.

Tabelle

der häufiger vorkommenden Münzen.

(Teilweise auf Gramm Silber reduziert¹)

Gramm Silber:

- | | |
|---|-------|
| <p>a) 1 holländischer Gulden = 20 Stüver
(stuivers).
Normalgewicht = 10,531 g
Feingehalt = 911 Tausendstel.</p> | 9,594 |
| <p>b) 1 Real van achten oder 1 Stück van
achten —= 1 spanischer Peso oder Piaster
zu 8 Reales di Plata = 80 türkische
Asper.
Normalgewicht —= 27,06 g
Feingehalt = 916²e Tausendstel</p> | 24,81 |

Der Kurs des Realen schwankte in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts zwischen 44 und 55 Stüvera. Gewöhnlich wurde der Real van achten in Holland zu 48 St. “ 2,40 fl. angenommen. Die Kurschwankungen hingen damit zusammen, daß sich die Stüver nicht immer ganz gleich blieben, und daß die Pesos oft in stark beschnittenem Zustande zirkulierten. Sie

¹ Wir verdanken die Reduktionen einer liebenswürdigen Mitteilug des Herrn Dr. Julius Cahn in Frankfurt a. M.

wogen dann weniger als gesetzliche Vorschrift war.

- c) 1 türkischer Asper = $\frac{1}{120}$ des Para oder der 120. Teil des türkischen Piasters. Der Wert des Aspers wechselte stark und sank in den ersten 50 Jahren des 17. Jahrhunderts beständig. Daher ist eine genauere Bestimmung unmöglich.
- d) 1 Pfund Vlämisch = 6 holländische Gulden.
- e) 1 Dukaten \ 1 Zechine | * 1½ Realeil van achten = 120 türkische Asper.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorwort.....	1H
Bibliographie.....	VJL
A. Verzeichnis der mehrmals zitierten Werke und Abhandlungen	Vli
B. Archivalien.....	XI
Tabelle der häufiger vorkommenden Münzen.....	XVI
Inhaltsverzeichnis.....	XVUL
Einleitung. I. Die Republik der vereinigten Niederlande um die Wende des 16. und 17. Jahrhunderts und die Anfänge ihrer Beziehungen zu Südeuropa.....	
Veränderung der politischen Lage seit 1585 1. Wirtschaftlicher Aufschwung der Republik 2. Aufnahme der Mittelmeerfahrten 4.	1—5
II. Die Mittelmeermächte vom Ausgang des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts. . . .	
1. Das osmanische Reich 5—19.	5—48
Zustände in der Türkei nach dem Tode Solimans des Großen 6. Verfall des Landheeres 8. Niedergang der Marine 9. Tripolis, Tunis und Algier 11. Abhängigkeitsverhältnis von der Pforte 12. Die „Taiffe“ 13. Die Piratenflotten 14. Kämpfe der Türken in Asien und Europa 16. Die Türkei unter Achmed) Osman II., Murad IV. und Ibrahim 17.	
2. Marokko 19—22.	
Der Nordwesten Afrikas unter den Meriniden 20. Die saditische Dynastie 20. Schlacht bei Kassr-	

- el Kebir 21. El-Mansur 22. Innerer Verfall Marokkos seit 1603 22. Seite 11
3. Spanien und seine Nebenländer im Mittelmeergebiet 23—32.
- Das Reich Philipps ü. 23.
- Kastilien 24. Übermäßige Belastung dieser Provinz 25. Die amerikanischen Edelmetalle 26. Übergewicht der fremden Kaufleute und Handwerker 26.
- Sizilien 28. Schwierige Stellung des Gouverneurs, Kampf mit den Ständen 28.
- Neapel 28. Auftreten der Vizekönige 29. Finanzielle Notlage 29. Zunahme der allgemeinen Armut 30.
- Mailand 30. Bedeutung des Herzogtums für Spanien 30. Gouverneure, Senat und Erzbischof 31. Reichtum des Landes 31. Mailand nach dem Tode Philipps ü. 32.
4. Venedig, Toskana, der Kirchenstaat und die kleineren Fürstentümer der apenninischen Halbinsel 32-43.
- a) Venedig 32. Umfang der Republik zu Beginn des 17. Jahrhunderts 32. Die venezianischen Staaten und Städte 33. Landheer und Flotte 33. Kommerzielle Stellung der Metropole 34.
- b) Toskana 34. Cosimo und Francesco Medici 34. Ferdinand I. 35. Livorno 35. Hebung der Seemacht 36. Koloniale Pläne 36.
- c) Der Kirchenstaat 37. Leere in den päpstlichen Kassen 37. Finanzpolitik Sixtus V. 37. Wachstum der Schuldenlast unter seinen Nachfolgern 38. Die Nepotenpolitik 39.
- d) Ferrara, Urbino 39. Die Besitzergreifung von Ferrara 40. Einverleibung Urbinos in den Kirchenstaat 40.
- e) Lucca, Parma, Mantua, Genua 40. Staaten von Philipps Gnaden 41. Andrea Doria 41. Innere Wirren in Genua 42. Die Stadt als Zentrale des Geldhandels 42.
5. Savoyen 43—45.
- Reformatorische Tätigkeit Emanuel Philiberts 43. Karl Emanuel 44. Seine auswärtige Politik 45.

- | | |
|---|-------|
| 6. Frankreich 46—48. | Seite |
| Zustände um 1600 45. Reformen Heinrichs IV. 46. | |
| Frankreich unter Maria von Medici 47. Auftreten | |
| Richelieus 48. Übergang der Vorherrschaft im | |
| westlichen Mittelmeergebiet an Frankreich 48. | |

Kapitel I. Die offiziellen Beziehungen Hollands
zu den Mittelmeerstaaten..... 49—113

- Vorbemerkungen 49.
1. Verhältnis zu Marokko 50—57.
Erste Annäherung Hollands 50. Sendung Coys nach Marokko 51. Vertrag mit Mulei Zidan 52. Samuel Pallache 52. Vermittlertätigkeit der Pallaches 53. Pläne, marokkanische Häfen zu okkupieren 54. Saleh und Morato Reis 55. Errichtung eines niederländischen Konsulates in Saleh 57.
 2. Stellung der Republik zur Pforte und die Tätigkeit Cornelia Hagas in Konstantinopel 57—81.
Anfänge der niederländisch-türkischen Verbindung 58. Comelis Haga 59. Ankunft in Konstantinopel 60. Schwierige Lage des holländischen Gesandten 60. Abschluß der Kapitulation von 1612 62. Hauptbestimmungen 62. Hagas Sorge für die Sklaven 64. Seine politische Tätigkeit 65. Erfolgreiches Eingreifen in die spanisch-türkischen Friedensbestrebungen 67. Unterstützung des griechischen Patriarchen 69. Förderung der Interessen Bethlen Gabors 70. Hagas Haushalt und finanzielle Notlage 74. Seine Abberufung 78. Charakteristik Hagas 79. Hendrick Cops 80.
 3. Holland und die Barbaresken 81—92.
Wynant de Keyser zum Konsul in Algier ernannt 81. Vertrag von 1617 82. Fortdauer der Raubzüge 88. Abwehrmaßregeln 84. Geringe Erfolge der niederländischen u. englischen Flottenführer 84. Mission Pynackers 87. Verträge mit Algier und Tunis 88. Renegaten 89. P. M. Coy und Lambert Verhaer als Konsuln in Algier und Tunis 89. Schwächliche Haltung Hollands gegenüber den Barbaresken 91.
 4. Die niederländisch-venezianische Union 92—100.
Langsame Annäherung zwischen beiden Republiken 92. van der Myle in Venedig 93. Contarini im

Haag 94. Bedrängnis der Signoria 94. Johan Ernst v. Nassau in venezianischen Diensten 94. Defensivallianz der Signoria mit den Generalstaaten 95. Johan Berck als niederländischer Gesandter in Venedig 96. Ausbleiben der venezianischen Hilfgelder 96. Aufhör der engeren Beziehungen 97. Teilnahme der Holländer am kandischen Kriege 97. Zusammenbruch der Union 98. Die niederländische Republik und Savoyen 99.

5. Haltung der Niederlande gegenüber Frankreich 100—104. Holland und Heinrich IV. 100. Verträge von 1624, 1635 101. Die französische Marine 102. Frankreichs Kaper 102. Der Marinetraktat von 1646 103.
6. Die holländischen Konsulate im Mittelmeergebiet 104—113. Aufgaben des Konsuls 104. Polizeiliche Befugnisse und Gerichtsbarkeit 105. Finanzielle Notlage der Konsuln 106. Konsulatsabgaben 106. Consules electi und consules missi 107. Properhandel der Berufskonsuln 106. Besetzung holländischer Konsulate mit Ausländern 109. Schwierige Amtsführung 109. Liste der Gesandten und Konsuln 110.

Kapitel II. Handel und Schiffahrt der Holländer im Mittelmeergebiet

114-211

Vorbemerkungen 114.

1. Der Terkehr mit Südeuropa In den Jahren 1590 bis 1610 114-117.
Mangel an zuverlässigen Berichten 114. Förderung des Mittelmeerverkehrs durch Maßnahmen Philipps HI. und durch Heemskercks Sieg bei Gibraltar 116.
2. Terkehrgebiete und Yerkehrsplätze der Holländer im westlichen und östlichen Mittelmeerbecken (1610—1650) 117—173.
Livorno 118. Genua 119. Venedig 119. Neapel, Messina 122. Unteritalien 123. Ancona, Civitavecchia 123. Marseille, Toulon 125. Spanien 128. Marokko 130. Algier und Tunis 132. Tripolis 133. Ägypten 135. Aleppo 136. Alexandretta 138. Zoll^{Verhältnisse} in Syrien 139. Avanien 139. Vor gehen der holländischen Kaufleute 140. Ihr Streit mit Cornelis Pauw 141. Bedeutung des nieder-

- ländischen Handels in Aleppo 142. Rückgang des Verkehrs infolge der türkisch-persischen Kriege und des Vordringens der ostindischen Kompagnie im persischen Golf und roten Meer 146. Die Tanza der holländischen Kaufleute und ihr Zusammenbruch 150. Die übrigen syrischen Handelsplätze 162. Cypem 154. Schwierige Stellung der Kaufleute 155. Der Handelsumfang 156. Zwist zwischen Haga und den Kaufleuten auf Cypem 158. Die cyprische Tanza 161. Smyrna 161. Chios 163. Konstantinopel 164. Der Kornhandel im griechischen Archipel 166. Die Häfen Moreas, Kreta und die jonischen Inseln 172. Rückblick 172.
3. Die Organisation des Mitteleerhandels 173—184. Keine Levantekompagnie 173. Das Direktorium des Levantehandels in Amsterdam 174. Aufrichtung eines Direktoriums in Hoorn 175. Generalversammlungen 176. Neue Direktorien in Rotterdam und Middelburg 176. Geringe Erfolge des Amsterdamer Direktoriums 177. Lastgeld und Lastgeldrechnungen 178. Schwierigkeiten in der Erhebung der Schiffsgebühr 180. Widerstand von Hoorn und Middelburg gegen die Einführung des Lastgeldes 182. Ausgang des Amsterdamer Direktoriums 183.
4. Kanfleute und Faktoren 184—189. Zwei Gruppen von niederländischen Faktoren 184. Die „Brabanter“ 185. Zahl der niederländischen Vertreter in Aleppo und auf Cypem 185. Savarys Urteil über die französischen Kommissionäre 186. Mißverhältnis zwischen Konsul und Faktoren 187. Juden und Armenier als Makler im Orient 188.
5. Schifffahrt und Schifffahrtspolitik 189-211. Zahl der niederländischen Mittelmeerfahrer 189. Straatfahrt und Ostseeschifffahrt 190. Die Fracht-Schifffahrt 190. Die Flaggenfrage 191. Der Fall des „geroonden Leeuw“ 193. Nachteile der Fracht-schifffahrt 195. Admiralschaften 196. Convois 196. Die Bewaffnung der Schiffe 199. Schiffsparten 201. Assekuranzprämien 202. Gefahren der Seefahrt 203. Kämpfe mit Barbaresken 204. Reisedauer 205. Winterschifffahrt 205. Supercargi 206. Passagiere

und

- banmaterialien 343. Kriegsmaterialien 346. Fische, Farben, Farbstoffe 346.
6. Kolli, Gebinde, Maie, Stückzahlen und Gewichte der eingetragenen Waren 347—852.
- Verschiedene Sorten von Kolli 847. Wein- und Ölmaße 847. Stückfässer 848. Bnttermaße 349. Quart und Schmaltonnen 849. Die Kornlast 849. Die Elle und Doppelelle 350. Kohlenmaße 851. Die Stückzahlen 851. Das Amsterdamer Pfund 851.
7. Preise und Durchschnittspreise 852—855.
- Ihre Berechnung und Zuverlässigkeit 852. Getreidepreise 353. Salzpreise 354.
8. Die Bedeutung der südlichen Terkehrsplitze für den Amsterdamer Exporthandel von 1646/47 855—856.
- v Verteilung der ausgeführten Waren auf die verschiedenen Mittelmeerhäfen 855.
9. Die Amsterdamer Importeure und Exporteure 356—861.
- Teilnahme der spanisch-portugiesischen Juden 856. Französische Namen 857. Liste der Empfänger und Absender 357. Beteiligung von Amsterdamer Kaufmannsfrauen am Mittelmeerhandel 360. Schiffer und Matrosen als Ladungsinteressenten 360. Verteilung der Waren auf die einzelnen Kaufleute 361. Schluß 361.

362-414

1. Übersicht über die Konsulatseinnahmen in Aleppo und Cypem 1612—1614 862.
2. Extrakt aus der Rechnungsablage des Konsuls Comeli8 Pauw in Aleppo 1613—1617 368.
8. Übersicht über die jährlichen Unkosten Hagas in Konstantinopel 1615 867.
4. Die Einnahmen des niederländischen Vizekonsuls auf Cypem 1615—1616 372.
5. Übersicht über die Gesandtschaftseinnahmen Hagas 1622—1623 874.
6. Übersicht über die Gesandtschaftseinnahmen Hagas in Aleppo 1626—1627 374.

7. Übersicht über die Konsulateinnahmen auf Cypem 1626-1632 376.
 8. Übersicht über die GesandtschaftBabgaben, die Haga vom Beginn 1629 bis 21. August 1632 gezahlt worden 380.
 9. Zwei Gutachten verschiedener Amsterdamer Kaufleute über istrisches Salz 1634—1636 381.
 10. Liste der im Mittelmeergebiet von französischen Piraten geranbten niederländischen Schiffe und Güter 1641—1667 392.
 11. Auszug aus der 13. Lastgeldrechnung der Amsterdamer Direktoren des Levantehandels 1646—1646 406.
 12. Auszug aus der 14 Lastgeldrechnung der Amsterdamer Direktoren 1646—1647 408.
- Berichtigungen und Nachträge..... 415—416

Einleitung,

I. Die Republik der vereinigten Niederlande um die Wende des 16. und 17. Jahrhunderts und die Anfänge ihrer Beziehungen zu Südeuropa.

In der Geschichte des niederländischen Freiheitskampfes bildet das Jahr 1585 einen wichtigen Abschnitt. Nicht mit Unrecht hat P. L. Müller¹ es das Geburtsjahr von Holland und Belgien genannt. Der Fall Antwerpens entschied das Schicksal der südlichen Provinzen und unterwarf sie vollständig dem Willen des spanischen Monarchen. Aber auch für den Norden schien das letzte Stündlein geschlagen zu haben. 1584 war Wilhelm von Oranien, der Hort des Widerstandes, einem Meuchelmörder zum Opfer gefallen. Ohne fremde Hilfe konnten die führerlosen nördlichen Landschaften an Abwehr der im Süden und Osten unaufhaltsam vordringenden Spanier nicht denken. Da griff Elisabeth von England ein, und der gewaltige Sieg der verbündeten Briten und Holländer über die spanische Armada stellte das Übergewicht der Protestanten zur See her. Die Rückwirkung dieses welthistorischen Ereignisses braucht hier nicht erörtert zu werden. In jeder Beziehung kam den Holländern die Verwicklung Philipps in den französischen Bürgerkrieg zu statten. Der König entfernte den gefährlichsten Gegner der nördlichen Niederlande aus ihrer unmittelbaren Nähe, wider Willen mußte Alexander Farnese seine Tätigkeit auf den fran-

¹ Onze Gouden Eeuw, p. 4.

zösischen Kriegsschauplatz verlegen. Moriz von Oranien und Oldenbamevelt ließen den günstigen Augenblick nicht unbenutzt vorübergehen. Schritt für Schritt gewann man den verlorenen Boden wieder, eine Festung nach der anderen ward den Spaniern entrissen, im Süden, Norden und Osten gelangten die vereinigten Provinzen schon im letzten Jahrzehnt des 16. Jahrhunderts zu festen Grenzen. Von einer Wiedergewinnung dieser Gebiete konnte nach der Einnahme Groningens durch den Oranier nicht mehr die Rede sein. Nach wechselvollen Kämpfen kam 1609 der zwölfjährige Waffenstillstand zwischen der Republik und Spanien zustande. Philipp III. erkannte die nördlichen Niederlande als unabhängigen Staat an, der nunmehr in die Reihe der europäischen Großmächte eintrat.

Ein gewaltiger Umschwung hatte sich während des heißen Ringens um die Selbständigkeit in den vereinigten Provinzen vollzogen. Auf allen Gebieten, Handel und Schifffahrt, Industrie und Landbau, Kunst und Wissenschaft pulsierte neues Leben. Wie war der allgemeine Wohlstand seit 1585 gestiegen! Blok führt das Urteil des englischen Reisenden Overbury an, der 1609 die südlichen und nördlichen Niederlande besuchte und in den „Observations upon the Provinces United“ schrieb, es gäbe im Norden keine außergewöhnlich reiche, aber auch sehr wenig arme Leute¹. Das Meer ward für das junge Gemeinwesen die unversieglige Quelle seiner Kraft und Widerstandsfähigkeit, und von allen Erwerbszweigen entfalteteten Handel, Schifffahrt und Fischerei die stärkste Blüte. An die Stelle von Antwerpen trat das mächtig aufstrebende Amsterdam. Neben der Metropole gelangten die nordholländischen Städte und Dörfer, die Heimstätten der Frachtschiffer, zu hoher Bedeutung für das kommerzielle Leben der vereinigten Provinzen. Rotterdam entwickelte sich zum Verkehrszentrum Südhollands, in Middelburg nahm der seeländische Handel seinen Hauptsitz, während Gouda, Delft, Leiden und Haarlem als Industrieplätze eine große Rolle zu spielen begannen. Durch Trockenlegung zahlreicher Polder rang man dem

¹ Blok, Greschiedenis, IV. p. 11.

Wasser viele Meilen fruchtbaren Landes ab¹, und da der feuchte Boden wohl treffliche Weiden lieferte, sich für den Körnerbau aber wenig eignete, dienten weite Flächen der Blumen- und Gemüsezucht. Deiche wurden aufgeführt oder Neubefestigt, um das vom Feinde befreite Land gegen die Gewalt des Elementes zu schützen.

Der Zeitraum von 1586 bis 1609 ist für die Geschichte der Republik auch insofern von großer Bedeutung, als in ihn die Entstehung des niederländischen Kolonialreiches in Ostindien fällt. Es ist zur Genüge bekannt, daß die Handelsverbote Philipps II. und die Sperrung Lissabons den holländischen Kaufmann zwangen, eine direkte Verbindung mit den Gewürzländern zu suchen. Schon um die Mitte des 16. Jahrhunderts waren die Niederländer die Hauptvertreiber der indischen Waren in Europa gewesen. Wollten sie auch fernerhin ihre Stellung im indischen Geschäfte behaupten, so blieb ihnen nur der eine Weg übrig, direkte Handelsbeziehungen zu Südasien anzuknüpfen. Man weiß, daß diese Bestrebungen die Holländer ins Eismeer führten, daß sie zu jenen großartigen Versuchen, das Problem der Umschiffung Asiens zu lösen, Anlaß gaben. Wahrscheinlich lenkte der Wunsch, einen Weg nach Indien zu finden, die Aufmerksamkeit der Niederländer auch auf die Levante. Obwohl die Glanzperiode der morgenländischen Handelsstädte vorüber war, so kamen Alexandrien, Kairo, Aleppo and Smyrna für den indischen Handel immer noch in Betracht. Überdies konnte man von hier aus die Märkte Indiens auf irgend einer der uralten Handelsstraßen — unter großen Beschwerden allerdings — erreichen. Daß unternehmungslustige Holländer sich nicht scheuten, die unbequeme, an Zeit und Geldbeutel hohe Anforderungen stellende Landreise anzutreten, beweist uns eine Notiz in Jan Huijgen Linschotens „Reysgeschrift van de navigatien der Portugaloyzers in Orienten“² Dort ist die Rede von einem jungen Niederländer, der in Aleppo den Edelsteinhandel lernen sollte. Aber den Jüngling hielt es

1 Blok, Geschiedenis, IV, p. 12 ff.

2 Erschienen im Jahre 1595.

nicht in Haleb, er zog nach Goa und Orxnus weiter, um dort sein Glück zu suchen.

Waren es die indischen Produkte allein, die Hollands Kaufleute antrieben, Schiffe nach der Straße von Gibraltar zu senden? Wehte nicht ihre Flagge schon im Mittelmeere, als der Hafen von Lissabon den Schiffen der vereinigten Provinzen noch offen stand? Der Beginn der niederländischen MitteImeerfahrten steht im engsten Zusammenhang mit den Handelsstörungen in Iberien. Als Philipp II. nach dem Ausbruch des spanisch englischen Krieges im Jahre 1585 eine Anzahl niederländischer Schiffe wegnehmen ließ, mußten sich die Kaufleute der Republik notgedrungen nach neuen Absatzgebieten für die Artikel umsehen, mit denen sie Spanien zu versorgen pflegten. Die Verschiffung von Getreide, Holz und von anderen aus dem Ostseegebiete bezogenen Erzeugnissen nach* der pyrenäischen Halbinsel war zu einer solchen Bedeutung in den Niederlanden gelangt, daß die Aufgabe dieses wichtigen Handelszweiges der kommerziellen Stellung des kleinen Gemeinwesens außerordentlichen Schaden zugefügt hätte. Wenn auch der Beschlagnahme von 1585 nicht unmittelbar neue Übergriffe folgten, so begannen doch die Kaufleute für ihr Gut, die Reeder für ihre Fahrzeuge, Schiffer und Matrosen für ihr Leben zu fürchten.

Zufälligerweise wurde Italien am Ausgang der 80 er Jahre des 16. Jahrhunderts von Teuerungen und Hungersnöten heim gesucht¹. Fünf Jahre hintereinander (1586—1590) mißriet die Getreideernte auf der apenninischen Halbinsel. So bot sich hier sofort die Aussicht auf Erschließung neuer Märkte, und 1590 fuhren nach dem Bericht des Velius zum ersten Male vier bis fünf Hoomer Kornschiffe nach Italien².

In den Bemühungen, die Handelsverbindung mit Genua, Livorno, Venedig und anderen Plätzen weiter zu entwickeln und lebenskräftig zu machen, fanden die Holländer treue Helfer an

¹ Naudä, Getreidehandelspolitik, p. 89, 142, 831.

² Chronijk van Hoorn, p. 490. Bor, Nederl. Oorlog. IV, p. 16. Nach Bor sandten im gleichen Jahre auch Enkhuizen und andere Plätze Schiffe dorthin.

den EU ihnen geflüchteten Antwerpener Kaufleuten und spanisch-portugiesischen Juden. Beide hatten von der alten Heimat aus rege Beziehungen zu Italien und der Levante unterhalten und zögerten nicht, den Verkehr mit dem Süden wiederaufzunehmen. Da ein Teil der vertriebenen Juden nach italienischen und morgenländischen Häfen geflohen war, suchten auch diese Israeliten mit den Glaubensgenossen in Amsterdam Fühlung zu gewinnen. Ob die von Luzac1 und später auch von de Jonge* vertretene Meinung, daß die eingewanderten belgischen und jüdischen Kaufleute zuerst Schiffe nach der Straße von Gibraltar sandten und den Holländern gleichsam das gute Beispiel gaben, richtig ist, lassen wir dahingestellt.

Jedenfalls unterliegt es keinem Zweifel, daß nicht politische Bestrebungen, sondern lediglich merkantile Interessen das Signal zur Aufnahme der Mittelmeerfahrten in den Niederlanden gaben. Da aber Handel und Schifffahrt staatlichen Schutzes und staatlicher Vertretung bedurften, regte sich alsbald das Verlangen, den neuen „Geschäftsfreunden“ auch politisch näherzutreten. Wie das geschah, wird die folgende Untersuchung zeigen.

Doch bevor wir zur Lösung unserer Aufgabe schreiten, ist es notwendig, die Lage und Machtverteilung im Mittelmeergebiet darzulegen und die Verhältnisse zu schildern, welche die Holländer im Süden vorfanden und mit denen sie zu rechnen hatten.

ü. Die Mittelmeermächte vom Ausgang des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts.

L Das osmanische Reich.

Es war ein tragisches Geschick, daß Soliman der Prächtige dem unwürdigsten und untüchtigsten seiner Söhne, Setim, das Erbe hinterlassen mußte, daß ein Schwächling der Gebieter dieses kriegerischen und durch Krieg aufgerichteten Staates ward. Die

1 Hollands Rijkdom I, p. 840.

8 Nederland en Venetie p. 299ff.

dem Halbmond unterworfenen Ländermasse, die das ganze östliche Becken des Mittelmeeres umfaßte, die alle nordafrikanischen Küstensultanate mit Ausnahme von Marokko in sich schloß, be durfte eines Herrschers „von lebendigem Geist und freien großen Trieben der Seele“¹. Nur ein von Jugend auf zum Kriegsmann erzogener Fürst, der in dem unaufhörlichen Kampfe gegen Orientalen und Christen seine vornehmste Pflicht sah, war imstande, die widerstrebenden Elemente zu bändigen und ein Auseinanderbröckeln der europäischen und asiatischen Türkei zu verhindern.

Indem nun Selim II. und Murad III. die Kriegsführung den Wesiren überließen, sich Ausschweifungen und einem taten losen Genußleben ergaben, entglitt das Staatsruder ihren Händen. Die Großwesire wurden Herren des Landes, bis auch sie der rasch wachsenden Macht des Harems erlagen und zu Werkzeugen seines Willens herabsanken. Den Wünschen des Serails hatten sich geistliche und weltliche Behörden zu fügen, die Staats beamten wurden von ihm zur höchsten Würde erhoben und gingen ihrer Stellung verlustig, ja büßten das Leben ein, wenn ihnen die Gnadensonne des Harems nicht mehr lachte. Ein unaufhörlicher Wechsel trat in der obersten Reichsgewalt ein. Da die verschiedenartigsten Wesire einander folgten, ein fried fertiger Minister nicht selten von einem kriegerischen Manne abgelöst wurde, geriet der gleichmäßige Gang der Staatsmaschine ins Stocken. Fast jeder Großwesir änderte das Regierungssystem seines Vorgängers und nahm einen gründlichen Personenwechsel im Beamtenkörper vor. Die dadurch entstehende Unsicherheit, das beständige Hin- und Herschwanken wirkte störend vor allem auf diejenigen Gebiete zurück, die mit Konstantinopel nur in loser Verbindung standen.

Dazu kam, daß der Luxus und das verschwenderische Leben des Hofes Nachahmung bei den vornehmen Türken fand. Um ihren kostspieligen Liebhabereien fröhnen zu können, be gannen die Magnaten nach dem Vorbilde des Großwesirs und

¹ Ranke, Osmanen, p. 21.

anderer Machthaber Ämterschacher zu treiben. Freigewordene Stellen wurden stets denjenigen Bewerbern gegeben, die das höchste Angebot machten. Wer ein einträgliches Amt behaupten wollte, sah sich gezwungen, einer Reihe einflußreicher Persönlichkeiten regelrechten Tribut zu zahlen.

Die Briefe aller christlichen Gesandten und Konsuln sind voll von Klagen über das unerhörte Bestechungswesen in den osmanischen Ländern. Für Gold war hier alles feil, Geld geschenke ebneten den Weg zum Herzen jedes Beamten. Täglich verehrte der Großwesir seinem Herrn die kostbarsten Gaben, die Wesire der Kuppel bestachen den ersten Minister und ließen sich wieder von ihren Subalternen beschenken. So ging es fort von Stufe zu Stufe, bis zu den untersten Schichten des Beamtenkörpers. Je rascher lukrative Ämter wechselten, desto reichere Einnahmen hatte die Kasse des Großwesirs zu verzeichnen. Eine widerliche Stellenjägerie griff im türkischen Reiche Platz. Mit allen Mitteln suchte man den Nebenbuhler zu verdrängen, und nicht selten verloren Leute einen mühsam erworbenen Posten* bevor sie zum Genuß desselben gelangt waren. Infolgedessen wußte niemand, wie lange seine Amtsdauer währen würde. Da nun alle Beamten die schweren pekuniären Opfer, die der Erwerb der Stelle verursacht hatte, wieder herauschlagen und zu gleicher Zeit ihren Beutel füllen wollten, nahmen Erpressungen und Brandschatzungen in den Provinzen überhand. Von den Übergriffen wurden die Bewohner des platten Landes am schlimmsten betroffen. Aber auch Bürger kleinerer Städte sowie die in türkischen Handelsplätzen ansässigen abendländischen Kaufleute empfanden die Verpflichtung, sich die Gunst jedes Paschas, Agas oder Emirs erkaufen zu müssen, als unerträgliche Last.

Die Goldgier der Padischahs, die kostspielige Hofhaltung, die wachsenden Ausgaben für Heer und Flotte, sowie die unglücklichen Feldzüge begannen am Ausgang des 16. Jahrhunderts das türkische Staatsvermögen zu erschöpfen. Da die Schuldenlast ins Ungeheure wuchs und die aufs äußerste angespannte

1 Hammer, Staatsverfassung d. Osmanen I. p. 62. IX p. 80 ff.

Steuerkraft des Landes das Defizit nicht zu decken vermochte, griff die Regierung zu Gewaltmaßregeln. Sie begann die Münzwerte zu ändern und für gute Silberstücke stark mit Kupfer vermischte Silbermünzen auszugeben. Diese Finanzoperationen schlugen nicht nur Handel und Verkehr schwere Wunden, sie riefen auch wiederholt Rebellionen der Truppen hervor und verteuerten den Vertretern christlicher Mächte das Leben im Morgenlande.

Zeigten sich in diesen Verhältnissen schon bedenkliche Symptome des Verfalls, so trat dieselbe Erscheinung in den Zuständen des türkischen Heerwesens zutage. Seit dem unheilvollen Beschlusse Solimans, älteren verdienten Kriegern und namentlich den in Grenzgarnisonen liegenden Truppenteilen die Ehe zu gestatten, hatte sich die Disziplin des ursprünglich nur aus Christensklaven bestehenden Janitscharenkorps rasch gelockert. Die Heirat kettete den Soldaten an die Familie, infolgedessen erlahmte der Eifer für den Dienst. Was man anfangs nur einseinen Leuten erlaubt hatte, mußte sehr bald allen Mannschaften zugestanden werden. Die Versorgung der Janitscharenkinder bereitete dem Staate neue Ungelegenheiten. Natürlich forderten die Väter Aufnahme ihrer Söhne in das Korps und wußten die Erfüllung dieses Verlangens bei der Thronbesteigung Selims durchzusetzen. Waren die alten Janitscharen der Schrecken abendländischer Heere gewesen, so konnte man der jungen Generation alles andere als Kriegstüchtigkeit nachrühmen. Ihr fehlte die Begeisterung für das Waffenhandwerk und die harte Zuchtschule, durch die das alte Geschlecht hindurchgegangen war. Um die in den Perserkriegen entstandenen Lücken zu ergänzen, wurden in den letzten Dezennien des 16. Jahrhunderts geborene Türken in die Janitscharenregimenter eingestellt. Da zur selben Zeit auch die Offiziersstellen in der türkischen Armee durch Geld und Geschenke erworben werden konnten, drangen die ungeeignetsten Elemente in die ruhmreiche Truppe der Janitscharen

¹ Vgl. darüber Ranke, Osmanen, p. 5 ff., 41 ff. Zinkeisen, HI. p. 247 ff.



Überfluß an Schiffsbaumaterialien besaß und Leute zur Bemannung der Galeeren in großer Zahl vorhanden waren, wurden nirgends schlechtere und seeuntüchtigere Fahrzeuge gebaut als hier, fehlten in keiner Marine so viele Mannschaften¹. Die Ursache dieser Erscheinung lag weniger an der seemännischen Unfähigkeit der Türken als an der heillosen Administration ihres Seewesens. Alle Kriegsschiffe ließ man von Fremden bauen. Aber was nützten den venezianischen, genuesischen oder griechischen Schiffsbaumeistern ihre technischen Kenntnisse, wenn die Marineverwaltung feuchtes, grünes Holz lieferte und die Frist zur Erledigung der Aufträge viel zu kurz bemessen war!

Für den Schiffsbau und die Ausrüstung der Fahrzeuge hatten die „Reis“, die Galeerenkapitäne, Sorge zu tragen. Da ihre Anzahl im Verhältnis zur Menge der Schiffe viel zu groß war, und nur ein Teil von ihnen wirklich Dienst tun konnte², besoldete die Regierung eine Reihe unnützer Brotesser, die in folge ihrer geringen Fähigkeiten den Posten eines Schiffskommandanten gar nicht auszufüllen vermochten. Aber gerade dieses Amt übte auf alle Glücksritter im osmanischen Reiche die stärkste Anziehungskraft aus, weil es so viele Möglichkeiten bot, den Staat zu betrügen. Man brauchte nur an Baumaterialien, an Arbeitern auf der Werft, an den zur Ausrüstung erforderlichen Gegenständen zu sparen. Noch profitlicher war es für einen Reis, wenn er etwa 8* der zur Bedienung des Fahrzeuges erforderlichen Mannschaften einstellte, die volle Stärke aber angab. Denn die Verwaltung zahlte ihm Sold und Kostgeld für alle in den Listen verzeichneten Personen aus, ohne zu kontrollieren, ob die Besatzung wirklich vollzählig war.

Obwohl die auf so schlechter Grundlage ruhende ottomanische Marine die Niederlage bei Lepanto erstaunlich rasch überwunden hatte, war von größeren Unternehmungen zur See in der Folgezeit nicht mehr die Rede. Einmal kosteten derartige Expeditionen Unsummen. Sodann mußte man bei unglücklichem Ausgang des

1 Vgl. über das osmanische Seewesen: Zinkeisen, III. p. 279 ff.
E. Graf Wilceck, Das Mittelmeer, p. 174 ff.

2 Zinkeisen, III. p. 295.

Gefechtes auf Rebellion der christlichen Galeerensklaven gefaßt sein, die bei solchen Gelegenheiten blutige Rache an den Unterdrückern nahmen.

Je mehr sich aber die einst so gefürchtete türkische Seemacht auf die Defensive und die Küstenverteidigung beschränkte, desto übermächtiger wurden die Korsaren von Tripolis, Tunis und Algier, die — um einen sehr glücklichen Ausdruck Grammonts zu gebrauchen — seit Barbarossas Zeiten die westliche Division der ottomanischen Flotte bildeten¹. Wir werden den nordafrikanischen Piraten im Laufe unserer Darstellung wiederholt begegnen. Hier soll ihr Abhängigkeitsverhältnis von der Pforte und ihre Bedeutung für die osmanische Marine gekennzeichnet werden.

Im Jahre 1518 war der von Spanien hart bedrängte Herrscher Algeriens, Chaireddin Barbarossa, Vasall des türkischen Sultans geworden². Mit Hilfe der Osmanen hatte er den Spaniern die eroberten Gebiete an der nordafrikanischen Küste entrissen und 1534 Tunis überwunden, das ebenfalls der Oberhoheit des Großherm unterstellt ward. Ein Jahr darauf gelang es Karl V., den Türken dieses Land wieder abzunehmen. Er befreite dadurch Sizilien von einer großen Gefahr, die der Insel durch die unmittelbare Nachbarschaft der tunesischen Freibeuter drohte. Aber die weiteren Unternehmungen des Kaisers gegen Chaireddin mißglückten vollständig. Andrea Doria unterlag bei Prevezza³ und 1541 vernichtete der Sturm die kaiserliche Flotte, mit der Karl V. Algier hatte bezwingen wollen. Auch nach dem Tode des kühnen Chaireddin (1546) behaupteten die Türken die algerischen Besitzungen. Tripolis, das sich vorübergehend in der Gewalt der Johanniter befunden hatte, geriet 1551 in die Hände des Padischahs. Den Abschluß dieser Jahrzehnte dauernden

¹ Histoire d'Alger, p. 50.

² Grammont, p. 29f.

³ Vgl. darüber E. Pétit, André Doria p. 178 ff.

Kämpfe um Nordafrika bildete im Jahre 1574 das Erscheinen der Türken vor Tunis, das sich nach kurzem Widerstande dem osmanischen Großadmiral ergab. Von kleineren Orten abgesehen, blieb Oran das letzte wichtige Bollwerk Spaniens auf dem nordafrikanischen Festlande.

So waren Tripolis, Tunis und Algier dem türkischen Reiche einverleibt*. Aber die Bande, die Konstantinopel mit den Barbaresken verknüpften, hingen nur lose zusammen und lockerten sich rasch, als kraftlose Sultane die Zügel der Regierung am Boden schleifen ließen. Solange die nordafrikanischen Küstenländer unter den Statthaltern, den Beglerbeks standen, die fast alle Großadmirale der türkischen Flotte waren, wurde der Wille des Padischahs respektiert, wurden Übergriffe der Korsaren bis weilen geahndet². Wohl versuchten die in Algier, Tunis und Tripolis liegenden Janitscharenregimenter wiederholt, die Stellung der Beglerbeks zu erschüttern und sich der obersten Gewalt zu bemächtigen. Es glückte ihnen jedoch nicht, dieses Ziel zu erreichen. Gegenüber der zuchtlosen Soldateska fanden Chai reddin und seine Nachfolger ihre natürliche Stütze an den Einwohnern des Landes, die unter der Willkür und Habgier der Janitscharen am schwersten zu leiden hatten. Noch bessere Bundesgenossen des Statthalters wurden die Kapitäne der Piratenschiffe. Das übermütige Benehmen der Janitscharenoffiziere erfüllte sie mit großer Besorgnis, und die algerischen Flottenchefs fürchteten, daß ein Renkontre zwischen beiden Parteien schwere Opfer kosten würde. Auch konnte der anarchische Zustand des Landes die prächtigen Gärten und Besitzungen ge-

* Für die Geschichte von Algier und Tunis möchten wir auf die wichtigen Publikationen Eugène Plantets hinweisen. a) *Correspondance des deys d'Alger avec la cour de France (1679—1888)* 1889. b) *Correspondance des beys de Tunis et des consuls de France avec la cour I—III, 1893—96*. Wertvolle Mitteilungen bieten auch die Aufsätze Grammont⁸ zur algerischen Geschichte in der *Revue africaine* 1879-85.

* Das Folgende nach Grammont, *Hist, d'Alger*, Kap. IV, X, XVI.

fährden, die sich verschiedene Piratenführer in Algier erworben hatten.

Nach dem Tode des Beglerbegs Euldj-Ali im Jahre 1587 trat in der Verfassungsform der BarbareskenStaaten eine durch greifende Änderung ein. Während sie bis dahin ein Reich ge* bildet hatten, schuf man jetzt drei voneinander unabhängige Gemeinwesen. An ihre Spitze wurden türkische Paschas gestellt, die alle drei Jahre wechseln sollten. Mit Recht macht Grammont darauf aufmerksam, daß dieser Schritt ein Fehler war. Denn Einrichtungen, die sich in der europäischen und asiatischen Türkei bewährt hatten, paßten keineswegs für Nordafrika¹.

Das unter den Beglerbegs noch behauptete Ansehen der Pforte schwand in Algier seit dem Erscheinen der Vizekönige vollständig. Die Janitscharen taten, was sie wollten, der aus ihren Führern und Subalternoffizieren gebildete Diwan entschied über Krieg und Frieden, ohne nach dem Willen des Sultans zu fragen. Dem Wunsche der Militärvertreter hatte sich der Pascha zu fügen. Nur die „Taiffeu, d. h. der Bund der Freibeuter kapitäne² bewahrte seine unabhängige Stellung gegenüber dem Diwan.

Wie alle Ämter im osmanischen Reiche käuflich waren, so wurden auch die Gouverneurposten von Tripolis, Tunis und Algier verschachert. Und an Bewerbern fehlte es nicht. Mochte die Stellung beschwerlich und demütigend für einen leistungsfähigen Beamten sein, die reichen Einkünfte ließen ihn alles Ungemach vergessen. Schon unter den Beglerbegs wurden die Erträge, die aus den Zöllen Algeriens, aus der Korallenfischerei, der Hinterlassenschaft Verstorbener, vor allem aber aus den Prisen in die Kasse des Statthalters flössen, auf 500000 Dukaten jährlich geschätzt⁸. Bei solchen Revenuen lohnte es sich in der Tat, die Schattengewalt zu übernehmen. Und geduldig ertrugen die Vizekönige, was man ihnen auferlegte. Denn Reibungen mit

¹ Grammont, p. 124.

² Mercier, Hist, de l'Afrique septentr. p. 135.

⁸ Grammont, p. 50.

den einflußreichen Häuptern der Land- und Seemacht hatten gewöhnlich den Verlust des gewinnbringenden Postens zur Folge. Der Gedanke, nach Ablauf der drei Jahre, mit Schätzen beladen, die Heimreise antreten und alsdann einen glänzenden Hofhalt in Konstantinopel führen zu können, brachte die Paschas über die schwersten Demütigungen hinweg.

Auch in Tunis und Tripolis war der Gouverneur nur der nominelle Stellvertreter des Sultans, während die Regierungsgeschäfte in der Hand des Deys ruhten, den die Miliz aus ihrer Mitte erwählte. Als beratende Körperschaft stand ihm der Diwan der Janitscharen zur Seite. Die tunesischen Seeräuberkapitäne bildeten wie die algerischen eine in sich fest geschlossene Korporation, und ihr Admiral, der Bey von Tunis, hatte bedeutenden Einfluß auf das Gouvernement¹. Da dieses Land Koro und Gemüse produzierte, seine Erzeugnisse sogar nach Malta verkaufte, da der Seeraub „nicht die ausschließliche Beschäftigung“ seiner Bewohner war², herrschten in Tunis ruhigere und friedlichere Zustände als in dem westlichen Nachbarstaate.

Von allen Bewohnern der Berberei hatten die abendländischen Schiffer die Tripolitaner am wenigsten zu fürchten. Sie standen im leidlichen Einvernehmen mit der Pforte und konnten sich bei der geringen Bedeutung ihrer Flotte keine unabhängige Stellung wie die algerischen Reis verschaffen. Dazu kam, daß alle Bewegungen in Tripolis von Ägypten aus leicht zu überwachen waren.

Während Stadt und Land unter dem drückenden Regimente der Janitscharen ächzten, erfreuten sich die Korsaren der unbegrenztesten Freiheit. Den Reis, die zum größten Teile fremde Renegaten waren³ konnte der Diwan nichts anhaben. Denn von ihren Erfolgen hing die Existenz der Berberei ab, und der Seeraub schützte sie vor Verarmung und Hungersnot. Daher sah das Volk in den Piratenkapitänen seine Helden. Ohnmächtig stand auch die Pforte der Taiffe gegenüber. Sie hütete sich

¹ Masson, Hist, du commerce français, p. 85.

² Masson, Hist, des établissements, p. 88.

³ Mercier, Hist, de l'Afrique septentr. Ul. p. 146f.

wohl, Einspruch gegen die Kaubzüge der Belte zu erheben, mochten auch die unangenehmsten Verwicklungen mit den europäischen Mächten daraus entspringen. Die Barbaresken hielten den Schrecken des osmanischen Namens auf dem Meere aufrecht, sie machten dem spanischen Gegner unaufhörlich zu schaffen und kämpften für die mohammedanischen Machtideale. Überall tauchten die schnellen und vorzüglich bemannten Fahrzeuge auf. Sie erschienen an den Küsten Syriens und Ägyptens, sie suchten die griechischen, italienischen, französischen und spanischen Gestade heim, sie segelten durch die Straße von Gibraltar und überfielen reich beladene Ostindienfahrer.¹ In den Jahren 1623 und 1626 liefen algerische Piratenschiffe sogar Middelburg und Rotterdam an.² Die Seeherrschaft im Mittelmeer ging während der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts in die Hände der Barbaresken über, und nur mit Mühe vermochte sich die christliche Schifffahrt ihnen gegenüber zu behaupten.

Über die Stärke der Piratenflotten weichen die Meinungen der Zeitgenossen voneinander ab. Einzelne Ziffern sind uns in englischen, französischen und niederländischen Quellen erhalten, aber man wird gut tun, die Angaben mit Vorsicht aufzunehmen. Die Schiffszahl ließ sich damals genau gar nicht feststellen, weil die Freibeuter fortwährend gekaperte Fahrzeuge in ihre Marinen einreichten. Außerdem wimmelte das Mittelmeer von christlichen Korsaren aus aller Herren Länder, von Maltesern, Florentinern, Franzosen, Spaniern, vor allem aber von niederländischen und englischen Piraten, die durchweg unter der roten Seeräuberflagge segelten und daher vielfach für Barbaresken gehalten wurden. Hillebrand Quast, einer der erprobtesten Kämpfer gegen die Mittelmeerkorsaren, veranschlagt in einem Bericht vom 2. März 1618 die Zahl der geraubten und in der Flotte Algiers befindlichen niederländischen Schiffe auf 70. Darunter seien

1 Grammont, p. 129. Ferner Brief des Gesandten Haga an die Generalst., 10. April 1618.

* Res. d. Generalst., 22. Dezember 1623; 9.—12. Februar 1626.

Fahrzeuge von 150, 200, ja 300 Lasten¹ gewesen. Innerhalb und außerhalb des Hafens von Algier habe er mehr als 100 Baubschiffe gesehen, von denen auch das kleinste 18 bis 20 Geschütze zähle. Überdies seien noch viele Segler auf hoher See²

Nach der Schätzung des englischen Gesandten Sir Thomas Roe, der von 1621 — 28 die Interessen Großbritanniens am goldenen Horn vertrat, besaß Algier im Jahre 1623 nicht mehr als 70, Tunis 23 gut bewaffnete Fahrzeuge⁸

Französischen Berichten zufolge bestand die algerische Marine 1580 bereits aus 35 Galeeren, 25 Fregatten und einer beträchtlichen Anzahl bewaffneter Barken. 40 Jahre später be rechnete man in Marseille die Seemacht Algiers auf 300 Segel und die tunesische Korsarenflotte auf fünf bis sechs große Schiffe, sieben Galeeren, wozu noch eine stattliche Menge kleinerer Fahr zeuge kam. Tripolis konnte im Jahre 1612 nur ein paar Segler mobil machen⁴. Sobald aber die Reis irgend eines Raubstaates mit christlichen Mächten in Streit gerieten, leisteten die Piraten kapitäne der anderen Länder sofortige Hilfe. Als 1620 zwischen Franzosen und Tripolitanern ein Seekrieg ausbrach, kamen von Algier und Tunis Verstärkungen, die es Tripolis ermöglichten, dem Gegner empfindliche Verluste zuzufügen.

So schwächlich jedoch die Haltung der Sultane gegenüber den Barbaresken war, die Kriegszüge der Padischahs zu Lande bewiesen, daß sie nicht daran dachten, die alte Eroberungspolitik aufzugeben. Schon unter Soliman dem Prächtigen hatten die Osmanen an der Ost- und Westgrenze ihres Reiches nachhaltigen Widerstand gefunden. Der persische Schah und das Haus Habs-

¹ Über die Schiffslast vgl. S. 17§

² Der Brief befindet sich in der Lias Admiraliteit 1618.

⁸ Negotiations, p. 118.

⁴ Masson, Commerce français, p. 28, 85, 41. Mercier, Hist. de l'Afrique septentr. UL, p. 146.

bürg vereitelten ein weiteres Vordringen der türkischen Macht und zeigten sich als unbezwingliche Gegner. Was der eine Sultan gewann, ging dem ändern verloren. Selbst der kraftlose Murad III. opferte das Gold, an dem er mit allen Fasern seines Herzens hing, und sandte Heere nach Persien und Ungarn. Das Kriegsglück entschied gegen ihn. Siegreich ging der Schah aus dem Kampfe hervor und eroberte Gebiete zurück, die seinen Vorgängern von den Türken entrissen waren. Auch in Ungarn vermochte der Halbmond keinen durchschlagenden Erfolg zu erringen. Auf beiden Seiten hielten sich Gewinn und Verlust fast die Wage. In dem Frieden von Zsitwa-Torok (1606) leistete der Großherr auf den jährlichen Tribut Österreichs gegen eine einmalige Zahlung von 200000 fl. Verzicht und erkannte die „Ebenbürtigkeit“ des Kaisers an¹. Durch den Ausgang des persischen und ungarischen Krieges ward der Ländergier der Sultane vorläufig Einhalt geboten. Trotzdem blieb das osmanische Reich der gefährlichste Widersacher des Hauses Habsburg und der abendländischen Welt. Noch gebot keiner über Machtmittel, wie sie der Pforte zur Verfügung standen. Bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts überragte die Türkei die meisten ihrer Nachbarn an Streitkräften, obwohl das gewaltige Reich von schweren inneren Krisen heimgesucht wurde und mit einer einzigen Ausnahme durchweg unfähige Herrscher an seiner Spitze sah. Während der edelgesinnte, aber in beständigen Widersprüchen lebende Sultan Achmed den Staat in verhältnismäßiger Ruhe zu halten wußte, stürzte die Verblendung Osmans II. das Land in einen Krieg mit Sigismund von Polen². Der ganzen Welt wollte der jugendliche Padischah zeigen, wer er sei. Doch das schlecht bezahlte, durch furchtbare Strapazen ermattete Heer zwang den Sultan zum Abschluß eines Waffenstillstandes, und als er sich bald darauf durch einen Gewaltstreich der Janitscharen entledigen wollte, fiel er am 18. Mai 1622 einer Verschwörung zum Opfer.

¹ Ritter, Deutsche Geschichte II, p. 186.

² Vgl. die prächtige Schilderung Osmans bei Ranke, Osmanen, p. 58f.

Wätjen, Niederländer im Mittelmeergebiet.

Von nun an wurde das Heer der wichtigste Faktor im türkischen Staate und dadurch eine große Gefahr für das Land. Es entsprang „ein Widerstreit zwischen den Sultanen, die für ihr Leben, und den Milizen, die für ihr Bestehen fürchteten“¹ Kämpfe, die hier nicht im einzelnen dargelegt werden können. An Murad IV. fanden die Soldaten noch einmal ihren Meister. Mit Jubel hatte das Volk die Thronbesteigung dieses hochbegabten Jünglings begrüßt, der zu großen Dingen berufen zu sein schien, in den ersten Jahren aber nur leiblichen Übungen oblag und schwelgerische Gelage den Regierungsgeschäften vorzog. Nicht einmal der Einbruch des persischen Schahs in Arabien vermochte ihn aus seiner Lethargie aufzurütteln. So blieb die Miliz Herrin der Hauptstadt, bis ein blutiger Janitschenaufstand Murads Lebensgeister erweckte und ihn mit einem Schlage zum Manne machte. Durch Meuchelmord räumte er die Anstifter der Rebellion aus dem Wege und führte in Konstantinopel ein Schreckensregiment der fürchterlichsten Art ein. Niemand war vor dem Zorne des Tyrannen sicher, sogar die christlichen Gesandten bangten für ihr Leben. Blutdurst und Geldgier erfüllten ihn ganz, durch Furcht hielt er die aufwührerischen Milizen nieder, durch drakonische Gesetze zwang er das Volk, ihm zu Willen zu sein. So verhaßt Murad auch war, er fand Gehorsam und durfte es wagen, mit den unzuverlässigen Truppen den Kampf gegen die Perser aufzunehmen. Seiner persönlichen Tapferkeit hatten es die Osmanen zu danken, daß Bagdad dem Schah wiederentrissen wurde. Man kann diesen Gewaltmenschen nicht besser charakterisieren, als Ranke es in seiner osmanischen Geschichte getan hat: „Eine durch und durch türkische Herrschergestalt, wild und blutig, aber nicht ohne barbarische Großartigkeit“⁸

Einen grellen Kontrast bot zu ihm sein Bruder und Erbe Ibrahim. Sklavisch war er den Weibern seines Harems ergeben, alles opferte er der Sinnenlust. Es scheint fast unverständlich,

¹ Ranke, Osmanen, p. 59.

* Osmanen, p. 64.

daß der weibische und entnervte Fürst den Wunsch in sich er wachen fühlte, eine große kriegerische Tat zu leisten. Er ward der Anstifter des 25jährigen Krieges um Kandia, den er gegen Venedig vom Zaune brach, ohne eine Vorstellung von der Widerstandsfähigkeit der Republik zu besitzen. Nur drei Jahre lang konnte Ibrahim dem Kampfe zusehen. Das Volk begann über die hohen Kriegsaufgaben zu murren, die Janitscharen erhoben sich gegen den schwächlichen Sultan und am 18. August 1648 warf ihn eine Revolution vom Throne. Wie Osman ü. ward auch er erdrosselt.

Der nach seinem Tode zwischen dem Harem und den Milizen entbrennende Streit schien das osmanische Reich seiner völligen Auflösung entgegenzuführen. Da ward zur rechten Zeit ein Mann von außergewöhnlicher Kraft und Energie, der alte Mohammed Köprili, mit dem Großwesirate betraut. Ihm, seinem Sohne Achmed und dessen Nachfolger Kara Mustapha gelang es, den kandischen Krieg zugunsten der Türken zu entscheiden und das osmanische Gebiet nach der europäischen Seite hin weit über seine alten Grenzen hinauszuschieben. Freilich waren die Erfolge dieser drei Männer von kurzer Dauer. Nach der Niederlage vor Wien (1683) wandte sich das Kriegsglück, die Kaiserlichen eroberten Ungarn zurück, und der Friede von Karlowitz (1699) schloß mit gewaltigen Verlusten für den Großtürken ab. „In Karlowitz erkannten die Osmanen zum ersten Male ein für alle gleichmäßiges Recht an¹.

2. Marokko.

Von den nordafrikanischen Küstenvölkern waren nur die marokkanischen Berberstämme selbständig. Seit dem Beginn des achten Jahrhunderts stand das alte Mauretaniens der Römer unter arabischer Herrschaft. Nachdem die Dynastie der Almora-viden das Land unabhängig gemacht hatte, geriet es 1147 in die Hände der Almohaden, die im folgenden Säkulum durch die

¹ Osmanen, p. 80.

Meriniden gestürzt wurden. East drei Jahrhunderte herrschte dieses Geschlecht über Marokko. Es erhob Fez zu seiner Residenz und widerstand bis zum Ausgang des 15. Jahrhunderts glücklich allen inneren Stürmen. Aber die Meriniden konnten es nicht verhindern, daß Spanien und Portugal sich der meisten am Mittelmeer und am atlantischen Ozean gelegenen Häfen bemächtigten. Da Unruhen und Intriguen von Verwandten die Aufmerksamkeit der Sultane vollständig in Anspruch nahmen, war an Wiedergewinnung der verlorenen Positionen nicht zu denken. Um das Jahr 1500 mußte die merinidische Dynastie schon alle Kräfte aufbieten, ihr sinkendes Ansehen über Wasser zu halten. Wie schwach die Monarchie geworden war, beweist der Umstand, daß zu Anfang des 16. Jahrhunderts von dem Scherif Abul Abdallah im Süden Marokkos ein unabhängiges Reich gegründet wurde, und daß man dem Usurpator völlig freie Hand lassen mußte. Das Gebiet Abul Abdallahs erstreckte sich von der Oase Draa, wo das Geschlecht des Scherifs sich angesiedelt hatte, bis zum Gestade von Suse². Die neue Dynastie, die als saditische bezeichnet ward, sah zunächst ihre wichtigste Aufgabe darin, den Portugiesen die Besitzungen an der marokkanischen Westküste zu entreißen. Nach dem Tode des Stifters (1516) setzten seine beiden Söhne Abul Abbas und Mohammed-el-Mehdi den Kampf gegen die Portugiesen fort und vergrößerten zu gleicher Zeit ihr Gebiet. Abul Abbas, der dem Vater auf dem Throne gefolgt war, brachte 1520 die Stadt Merrakesch in seine Gewalt. Vergebens mühte sich der merinidische Sultan Mulei Mohammed, die Kapitale wieder zu erobern. Im Jahre 1536 schloß dann sein Sohn Achmed einen Vertrag mit den Rebellen, wonach Abul Abbas den Süden mit Merrakesch als Hauptstadt erhalten sollte, während Achmed der Norden verblieb. Im selben Jahre schlug der jüngere Bruder des Scherifs Mohammed-el-Mehdi die Portugiesen bei Santa Cruz,

¹ Das Folgende nach Mercier, Hist. de l'Afrique septentr. III. p. 9ff., 63ff., 70ff., 74ff., 84ff., 96ff., 119ff., 154ff.

² Im Südwesten Marokkos.

vertrieb die Christen aus dem Landstrich Suse und erwarb sich durch weitere kühne Taten wie die Einnahme von Safi den Namen „Befreier des Islams“. Aber die glänzenden Erfolge Mohammeds weckten den Neid des älteren Bruders. Ein heftiger Krieg entbrannte zwischen ihnen, der mit der Niederlage des Scherifs endigte. Mohammed-el-Mehdi ward Herrscher des südlichen Gebietes und zog nun gegen den Sultan von Fez zu Felde, den er 1550 aus seiner Residenz verjagte. Damit trat die saditische Dynastie an die Stelle der Meriniden.

Den Versuchen des neuen Fürsten, das marokkanische Gebiet nach Osten hin auszudehnen, war kein Glück beschieden. Die Türken vertrieben ihn aus der algerischen Provinz Oran, fielen in sein Land ein und riefen in Fez den letzten Meriniden Abul Hassan zum Sultan aus. Wohl gelang es Mohammed, die Scharte wieder auszuwetzen. Der merinidische Widersacher starb durch Meuchelmord, doch kurz nachher traf den Scherif das gleiche Schicksal. Unter dem blutigen Regimentó seines Nachfolgers, der den größten Teil der Brüder und Verwandten niedermetzeln ließ, kamen die inneren Bewegungen zur Ruhe. Aber neue Kämpfe brachen über Marokko herein, als im Jahre 1573 Mulei Mohammed den Thron bestieg. Da auch er die Mitglieder seiner Familie mit dem Tode bedrohte, flohen Mulei Malek und Abul Abbas Achmed, zwei Oheime des jungen Sultans, nach Algier. Mit Hilfe der Türken besetzten sie Fez, wo Mulei Malek als Souverän gehuldigt ward. Mulei Mohammed flüchtete zum König von Portugal und bat ihn um Unterstützung. Mit Feuereifer ergriff Dom Sebastian den Gedanken einer Expedition nach Marokko. Er verlangte als Preis seines Eingreifens die mittelländische und ozeanische Küste des marokkanischen Landes und schiffte sich am 24. Juni 1578 nach Tanger ein. In der verhängnisvollen Schlacht bei Kassr-el-Kebir¹ wurden die Portugiesen von der überlegenen Heeresmacht des Gegners vollständig geschlagen. Drei gekrönte Häupter forderte der Tod am 4. August 1578, Sebastian, Mulei Malek und Mulei Mohammed.

¹ Vgl. über die Schlacht den Aufsatz von General Dastugne, *La bataille d'Al-Kasar-El-Kébir* i. d. *Revue africaine* Nr. 62, p. 180ff.

So ward der allein am Leben gebliebene Aböl Abbas Achmed Scherif von Marokko, eine der markantesten Persönlichkeiten unter den nordafrikanischen Herrschern des 16. Jahrhunderts. El-Mansur, den Siegreichen, nannte man ihn, und er trug den Beinamen mit Recht. Denn unter seiner Regierung breitete sich Marokko gewaltig nach Süden hin aus, seine Heerführer unterwarfen die maurischen Stämme der Sahara, nahmen Timbuktu und eroberten den ganzen Sudan bis Bornu. Karawanen brachten das Gold der Sudanländer nach Marokko, das die Schatzkisten des Scherifs füllte und die Prosperität des marokkanischen Gebietes außerordentlich förderte. Der glückliche Ausgang dieser Expedition lenkte die Aufmerksamkeit der christlichen Staaten auf den Nordwesten Afrikas und hob das Ansehen der saditischen Dynastie auch außerhalb des Mittelmeerraumes. In Marrakesch und Fez erschienen europäische Unterhändler, die dem großen Scherif politische oder kommerzielle Verträge proponieren wollten². Und vor allem suchten die Gegner Spaniens die Freundschaft El-Mansurs zu gewinnen. Sie wußten wohl, daß dieser Fürst wie alle Mauren in der spanischen Monarchie den schlimmsten Feind sah.

Nach dem Tode El-Mansurs (1603) brach der Bürgerkrieg zwischen seinen Söhnen aus. Er zerfleischte das Land und *versetzte* es in einen völlig anarchischen Zustand. Währenddessen wurde die Küste Marokkos der Schlupfwinkel für maurische und christliche Korsaren, der Hort von Piratenbanden, die ihre Hauptaufgabe in dem Guerillakrieg zur See gegen Spanien sahen und heimkehrenden Ost- und Westindienfahrern schwer zu schaffen machten. Bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts zerfiel Marokko durch die inneren Kämpfe mehr und mehr, und eine Besserung der Verhältnisse trat für das unglückliche Land erst ein, als die saditische Dynastie des Thrones verlustig ging, als das heute noch regierende Geschlecht der Aliden oder Hosaini die Herrschaft an sich riß.

1 Im Innern Afrikas, Ostsudan.

3 De Castries, Sources inédites I. Einleitung p. II.

8. Spanien und seine Nebenländer im Mittelmeergebiet.

Wurde das östliche Becken des Mittelmeeres ringsherum von dem türkischen Koloß eingeschlossen, so hielt Spanien die westliche Hälfte umklammert, wenn auch Frankreich, Piemont, Genua, Toskana und der Kirchenstaat im Norden und Nordosten, Tripolis, Tunis, Algier und Marokko im Süden die Grenze bildeten. Im Gegensatz zum osmanischen Reiche, das durch Eroberung geschaffen ward, entstand die spanische Monarchie durch Erbschaften. Man kennt den berühmten Spruch, worin die Venus als Schöpferin der habsburgischen Macht gepriesen wird. Aber von einem festen Gefüge, wie es der türkische Staat darbot, war hier nicht die Rede, In allen Landschaften, die seit den Tagen Ferdinands und Isabellas mit Spanien verschmolzen wurden, herrschten andere Rechte, andere Zustände und Sitten. Die Person des Königs allein bildete das gemeinschaftliche Band, ohne sie verloren die verschiedenartigen und wenig miteinander harmonisierenden Elemente ihren Zusammenhang.

Indem nun Karl V. ein christliches Weltreich in Europa aufrichten wollte, Soliman aber das Christentum zu vernichten und an seiner Stelle eine mohammedanische Universalherrschaft ins Leben zu rufen gedachte, konnte es nicht ausbleiben, daß beide Gegensätze aufeinander prallten. Mit beträchtlichen Verlusten ging das Haus Habsburg aus dem Ringen hervor, allein es stand zu Wasser und zu Lande seinen Mann. Und es war ein Glück für die in sich zerfallene Christenheit, daß die spanisch-österreichische Macht Kraft genug besaß, dem Türkensturm Trotz zu bieten.

Als Karl V. 1556 auf die Regierung verzichtete, erhielt sein Sohn Philipp eine Ländermasse, die aus vier Hauptteilen bestand. Auf der iberischen Halbinsel gehörten Kastilien und Aragon zur Krone, die 1580 auch Portugal erwarb. In Italien waren Neapel, Sizilien, Sardinien und das Herzogtum Mailand spanische Provinzen. Außerdem besaß der Fürst die toskanischen

1 Ranke, Einleitung zur Gesch. d. spanischen Monarchie, p. 88.

Präsiden Port' Ercole, Santo Stefano, Telamona und Orbitello als Flottenstationen. Dazu kamen die Niederlande und die Freigrafenschaft Burgund im nordwestlichen Europa. Auch die amerikanischen Kolonien gehorchten Philipp II. Mit ihnen wurden im Jahre 1580 die reichen überseeischen Besitzungen Portugals verbunden, und Spanien erhielt ein Kolonialgebiet, das Südasien, Afrika und Amerika umfaßte, das sich also über beide Hemisphären erstreckte. Ein ungeheures Imperium ward dadurch in einer Hand vereinigt, die halbe Erde nannte den spanischen Monarchen ihren Herrn. Konnten aber diese räumlich so weit voneinander entfernt liegenden Gebiete zusammengehalten werden? Sie mußten ihren Konnex verlieren, wenn Spaniens europäische Stellung erschüttert ward, wenn andere Völker die Seeherrschaft an sich rissen.

Den Mittelpunkt des gewaltigen Reiches bildete Kastilien. Hier nahm der König seinen ständigen Wohnsitz, hier liefen, alle Fäden der Provinzialregierungen zusammen. Da Philipp sich vornehmlich mit Kastilianern umgab, erhielt der Hof des spanischen Weltreiches ein ganz kastilisches Aussehen. In dem Staatsrat, der die Interessen der Gesamtmonarchie zu wahren hatte, saßen fast ausschließlich Kastilianer, auch die neugeschaffenen Räte von Italien, den Niederlanden und Aragon wurden in erster Linie mit kastilischen Beamten besetzt. Für die Ehre, das Haupt aller spanischen Länder sein zu dürfen, hatte Kastilien die schwerste Bürde zu tragen. Man weiß, in welcher Geldnot sich Karl V. infolge der unaufhörlichen Kriege befand. Aber er besaß wenigstens an den Niederlanden treue Stützen, die imstande waren, die drückendsten Steuerlasten auf ihre Schultern zu nehmen. Die Niederlande zahlten höhere Beiträge als irgend eine der anderen Landschaften, und gaben der Regierung immer wieder Mittel in die Hand, die Kriege in Deutschland und Italien fortzusetzen. Trotzdem war der Kaiser genötigt, fortwährend Anleihen zu machen. Er mußte seine Jahreseinkünfte im voraus verpfänden, so daß die Staatsschulden ins Ungeheure wuchsen. Es gelang ihm nicht, einen Ausweg aus dem Labyrinth zu finden, in das ihn die habsburgische

Weltpolitik getrieben hatte. Und ebensowenig glückte es seinem Sohne Philipp, Spaniens Kredit wiederherzustellen und gesunde finanzielle Verhältnisse zu schaffen. Welche Mühen verursachte allein die Aufbringung der zur Beendigung des französischen Krieges erforderlichen Mittel!

Dann erhoben sich wenige Jahre nach dem Frieden von Câteau-Cambrösis die niederländischen Provinzen. Ihr Abfall stürzte Philipp ü. in neue Geldverlegenheiten, denn zu den bis herigen Ausgaben traten jetzt noch die Kosten der im Norden kämpfenden Truppen. Da die in den italienischen Landschaften erhobenen Auflagen wenig einbrachten, und die Zufuhr von amerikanischen Edelmetallen damals nicht viel zu bedeuten hatte, mußte Kastilien die Rolle der ausgeschiedenen Niederlande übernehmen. Mit bewundernswerter Hingabe suchten die Kastilianer den Wünschen ihres Königs gerecht zu werden. So stark Philipp auch die Steuerschraube anziehen mochte, das Land zahlte die Auflagen, die seine Kräfte erschöpften. Nirgends regte sich Opposition gegen das Aussaugesystem der Regierung. Von wem sollte auch die Empörung ausgehen? Ferdinand der Katholische und Karl V. hatten die Selbständigkeit der kastilianischen Stände gebrochen und ihnen den Einfluß auf die Staatsverwaltung entzogen. Das Werk des Vaters vollendete dann Philipp ü. Die Unterwerfung von Adel, Bürgertum und Geistlichkeit unter den königlichen Willen wurde dadurch sehr erleichtert, daß die Kirche die Oberhoheit des Staates anerkannte und sich als seine beste Stütze erwies. Dieses eigentümliche Verhältnis entsprang nicht zum wenigsten der hierarchischen Weltanschauung des spanischen Königtums. Ihm galten Reinhaltung des katholischen Glaubens und Vernichtung der Ketzerei als wichtigste Aufgaben, aber auch die Kastilianer brachten der katholischen Idee jegliches Opfer. Daher konnte das Institut der Inquisition in keinem Lande tiefere Wurzeln schlagen als im Herzen Spaniens, wo es schon ein Verbrechen war, „unreines katholisches Blut in den Adern zu haben“¹.

¹ Vgl. darüber Ranke, Span. Mon. p. 198.

Trotz der großen Opferwilligkeit des Volkes wäre der kastilianische Staat auf die Dauer unter der übermäßigen Steuerlast zusammengebrochen. Da wurden die amerikanischen Edelmetalle der Retter in der Not. Seit den beiden letzten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts strömten sie in immer größerer Menge nach der iberischen Halbinsel. Ihnen hatte es Philipp zu danken, daß er für die Wiederherstellung des Katholizismus neue Heere werben konnte. Freilich brachten die Silberflotten dem Lande mehr Schaden als Nutzen. Denn sie weckten in den Kastilianern die Sucht nach Glanz, Reichtum und Genuß, sie lehrten die Nation mit Verachtung auf die schaffende Hand herabzublicken und erhöhten die Scheu vor ehrlicher Arbeit. Allerdings galten auch vor dem Beginn der amerikanischen Silberzufuhr kaufmännische Berufe und bäuerliche Tätigkeit als minderwertige Erwerbszweige in Spanien, aber noch zu Zeiten Karls V. zeigten Handel und Gewerbe eine gewisse Blüte. Ja, die Entdeckung der neuen Welt wirkte anfangs fördernd auf die spanische Industrie. Aber sehr bald trat der Umschwung ein. Der Bürger fand seinen Stand nicht mehr gut genug, er wollte die Rolle des Hidalgo spielen, der Nobilität angehören oder in den sich unaufhörlich mehrenden Klöstern Versorgung finden. Die weitesten Schichten des Volkes wurden von dem Drang nach Untätigkeit und einem vergnügungsreichen Leben ergriffen. Da die Pecheros ihre Hände müßig in den Schoß legten, gingen Handel und Gewerbe an fremde Kaufleute und Handwerker über, und Kastilien ward von Produkten anderer Länder förmlich überschwemmt. Aus dem spanischen Wollhandel zogen Italiener, Niederländer, Engländer und Deutsche den größten Vorteil. Sie kauften die Rohprodukte billig in Spanien ein, verkauften aber die daraus gefertigten Gewebe zu hohen Preisen wieder an die Kastilianer. Das Ausland, und vornehmlich die nördlichen Niederlande lieferten den spanischen Kolonisten die Ausrüstungsgegenstände und versahen den Südwesten Europas mit Kriegsmaterial und Getreide. Und das geschah trotz des erbitterten Kampfes, den die vereinigten Provinzen gegen Spanien führten. Die Notlage Kastiliens zwang Philipp ü. den Verkehr der Aufständischen

mit seinen treuesten Untertanen stillschweigend zu dulden. Sie bedurften der niederländischen Zufuhr und des durch die Rebellen hauptsächlich vertriebenen baltischen Kornes, weil der spanische Ackerbau mit Riesenschritten seinem Untergange entgegenging. Mit Getreidetaxen wurden die unglücklichen Bauern Kastiliens geplagt, und man dehnte die übelberüchtigte Alkabala auch auf den Landbau aus. Die Verjagung der Moriskos beraubte die ackerbautreibenden Provinzen, Valenzia in erster Linie, ihrer besten Arbeiter. Das platte Land entvölkerte sich zusehends, die Bauern eilten in die großen Städte und wurden Bettler, was sie besser nährte als die Landwirtschaft. Während das Reich verödete, wuchs Kastiliens Hauptstadt ungeheuer. Diese Verhältnisse verschlimmerten sich noch unter den Nachfolgern Philipps II. Die auswärtigen Unternehmungen, die Verwicklung Spaniens in die Wirren des 30jährigen Krieges, die unglücklichen Kämpfe gegen Frankreich und die empfindlichen Störungen in der Zufuhr der Edelmetalle beförderten den wirtschaftlichen Rückgang Kastiliens. Trotz alledem behauptete dieses Land auch weiterhin die führende Rolle unter den spanischen Provinzen und hielt durch sein Übergewicht die widerspenstigen, aber doch unschädlich gemachten Länder der aragonesischen Krone, Sizilien, Neapel, Mailand und die spanischen Niederlande im Schach. Nur das 1580 erworbene Portugal ging wieder verloren. So blieb das gewaltige Reich Karls V. in einer Hand vereinigt, bis dann im 18. Jahrhundert die Nebenlande nach und nach von der Monarchie abgetrennt wurden und Spanien außer den iberischen Besitzungen nur noch das südamerikanische Kolonialgebiet sein eigen nennen durfte.

Wir haben den kastilianischen Verhältnissen eine eingehendere Betrachtung gewidmet, weil es sich hier um das Zentrum der spanischen Macht handelt. ¶ der Schilderung der sizilianischen, neapolitanischen und mailändischen Zustände möchten wir nur die Hauptmomente kurz skizzieren. Sind es doch ganz allgemein bekannte Dinge, die in Frage kommen und in Rankes Geschichte der spanischen Monarchie ihre glänzendste Darstellung gefunden haben.

Mit großen Schwierigkeiten hatte der König in Sizilien¹ zu rechnen, obgleich Truppen, Inquisition und königliche Gerichtshöfe viel dazu beitrugen, das Ansehen der Gouverneure zu befestigen. Aber die Stellvertreter Philipps waren nur dem Namen nach Oberherren der Insel. Einer nach dem andern unterlag der Macht der sizilianischen Stände, die auch nicht einen Finger breit von ihren alten Privilegien wichen. Infolgedessen war der Posten des sizilianischen Vizekönigs wohl das undankbarste und unbequemste Amt, das der spanische Monarch zu vergeben hatte. Auch dem gewandtesten Diplomaten, dem besten Verwaltungsbeamten gelang es nicht, den Widerspruch der Stände zu überwinden. Ungeheure Mühen mußten alle Gouverneure aufwenden, um das Servizio in der Versammlung durchzubringen. Sodann brachten die Vorschriften der Überwachung des Kornhandels, die Preisbestimmungen und Angaben, wieviel Getreide ausgeführt werden durfte, den Vizekönigen nicht selten Ungelegenheiten und Gefahren, weil eine verkehrte Maßregel Teuerungen nach sich ziehen konnte. Und wie sollte der Gouverneur jeden einzelnen der nur auf ihren Vorteil bedachten Sizilianer zufrieden stellen? Hatte doch keine spanische Provinz eine elendere Justiz als Sizilien, wo der Profit des Richters den Rechtsspruch entschied. Zudem war die Bevölkerung durch unaufhörliche Parteifehden unter sich zerfallen, die nur vergessen wurden, wenn es galt, dem königlichen Statthalter das Leben zu vergällen. Trotz dem fanden sich immer wieder Leute, die diesen Posten für begehrenswert hielten, und so folgte ein Gouverneur dem anderen. Doch allen widerfuhr das gleiche Schicksal! In Sizilien wogte daher der Kampf zwischen Vizekönigen und ständischen Gewalten hin und her, ohne daß sich der Sieg definitiv auf eine von beiden Seiten geneigt hätte.

Welch anderes Bild bietet uns Neapel unter der spanischen Herrschaft! Wir werden unmittelbar an das Gemälde Kastiliens erinnert, aber die Schatten sind hier noch dunkler, das Grau der

¹ Ranke, Span. Mon. p. 209 ff. Rosseeuw St. Hilaire, Hist. d'Espagne X. p. 873 ff.

Farben intensiver. Durch Unterhaltung einer ansehnlichen Truppschar, durch Besetzung der obersten Gerichtshöfe mit Spaniern oder Leuten, in deren Adern wenigstens spanisches Blut floß, hatte der tatkräftige Statthalter Karls V., Don Pedro di Toledo, die Stellung des neapolitanischen Vizekönigs so gestärkt, daß er einem absoluten Monarchen glich. Aber wehe dem Lande, wenn diese Fülle der Gewalt in Unrechte Hände kam! Fast alle Nachfolger Toledos betrachteten das Land als Sinekure und bequeme Stufenleiter, um zu höheren Würden emporzusteigen¹, oder mißbrauchten es, wie das Beispiel des Herzogs von Ossuna lehrt, zu abenteuerlichen Unternehmungen. Das rücksichtslose Vorgehen der Gouverneure hatte die finanzielle Erschöpfung Neapels zur Folge. Schon unter den Anjous und Aragonesen war Süditalien außerordentlich hoch besteuert worden. Aber was wollten diese Lasten im Vergleich zu den Auflagen bedeuten, mit denen Spaniens Vizekönige die unteritalienischen Gebiete heimsuchten⁸. Mit der beständigen Zunahme der Donativen hielt aber das Wachstum des neapolitanischen Wohlstandes nicht gleichen Schritt. Im Gegenteil. Den Statthaltern kam es gar nicht in den Sinn, für Besserung der wirtschaftlichen Lage Sorge zu tragen. Wer die Gunst des Augenblickes genießen wollte, durfte nicht an die Zukunft denken. Das Treiben der neapolitanischen Gouverneure erinnert lebhaft an die Verwaltungsmethoden türkischer Paschas. Wie im osmanischen Reiche der Verkauf von Ämtern und die Tribute der Untergebenen die reichsten Gewinne abwarfen, so füllten sie auch in Neapel die Kassen der Machthaber. Und dieselben Begleiterscheinungen des Erpressungssystems traten hier wie dort zutage. Der höhere Beamte handelte nach dem Beispiel seines Vorgesetzten, die Kleinen lernten von den Großen, und Heer, Marine, Adel wie Geistlichkeit ward von der Seuche ergriffen. Indem sich aber die Zustände Jahr für Jahr verschlimmerten, geriet, das Volk in Armut, in Elend und Verzweiflung. Unbarmherzig wurden die Schuldner verfolgt und ohne Gnade die Bedürftigen ihrer Habe

¹ Rosseeuw St. Hilaire, Hist. d'Espagne X. p. 371.

* Span. Mon. p. 230.

beraubt. Viele Menschen sahen keine andere Kettung mehr als die Flucht ins Gebirge. Von hier aus machten sie unter Führung verwogener Männer der Regierung unaufhörlich zu schaffen¹. In der spanischen Periode verwandelten sich die Abruzzen in einen Ort des Grauens und Schreckens und erhielten den Ruf, der ihnen bis zur jüngsten Gegenwart anhaftete. Neapel aber erlitt unersetzlichen Schaden. Man muß Gothein beistimmen, wenn er schreibt: „Das Studium dieser Zeit bietet nur noch ein Interesse, es zeigt, in welchem Maße die gesellschaftliche Ordnung eines Volkes zerrüttet sein kann, ohne doch ganz auseinanderzufallen“ *. Daher kommt es, daß italienische Historiker bis zum heutigen Tage jener Periode so wenig Aufmerksamkeit schenken. Nur die Erhebung des Massaniello bildet eine rühmliche Ausnahme, weil sie ein letzter großartiger Versuch war, das Joch der spanischen Tyrannei abzuschütteln.

War Spanien durch Neapel und Sizilien Nachbar des osmanischen Reiches geworden, so rückte es durch den Besitz von Mailand⁸ in die Nähe Deutschlands. Ein Blick auf die europäische Staatenkarte im Zeitalter Philipps II. genügt, um den Wert des mailändischen Gebietes für die spanische Monarchie zu erkennen. Im Norden grenzte das Herzogtum an das Land der schweizerischen Eidgenossen, im Osten an die Republik Venedig und Mantua, im Süden an Modena, Parma und Genua, während Piemont und Savoyen die Westgrenze bildeten. Mailand war das Herz Oberitaliens. Der spanische König konnte von hier aus jeder französischen Einmischung in die italienischen Angelegenheiten Vorbeugen, er konnte die Vorgänge in Venedig und im Kirchenstaate überwachen und auf die kleineren Fürsten einen nachhaltigen Druck ausüben. In Mailand und nicht in Neapel lag die Basis seiner italienischen Machtstellung. Außer

¹ Span. Mon. p. 325. Rosseeuw St. Hilaire, Hist d'Espagne, X. p. 372f.

⁹ Kulturentwicklung Süditaliens, p. 40.

⁸ Ranke, Span. Mon. p. 231 ff., 317 ff. Rosseeuw St Hilaire, Hist. d'Espagne, X. p. 376 ff.

dem war das Herzogtum die der Franche* Comté und Flandern zunächst gelegene Provinz. Wurden doch häufig genug mailändische Truppen nach den niederländischen Kriegsschauplätzen beordert. Um sich aber auf Mailand stützen zu können, mußte Spanien für gesicherte Zustände im Innern des Landes Sorge tragen, ein starkes Truppenkontingent im Sold halten und feste Plätze anlegen. Aus diesen Gründen hatte der Monarch einen General an die Spitze des Staates gestellt und ihn zum Haupt der Zivil- und Militärverwaltung ernannt.

Trotz dieser Machtvollkommenheit konnten die spanischen Gouverneure kein absolutes Regiment in Mailand aufrichten. Ihnen zur Seite stand ein Senat, dessen Rechte verkümmert, aber nicht beseitigt waren. Willkürlichen Handlungen und Eingriffen in die Justiz durfte die Körperschaft energisch widersprechen. Trotzdem brauchten die Vertreter Philipps Widerspruch von dieser Seite kaum zu befürchten, eher schon vom mailändischen Erzbischof. Man kennt den berühmten Zwist Carlo Borromeos mit dem Herzog von Albuquerque um die Vorherrschaft der geistlichen und weltlichen Macht. Aus den Kämpfen der beiden Gewalten blieb aber ein Stachel in den Herzen der Parteiführer zurück, und auch der Vergleich vom Jahre 1615 verfehlte seinen Zweck, da er die Kluft zwischen Erzbischof und Gouverneur nicht zu überbrücken vermochte.

Unter dem Steuerdruck hatte Mailand weniger als Neapel zu leiden, obwohl die Lasten auch in der oberitalischen Provinz beständig wuchsen. Doch das Land war reich, es zählte blühende Städte und Dörfer, deren Bewohner die Auflagen wohl zahlen konnten. Freilich reichten die mailändischen Donativen gerade hin, den Unterhalt der Garnisonen und Festungen des Herzogtums zu bestreiten.

Bis zum Tode Philipps II. trat in den mailändischen Zuständen keine wesentliche Änderung ein. Dann aber ward die Stadt der frohen Künste und des zu glänzender Entfaltung gelangten Kunstgewerbes in die Wirren hineingerissen, die ganz

1 Ranke, Span. Mon., p. 248.

Oberitalien zu erfüllen begannen. Mailand rüstete ununterbrochen und stand, die Waffen bei Fuß, kampfbereit Venedig gegenüber, ohne daß es zu einem Zusammenstoß kam. Während die Welt ringsherum in Flammen stand, mußte Mailand wider Willen den Zuschauer spielen. Die endlose Spannung und Kriegsbereitschaft lähmten die wirtschaftlichen Kräfte des Herzogtums und brachten seine Bewohner unter den Druck einer Militärdiktatur, die sich rücksichtslos über die Rechte des Senates und der Kommunen hinwegsetzte¹.

4. Venedig, Toskana, der Kirchenstaat und die kleineren Fürstentümer der apenninischen Halbinsel.

a) Venedig.

Seit den Tagen der Liga von Cambrai war dem Streben Venedigs nach der Hegemonie über Italien für immer ein Riegel vorgeschoben und das Traumbild einer venezianischen Weltmacht zerstört. Der Kampf von halb Europa gegen die mächtige Republik hatte das Ergebnis gehabt, daß die Signoria zwar die wichtigsten Bestandteile ihres Gebietes zu behaupten vermochte, daß aber an Erweiterung des Besitzes auf der Terra ferma nicht mehr zu denken war. Wollte Venedig auch fernerhin sein Ansehen aufrecht erhalten, so mußte es das Schwergewicht auf die maritime Stellung legen.

Die Ergebnisse der Folgezeit offenbarten, daß der Markusstaat seinen Höhepunkt überschritten hatte. Von zwei Großmächten wurde Venedig im Osten und Westen gleichsam in die Mitte genommen, von der Pforte und dem spanisch-österreichischen Hause Habsburg, die der Republik enge Grenzen zogen. Aber zwischen ihnen wußte sie noch lange Zeit ihre Freiheit und Unabhängigkeit zu behaupten.

Am Anfang des 17. Jahrhunderts umfaßte der Staat des heiligen Markus einen Teil der Lombardei bis zur Adda, ferner Istrien, Dalmatien, die ionischen Inseln und Kandia, den Schlüssel

¹ Ranke, Span. Mon., p. 247.

des östlichen Mittelmeerbeckens. Die Kraft der Republik beruhte auf der Terra ferma, durch die ward sie fähig, die Seeprovinzen zu schützen. Prüft man das Abhängigkeitsverhältnis der Venedig untertänigen Gebiete, so zeigt sich, daß die Signoria mehr Schutzpatronin als Herrin dieser Länder und Inseln war. Ranke hat die eigentümliche Stellung der venezianischen Staaten und Städte zur Metropole damit erklärt, daß fast alle „durch freie Überlieferung in bedrängten Augenblicken unter der Fahne von San Marco vereinigt waren“. Daher hielten die meisten von ihnen mit äußerster Zähigkeit an den alten Rechten und Einrichtungen fest, und vor allem verstand es der Adel in den verschiedenen Gebieten, sich ein hohes Maß von Selbständigkeit gegenüber dem venezianischen Senat zu bewahren. Die Magnaten nahmen an der Gerichtsbarkeit wie an der Verwaltung teil und benutzten vielfach ihre Macht zur Unterdrückung des niederen Volkes. Auch die zu Venedig gehörenden Städte der Lombardei, wie Padua, Verona, Bergamo, Vicenza und Brescia hielten nur lose Fühlung mit der Signoria und pochten auf ihre alten Rechte. Während Vicenza mit der Kapitale in Prachtbauten wetteiferte, ward Brescia, in dessen Gebiet kein Venezianer Grundbesitz erwerben durfte, der Mittelpunkt der Eleganz und eines üppigen Lebens 2

Lag die Aufgabe des venezianischen Landheeres vor allem in der Defensive, in der Verteidigung der Terra ferma gegen Einfälle spanischer Governatoren von Mailand her, so bildete die Seemacht den wichtigsten Grundpfeiler des Staates. Durch eine schlagfertige Marine allein konnte Venedig Angriffe feindlicher Geschwader, die von Osten oder Westen her in den Golf ein drangen, abwehren und das Dominium über die Adria behaupten. Über wie viele Schiffe der Admiral der Republik zu Beginn des 17. Jahrhunderts gebot, ist mit Sicherheit kaum noch festzustellen, Jedenfalls scheint in der folgenden Periode die Schiffszahl nicht immer ausgereicht zu haben, da die Signoria, sobald Gefahr von

1 Zur venez. Gesch. p. 15.

2 Ebenda, p. 20.

irgend einer Seite drohte, fremde Segler als Kriegs* und Transportschiffe in ihren Dienst nahm.

Die Kosten für Landheer und Flotte wurden durch Beiträge, die Venedig von den Kommunen der Terra ferma erhielt, gedeckt¹. Istrien, Dalmatien und die Inseln waren nicht imstande, die dafür erforderlichen Summen aufzubringen. Mußte doch die Hauptstadt den meisten Kolonien finanzielle Unterstützung gewähren. Daß es diese Zahlungen ohne Schwierigkeiten leisten konnte, dankte Venedig seinem Reichtum und seinem Handel, auf dem der Wohlstand des Gemeinwesens beruhte. Wenn die Signoria allen Einwohnern der von ihr abhängigen Landschaften und Inseln dieselben kommerziellen Vorrechte zuteil werden ließ, deren sich die Kaufleute Venedigs erfreuten, so war doch dafür gesorgt, daß die Metropole Verkehrsmittelpunkt blieb. Die Waren des Ostens und Westens kamen zuerst auf den venezianischen Markt und nahmen von hier aus ihren Weg nach der Terra ferma, nach Istrien, Dalmatien und den entfernteren Kolonien. Indem nun Venedig in der Folgezeit seine Stellung als einer der wichtigsten Handelsplätze für den Verkehr zwischen Abend- und Morgenland zu behaupten wußte, gewann es die Mittel, seine Selbständigkeit gegen die habsburgische Macht und das osmanische Reich zu erhalten.

b) T o s k a n a.

Unter Cosimo Medici wurden die toskanischen Gebiete zu einem festgeschlossenen Ganzen verschmolzen, wurde ein Staat ins Leben gerufen, der auf eigenen Füßen zu stehen und drei Jahrhunderte allen Stürmen Trotz zu bieten vermochte. Unter den schwierigsten politischen Verhältnissen vollendete Cosimo sein Werk. Was dieser rastlos tätige Mann erstrebte, erreichte er, und zwar durch eigene Kraft. Wie er auf dem Gebiete der Rechtspflege und Verwaltung reformatorisch wirkte, wie er durch Schaffung einer nationalen Miliz, durch Ordnung der Finanzen dem Bau einen festen Untergrund gab, kann hier nicht näher

¹ Zur venez. Gesch. p. 21 ff.

ausgeführt werden. Cosimo Medici war das „Musterbild eines Fürsten des 16. Jahrhunderts mit seinen Tugenden und Sünden“ 1.

1574 bestieg Francesco Medici den florentinischen Thron. Er glich dem Vater wie Tag und Nacht und sank zum willenslosen Werkzeuge Spaniens herab. Unter seinem Regime stieg Toskana von der Höhe, auf die es Cosimo gehoben hatte, rasch herunter und ward ein Tummelplatz von Räuberbanden. Hungersnöte und Seuchen mehrten den Schrecken. Waren schon unter Cosimo Hofskandale an der Tagesordnung gewesen, so nahm die Korruption jetzt Formen an, die dem Ansehen des medicäischen Hauses großen Abbruch taten.

Ein Mann aus anderem Holze, der Kardinal Ferdinand von Medici, wurde Francescos Erbe. Im Gegensatz zu seinem Vorgänger suchte Ferdinand I. Anlehnung bei Frankreich, wenn auch in späteren Jahren das Verhältnis zu Spanien freundlicher ward. Aber was die Regierung dieses Großherzogs auszeichnete, war nicht seine auswärtige Politik, sondern die Förderung von Handel und Marine sowie die Sorge für die Trockenlegung des Chianatales und der sumpfigen sienesischen Maremma.

Als Hauptverdienst Ferdinands muß die Erhebung Livornos zur Hafenstadt bezeichnet werden. Freilich beschritt er damit keinen neuen Weg. Der Gedanke, hier einen großen Hafen anzulegen, hatte schon Cosimo bewegt und selbst Francesco begeistert. Allein die Durchführung des Projektes blieb Ferdinand vorbehalten. Er legte nicht nur die Stadt an, er verstand es auch, sie zu bevölkern. Handels- und Gewerbefreiheit, weit gehende Toleranz in religiösen Dingen waren die Lockmittel, wodurch Ferdinand fremde Kaufleute und Handwerker nach Livorno zog. Vertriebene englische Katholiken und portugiesische Neuchristen, Provensalen und Levantiner fanden in dem florentinischen Seehafen eine neue Heimat Ferdinands Nachfolger Cosimo II. und Ferdinand ü. setzten das Werk des Vaters und Großvaters fort, und nicht mit Unrecht nannte

1 Reumont, Gesch. Toskanas I. p. 348.

2 Reumont L p. 870 ff. Uzielli, Cenni storici p. 81.

Montesquien Livorno die „schönste medic&ische Schöpfung“ 1. Doch die Vorteile des Platzes kamen in erster Linie anderen Ländern zugute. Frankreich, Holland und England hatten den Handel der Stadt ganz in Händen, und dieser drückenden Konkurrenz waren die Livomesen nicht gewachsen.

Auch die toskanische Seemacht kam unter Ferdinand zu voller Geltung. Freilich fiel der Löwenanteil an den errungenen Erfolgen den Rittern des Stephansordens zu, den Cosimo I. in Pisa gegründet hatte, und dessen Bestimmung der unaufhörliche Kampf gegen die Mittelmeerpiraten war⁸. Im Verein mit diesen Streitern unternahmen die Galeeren Toskanas Streifzüge an die afrikanische Küste und überfielen eine osmanische Handelsflotte, die in der Stärke von 42 Fahrzeugen von Ägypten nach Konstantinopel segelte. 2000000 Dukaten habe der Wert der Beute betragen, schrieb Ferdinand frohlockend dem französischen Könige⁸.

Fast leidenschaftlich beschäftigte sich der Großherzog mit dem Gedanken, überseeische Verbindungen anzuknüpfen und Kolonialpolitik zu treiben⁴. Er dachte an Brasilien, an Mexiko und an die afrikanische Westküste, aber ohne Spaniens Einwilligung waren derartige Projekte nicht zu verwirklichen, und es braucht kaum hinzugefügt zu werden, daß Philipp davon nichts wissen wollte. [^]

Die segensreiche Tätigkeit Ferdinands, der durch ein sittenreines Leben die schweren Verfehlungen seiner Vorgänger sühnte, gereichte dem Lande zu größtem Nutzen, und mit Recht weist Reumont darauf hin, daß Toskana „unter dem Prinzipat keine bessere Zeit gekannt hat, als das letzte Dezennium der Regierung des dritten Großherzogs war“, und daß „Ferdinand der erste populäre Herrscher unter den Medici gewesen ist“ &

1 Reumont I. p. 609.

8 Vgl. darüber Uzielli, p. 81 ff.

8 Uzielli, p. 86.

4 Ebenda, p. 86 ff.

5 Reumont I. p. 882.

c) Der Kirchenstaat.

Viel ungünstiger lagen die Verhältnisse in den päpstlichen Territorien, die den größten Teil Toskanas umschlossen. Wohl zeichnete sich der Kirchenstaat durch Fruchtbarkeit und Reichtum an Naturschätzen aus, wohl bewohnte eine rege, arbeitsame und kriegstüchtige Bevölkerung seine Gefilde. Aber die europäische Politik des Papsttums, seine aktive Teilnahme an dem Kampf gegen die Feinde des Katholizismus veranlaßte die Kurie, die finanziellen Kräfte des Landes so außerordentlich anzuspannen, daß schon in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts die Bewohner des Kirchenstaates die schwersten Lasten zu tragen hatten¹. Trotzdem man durch Schaffung und Verkauf neuer Ämter die Einkünfte der Päpste beträchtlich erhöhte, zeigten ihre Kassen fast immer eine gähnende Leere. Indem nun Gregor XIII. dem Adel einen Teil seiner Besitzungen entriß, und dadurch bedeutende Summen gewann, entfachte er eine Bewegung, die das Staatsgebäude in seinen Grundfesten erschütterte. Die Barone erhoben sich gegen den Papst, und der uralte Kampf zwischen Guelfen und Gibellinen begann von neuem. Überall bildeten sich Räuberbanden, an deren Spitze man Mitglieder der vornehmsten Geschlechter sah. Währenddessen führten die Orsini, Colonna und Conti ein völlig absolutes Regiment in ihren Herrschaften und verweigerten dem Staatsoberhaupt« den Gehorsam. Gregor war zu schwach, den entfesselten Sturm zu beschwichtigen. Erst unter seinem großen Nachfolger ward die Ruhe durch gewaltsame Mittel wiederhergestellt. Es gelang Sixtus V., die Banditen zu zersprengen und ihre Führer unschädlich zu machen. Der Papst bemühte sich redlich, die Wunden, die seine Vorgänger dem Lande geschlagen hatten, zu heilen. Adel und Kommunen erhielten manche der geraubten Güter und Privilegien zurück, der Ackerbau ward gehoben, die Zahl der Truppen vermindert, und der päpstliche Haushalt wesentlich eingeschränkt. Sixtus befließigte sich einer Sparsamkeit, durch die sich frühere Kirchenfürsten nicht gerade ausgezeichnet hatten.

¹ Ranke, Gesch. d. P. P. I. p. 261 ff.

So häufte er nach und nach einen Schatz auf, der nach Millionen zählte. Aber das Geld brachte weder ihm noch dem Staate Segen. Als totes Kapital lag es in der Engelsburg, „denn der Papst scheute sich, den kostbaren Besitz von sich zu geben“ \ Je mehr er Rom mit Bauten schmückte, je größer das Kirchenvermögen ward, desto rapider wuchsen die Steuern. Der Ämter schacher erreichte eine noch nicht dagewesene Höhe, und das Volk verarmte. Und dieser sonderbaren Finanzpolitik, die auf der einen Seite Millionen sammelte, ohne Vorteil davon zu haben, und auf der anderen unermüdlich im Ersinnen neuer Lasten war, muß es zum großen Teile zugeschrieben werden, daß beim Tode Sixtus V. die Menge auf den Campidoglio stürmte und das Standbild des Papstes zertrümmerte, dem Rom so unendlich viel zu danken hatte.

Keiner der folgenden Kirchenfürsten fand einen Ausweg aus dem finanziellen Labyrinth. Klemens VIII. unterstützte den gegen die Türken kämpfenden Rudolf II. mit 11¹ Millionen Scudi und stellte ein Heer von 12 000 Mann auf² Die große politische Stellung, die er einnahm, und die als Hauptaufgabe die Befreiung Italiens von der spanischen Übermacht und Hebung des französischen Einflusses auf der apenninischen Halbinsel verfolgte, verlangte außerordentliche Mittel. So wurden neue Steuern ausgeschrieben und Schulden auf Schulden gehäuft. Man sollte denken, daß sich die Päpste bei dieser Finanzwirtschaft allmählich gezwungen sahen, den in der Engelsburg ruhenden Schatz zur Deckung des Defizits zu verwenden. Aber die Bulle Sixtus V. schob derartigen Eingriffen einen Riegel vor und stellte solche Bedingungen, daß die Kurie lieber Geld zu hohen Zinsen lieh. Es war ein Glück für Paul V., daß die Genueser Bankiers den päpstlichen Anleihen ihr besonderes Interesse zuwandten, und viel Geld darin anlegten, weil hohe Zinsen bezahlt wurden⁸ Als

1 P. Herre, Papsttum und Papstwahl im Zeitalter Philipps U. p. 374.

2 Ranke, Papste ü. p. 203.

8 Ranke, Päpste III. p. 9.

Urban VIII. die Tiara erhielt, hatte das Papsttum Schulden von 18 Millionen, die bis 1635 auf 35 Millionen anwuchsen¹.

Was die Päpste zu einer solchen Verschleuderung der ihnen zur Verfügung stehenden Mittel trieb, war nur zum Teil das Verlangen, der katholischen Idee zu nützen. Wohl kosteten die Subsidien, die den Streitern des Katholizismus gezahlt wurden, die Bauwerke und die Aufwendungen für den Kirchenstaat den Päpsten jährlich große Summen. Aber die meisten Ausgaben verursachte das allen Kirchenfürsten dieser Zeit eigene Bestreben, die Familie, der sie entsprossen, zu Glanz und Macht zu erheben. Wie Eiemens VIII. die Aldobrandini mit Reichtümern und Ehren überhäufte, so sorgte Paul V. für die Borghesen, so gelangte unter Gregor XV. der Kardinal Ludovico Ludovisio zu außer ordentlichem Ansehen und fürstlichen Einkünften. Doch alle überbot Urban VIII. Mit den bedeutendsten und einträglichsten Staatsämtern stattete er seine Nepoten aus. Sollen doch nach einer mit Recht angezweifelten Schätzung von Zeitgenossen die den Barberini zugewandten Summen 105 Millionen Scudi be tragen haben².

Während in Rom Üppigkeit und schwelgerischer Lebens genuß herrschte, bot das Land den denkbar traurigsten Anblick dar. Handel und Industrie hatten jegliche Bedeutung verloren, der Ackerbau verfiel und die Städte gingen unaufhaltsam zurück, da alle wohlhabenden Bürger nach Rom übersiedelten. Es rissen Zustände im Kirchenstaat ein, die eine erschreckende Ähnlichkeit mit den neapolitanischen Verhältnissen zeigten.

d) Ferrara, Urbino.

Auch die Erträge der neuen Provinzen Ferrara und Urbino, die das Gebiet des geistlichen Fürstentums erheblich vergrößerten, wurden sofort den Gläubigern verpfändet, zumal da ihre Besitz ergreifung die päpstliche Kasse stark in Anspruch genommen hatte. 1597 war Alfonso II. von Ferrara, ohne einen Erben zu

¹ 1 Päpste, HL p. 10.

² 2 Päpste, HL p. 16.

hinterlassen, gestorben¹. Kurz vor seinem Tode hatte er einen unehelich geborenen Vetter Cesare d'Este zum Thronfolger ernannt und ihn dem Schutz Kaiser Rudolfs II. empfohlen. Die Herrschaft Alfonsos bestand aus den päpstlichen Lehnen Ferrara und Comacchio, sowie aus Modena und Reggio, die kaiserliche Allodien waren. Im Einverständnis mit Heinrich IV. von Frankreich verlangte Klemens VIII. die Herausgabe von Ferrara und Comacchio. Cesare ward exkommuniziert und mußte, da er keinen Anhang fand und auf Abwehr nicht vorbereitet war, die Hauptstadt des schönen Gebietes verlassen. Er wich nach Modena, dessen Herzogstitel er annahm.

Damit trat das Haus Este, das sich im 16. Jahrhundert „durch geschickte Politik und herzhaftige Verteidigung unter allen Gefahren zu behaupten gewußt“ hatte², völlig in den Hintergrund und verlor jeglichen Einfluß auf die ferneren Geschehnisse Italiens.

Im Jahre 1631 erlosch in Urbino das Geschlecht der Rovere¹. Zwar hatte der alte Franz Maria einen hoffnungsvollen Sohn sein Eigen genannt, aber er war in jungen Jahren den Folgen eines ausschweifenden Lebens erlegen. Sieben Städte, darunter Urbino, Pesaro und Sinigaglia umschloß das kleine Herzogtum, und die Zahl seiner Bewohner mochte 10 000 betragen. Den Urbinaten bangte vor den Annexionsgelasten des Kirchenstaates, weil sie wußten, daß die Herrschaft der Kurie ihre Privilegien beseitigen und eine gewaltige Erhöhung der Abgaben einführen würde. Aber da kein Thronerbe vorhanden war, und Franz Maria schweren Herzens die Ansprüche des Papsttums auf Urbino anerkannt hatte, mußte man sich in das Unvermeidliche fügen.

e) Lucca, Parma, Mantua, Genua.

Nur in der nördlichen Hälfte Italiens gab es noch kleine, unabhängige Gemeinwesen, weil Spanien an ihrem Fortbestehen Interesse hatte und sie nicht in die Hände der stärkeren Nach-

¹ Vgl. die meisterhafte Schilderung Rankes. Pápste III. p. 169ff.

² Ranke, Pápste H. p. 170.

³ Pápste IH. p. 3 ff.

bara fallen lassen wollte. Diese Staaten von Philipps Gnaden waren zu schwach, um eine Bolle in Italien spielen zu können. Die Republik Lucca, von den Pisanem im 14. Jahrhundert erobert, mit Hilfe Karls IV. wieder frei geworden, kannte kein anderes Bestreben, als die freundschaftlichsten Beziehungen zu den spanischen Governatoren in Mailand zu unterhalten, um dadurch eine feste Stellung gegenüber Florenz zu gewinnen. Der Herzog von Parma und Piacenza, Alexander Farnese war Generalissimus der spanischen Armee und hob den Ruhm seines Namens in den Niederlanden zu stolzer Höhe, während sein Land das beschauliche und bedeutungslose Leben eines italienischen Kleinstaates führte und nur im 17. Jahrhundert durch den bekannten Krieg um Castro¹ aus der schläfrigen Ruhe aufgeschreckt wurde.

Durch Karl V. waren die Gonzaga von Mantua 1530 zu Herzögen erhoben und sechs Jahre später mit der Markgrafschaft Montferrat am Po und Tanaro belehnt worden, die 1574 ebenfalls in ein Herzogtum verwandelt wurde. Traten die Fürsten dieses Geschlechtes im 16. Jahrhundert kaum hervor, weil ihr Besitz keinen Zusammenhang hatte und durch das dazwischen liegende Mailand in zwei Teile zersprengt ward, so stellten die Streitigkeiten, die sich in den ersten Dezennien des folgenden Säkulums erhoben, Mantua und Montferrat in den Brennpunkt des europäischen und italienischen Interesses. Der Kampf endete mit der Anerkennung Carlo Gonzagas als Herrn der beiden Herzogtümer.

Dem Namen nach war Genua ein unabhängiger Staat. Es verdankte seine Freiheit Andrea Doria, der die Stadt aus den Wirren der Kriege Karls V. und Franzs I. rettete. Die ganze ligurische Küste unterstellte der Kaiser 1528 der Macht des Dogen, nachdem Genua offen die Partei Karls V. ergriffen hatte. Fast zwei Jahrzehnte verstand es Doria, der Republik den Frieden zu erhalten. Er gab ihr eine aristokratische Verfassung und sicherte das Gemeinwesen durch seine Freundschaft mit den Habsburgern gegen alle Gefahren, die von Frankreichs Seite

i Pápste, HL p. 17 ff.

drohten. Aber weder im östlichen noch im westlichen Mittel* meerbecken erlangte Genua auch nur den Schatten seiner einstigen maritimen Stellung wieder.

1566 ging Chios, die letzte genuesische Kolonie, unwider ruflich an die Türken verloren, und der Wegnahme dieses Eilandes schien der Abfall von Korsika folgen zu sollen. Das drückende Regiment Genuas reizte die Bewohner der Insel zu Aufständen, die unter der Führung des verwegenen Sampietro eine bedenkliche Gestalt annahmen. Die Korsen boten Cosimo Medici die Souveränität an, aber er lehnte sie ab, um sich nicht mit Philipp II. zu verfeinden. Denn Spaniens König lag das Wohl und Wehe der genuesischen Republik sehr am Herzen, weil ihre Kaufleute seine Bankiers waren und einen großen Teil ihres Kapitals in den königlichen Anleihen untergebracht hatten. Da die Genuesen sich nach außen hin nicht betätigen konnten, suchten sie im Innern ihre ungebrochene Kraft zu erproben. Die Verschwörung des Fiesco hatte gleichsam das Signal zum Kampf gegen Doria gegeben. Ihr folgten in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts blutige Fehden zwischen dem alten und jungen Adel, die 1576 durch einen Vergleich und eine Abänderung der Verfassung beigelegt wurden. Die friedliche Periode, die von nun an bis zum Beginn der Verwickelungen mit Savoyen (1623) währte, kam dem Handel der Stadt außerordentlich zugute. Neben Venedig und dem rasch aufstrebenden Livorno war Genua der wichtigste Hafen des nördlichen Italiens und der Sitz einer Geldaristokratie, deren Macht um die Wende des 16. und 17. Jahrhunderts auf ihrem Höhepunkt stand und durch die berühmten Genueser Messen den Zahlungs- und Kreditverkehr Europas beherrschte.

Fassen wir das Resultat dieser Betrachtung der einzelnen italienischen Länder zusammen, so zeigt sich, daß der größte Teil der apenninischen Halbinsel Spanien untertan oder doch dem Willen Philipps völlig ergeben war. Sizilien, Sardinien,

1 Über die Genueser Messen vgl. Ehrenberg, Das Zeitalter der Fugger, II. p. 225 ff.

Neapel und Mailand befanden sich im spanischen Besitze, sie waren „Satrapien“, aber keine „Staaten“, und lernten nur den Absolutismus kennen¹. Das Papsttum bedurfte der Unterstützung des spanischen Königs, und die Medici hüteten sich wohl, den Zorn Philipps zu erregen. Jedem Wink des gefürchteten Monarchen mußten Genua und die kleineren Fürstentümer gehorchen, weil sie seinem Schutze ihr Fortbestehen verdankten.

6. Savoyen«

Unabhängig standen nur zwei Staaten dar, Venedig und Savoyen. Auch die stolze Republik lebte in beständiger Sorge vor den Anschlägen spanischer Governatoren, während Savoyens Integrität darauf beruhte, daß es im Westen an Frankreich und im Osten an Mailand grenzte, daß es also zwischen zwei großen Gegnern einen natürlichen Pufferstaat bildete.

Das savoyisch - piemontesische Herzogtum hatte in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts einen großen Teil seiner schweizerischen Territorien, das Waadtland und die Landstriche am Südufer des Genfer Sees an Bern verloren, aber das von Frankreich in Besitz genommene Savoyen und Piemont (bis auf Cuneo, Aosta und Nizza, die den Angriffen der Franzosen widerstanden) im Frieden von Câteau-Cambrésis zurückerhalten. Als Emanuel Philibert, der Erbe des Fürstentums, nach rühmlicher Feldhermätigkeit in den Niederlanden die Heimat aufsuchte, fand er Savoyen und Piemont in trostlosester Verfassung vor. Ihn erwartete die fast unlösbar scheinende Aufgabe, die verarmten und verödeten Gebiete wieder zu bebauen und zu besiedeln, sowie den mutlosen Untertanen neue Freude am Dasein zu verschaffen. Dieses ungeheure Werk gelang Emanuel Philibert. Er vernichtete die Macht der Stände*, beseitigte die alte Feudalmonarchie und setzte an ihre Stelle ein absolutes Fürstentum, das sich nach spanischem Vorbilde auf einen Staatsrat, eine vorzüglich organisierte Beamtenschaft, und vor allem auf eine ein

1 Erdmannsdörffer, Karl Emanuel von Savoyen, p. 16.

2 Ebenda, p. 19.

heimische Miliz stützte. Mit großem Verständnis förderte er die Gewerbe, deren Blüte ihm in den Niederlanden entgegengetreten war¹. Zugleich hob er die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Landes durch Einführung der Seidenzucht, durch Heranziehung fremder Arbeiter und bessere Ausbildung der Justizbeamten wie der Geistlichen. Indem aber dieser Fürst seine Untertanen zu guten Soldaten erzog, legte er den Grundstein für die militärische Tüchtigkeit des savoyisch-piemontesischen Volkes, von der Viktor Amadeus II. zuerst profitieren konnte². Freilich stellte Emanuel Philibert gewaltige Anforderungen an die Steuerkraft des Landes, aber er erhöhte auch die Staatseinnahmen um das Sechsfache. So sehr die Bewohner über die schweren Lasten klagten, die Bevölkerung der beiden Landschaften nahm von Jahr zu Jahr zu und ihr Wohlstand wuchs sichtlich. Es war ein Glück für Emanuel Philibert, daß er in seinem Schaffen durch keine auswärtige Verwicklung gestört ward, daß die beiden Großmächte Frankreich und Spanien von anderen Aufgaben vollständig in Anspruch genommen wurden. Über den Fortgang der inneren französischen Wirren und den Kampf der holländischen Rebellen gegen Philipp empfand niemand größere Freude als Emanuel Philibert von Savoyen.

An das „Erworbene und Vorhandene“ legte Karl Emanuel I. „den Prüfstein der Tat“⁸. Im schroffen, Gegensatz zum Vater warf er sich in die Religionskriege und ward als Schwiegersohn Philipps II. einer der leidenschaftlichsten Streiter der Gegenreformation. In den ersten acht Jahren suchte er die Härten der väterlichen Regierung zu mildern und bewahrte eine neutrale Haltung. Als im Jahre 1588 dann die Unruhen in Frankreich ihren Siedepunkt erreichten und Spaniens Augen auf den Angriff der Armada gerichtet waren, fiel Karl Emanuel in Saluzzo ein und nahm es völlig in Besitz. Nach dem Frieden von Vervins aber ging Heinrich IV. gegen Savoyen vor und nötigte den Herzog im Vertrage von Lyon (1601), ihm Bresse, Bugey, Val-

¹ Erdmannsdörffer, p. 29.

² Ebenda, p. 27.

⁸ Ebenda, p. 39.

romeys und Gex abzutreten. Saluzzo blieb Karl Emanuel erhalten, und als einzigen Erfolg seiner Eroberungspolitik konnte er sich die Vertreibung der Franzosen vom italienischen Boden anrechnen. Daß der ehrgeizige Fürst aber nicht gesonnen war, lediglich in Italien eine Rolle zu spielen, bewies die berühmte Genfer Eskalade, die allerdings vollständig mißlang.

Es kann nicht unsere Aufgabe sein, den Herzog auf seinen weiteren Kriegszügen zu begleiten, seine Teilnahme an den anti spanischen Plänen Heinrichs IV. und die Stellung Savoyens im Kampf um Montferrat und im mantuanischen Erbfolgekriege näher zu beleuchten. Man weiß, daß Karl Emanuel die Entscheidung des großen Streites um die Hinterlassenschaft Vincenzo Gonzagas nicht mehr erlebte. Er starb in dem Augenblicke, „wo Richelieu mit der ganzen Macht des von ihm geeinigten Frankreichs über die Alpen hereinbrach, wo Savoyen, Pignerol, Saluzzo in französischen Händen und die letzten Kräfte zum Widerstand bereits gebrochen waren“ 1.

6. Frankreich.

Als das Jahr 1600 begann, hatte Heinrich IV. von Bourbon das französische Volk aus dem Wirrsal des Bürgerkrieges her ausgerissen, die hadernden Parteien versöhnt und den Hugenotten durch das Edikt von Nantes Gleichstellung mit den katholischen Untertanen bewilligt. Nach dem Frieden von Vervins verwandte der König seine ganze Kraft darauf, den zerrütteten Wohlstand Frankreichs wieder herzustellen, den Staatshaushalt zu ordnen und das geschmälerte Ansehen der Monarchie zu neuer Geltung zu bringen. Fürchterlich sah es im Lande aus. Der 30jährige Religionskrieg hatte überall die Bevölkerung dezimiert und verwildert, die Städte waren verarmt, zum Teil zerstört und in ihrer Lebensader getroffen, während marodierende Banden und die getreuen Trabanten des Krieges, Hunger und Pest, in den Dörfern gewütet und die Landleute zur Verzweiflung getrieben hatten. Der Anblick der verfallenen Verkehrsstraßen offenbarte

i Erdmannsdörffer, p. 143.

am deutlichsten, wie schwere Wunden die Kriegsfurie den Einwohnern geschlagen hatte, wie tief das fleißige Volk durch Not und Elend herabgesunken war. Da Handel und Industrie nur in einigen vom Kriege weniger berührten Gegenden ein kümmerliches Dasein fristeten, geriet das französische Reich in völlige Abhängigkeit der Nachbarländer, deren Waren alle großen Märkte beherrschten. Engländer und Holländer betrieben die Küstenschifffahrt, und weil Frankreich über keine Kriegsmarine verfügte, fielen die von Marseille nach dem Morgenlande segelnden provençalischen Fahrzeuge vielfach den Mittelmeerkorsaren zur Beute. Dabei drückten unerschwingliche Steuern Stadt und Land, und je größer das Elend wurde, desto mehr schnellten die Lebensmittelpreise in die Höhe.

Die berühmte Notablenversammlung von 1596 bildete den Ausgangspunkt von Heinrichs reformatorischer Tätigkeit¹. Er befreite das Land von den zuchtlosen Banden, denen sich Bauern und unbeschäftigte Soldaten angeschlossen hatten, und verbot auf längere Zeit das Tragen von Feuerwaffen⁸. In Sully fand der König die geeignete Kraft, das zerrüttete Finanzwesen in geordnete Bahnen zu lenken⁸. Wenn es dem großen Rechner auch nicht gelang, die Taille zu verringern, so sorgte er doch für eine bessere Verteilung der Lasten und beseitigte die Steuerprivilegien, die sich auf Geburt oder dem König geleistete Dienste gründeten. Durch die Kunst, an richtiger Stelle zu sparen, sammelte Sully nach und nach einen Staatsschatz und bewahrte ihn in der Bastille für kommende Zeiten der Not.

Langsam gewöhnten sich Bürger und Landleute wieder an geregelte Tätigkeit und faßten Vertrauen zu Heinrich IV., der bestrebt war, Ackerbau und Gewerbe alle erdenklichen Erleichterungen zuteil werden zu lassen, um Frankreich dadurch von auswärtiger Zufuhr unabhängig zu machen. Wie Emanuel Philibert ließ der König Maulbeerbäume pflanzen, die vor allem im Süden

¹ Ranke, Franz. Gesch. II. p. 51f. Pigeonneau, Histoire du «commerce de la France, ü. p. 258.

⁹ Lavis et Rambaud, Histoire générale V. p. 818.

⁸ Vgl. darüber vor allem Ranke, Franz. Gesch. ü. p. 50ff.

prächtig gediehen und wandte der Seidenzucht and Seidenindustrie sein ganz besonderes Interesse zu. Mit der Fürsorge für die Verbesserung der Verkehrswege ging die Förderung der Wasserstraßen gepaart. Und mit welcher Liebe verschönerte er Paris! Unter dem segensreichen Regimente Heinrichs IV. hob sich Marseille zu einer bedeutenden Handelsstadt¹, und selbst koloniale Probleme bewegten den vielseitigen Fürsten. Auf wirtschaftlichem und politischem Gebiete trat Frankreich in die erste Reihe der europäischen Staaten. Die Bekenner des katholischen und protestantischen Glaubens lebten in den zwölf Friedensjahren ruhig nebeneinander und hielten sich von Empörungen fern. Mit voller Gewißheit konnte der König auf beide Parteien zählen, als er den Gedanken, einen neuen Kampf gegen Spanien und zugleich gegen die deutsche Linie des Hauses Habsburg zu beginnen, in sich reifen ließ. Er sollte den gewaltigen Plan nicht zur Ausführung bringen. Bevor der entscheidende Schlag fiel, ward Heinrich IV. ermordet. „De tous les souverains qui, pendant six siècles, ont gouverné la France, Henri IV. est le seul dont le nom soit resté populaire“⁸ Sein Tod befreite Philipp III. von seinem gefährlichsten Widersacher und änderte das Verhältnis der beiden Mächte zueinander vollkommen. Wenn Maria von Medici auch nicht sofort die Politik ihres Gatten aufgab, so trat doch die Hinneigung der Königin zum spanischen Hofe schon in den ersten Regierungsjahren deutlich zu Tage. Und wer noch im Zweifel über die Absichten der Regentin war, den belehrte der Vollzug einer Familienverbindung zwischen dem französischen und spanischen Königshause eines Besseren. Aber die neue politische Richtung fand im Lande nur sehr geteilten Beifall. Die hohe Aristokratie, das Parlament und der dritte Stand traten entschieden dem Bestreben Marias entgegen, die absolute Gewalt an sich zu reißen und verlangten die unbedingte Wahrung der gallikanischen Freiheiten. Ebenso wußten die Hugenotten die Bestätigung des Nanter Ediktes von der Fürstin zu ertrotzen.

» VgL S. 126.

⁸ Pigeonneau, II. p. 254.

Durch die langjährigen inneren Kämpfe, die sich vor allem gegen das Regiment der Günstlinge richteten, verlor Frankreich seine Stellung in der europäischen Politik, wodurch Philipp III. eine außerordentliche Bewegungsfreiheit im westlichen Mittelmeergebiete erhielt.

Das schwache französische Königtum bedurfte eines starken Armes, und es war sein Glück, daß er zur rechten Zeit erschien. 1624 wurde die Leitung der auswärtigen Politik dem Kardinal Richelieu übergeben. Wie er die schwere Aufgabe erfaßte und sie durchführte, bedarf keiner Schilderung. Nachdem Richelieu Frankreich die Ruhe wiedergegeben und die Autorität der Regierung restituiert hatte, schritt er zur Lösung der großen politischen Aufgaben. Sein Eingriff in den mantuanischen Erbfolgekrieg setzte die Franzosen in den Besitz von Pignerol und öffnete ihnen damit Italien. Fünf Jahre später fand der Kardinal willkommene Gelegenheit, sich in die deutschen Wirren einzumischen. Und hier erreichte er das hohe Ziel, das er sich von vornherein gesteckt hatte, die Vernichtung des Übergewichtes der habsburgischen Macht. Österreich und Spanien erlitten Niederlage auf Niederlage. Zur See erfocht die von Richelieu geschaffene französische Marine¹ glänzende Erfolge über die spanischen Galeonen und löste zeitweise die Kommunikation zwischen Spanien und seinen italienischen Nebenländern. In dem für die iberische Monarchie so außerordentlich unglücklichen Jahre 1647, wo die Franzosen in Mailand vordrangen, wo in Neapel sich das Volk gegen seine Bedrücker auflehnte, wo Katalonien ein französisches Besitztum geworden zu sein schien, lag es deutlich vor aller Augen, daß Spanien seine dominierende Stellung im westlichen Mittelmeerbecken verloren hatte. Zwölf Jahre währte dann noch der Kampf zwischen den beiden Mächten um die Vorherrschaft, aber das Resultat wurde nicht mehr geändert. Seit dem Siegeszug der jungen französischen Flotte war das westliche Mittelmeer die Interessensphäre Frankreichs geworden.

¹ Lavissee, Hist, de France VI,2 p. 829 ff.

Kapitel I.

Die offiziellen Beziehungen Hollands zu den Hittelmeerstaaten.

In der Einleitung ist bereits darauf hingewiesen worden, daß die Verbindung zwischen den vereinigten Niederlanden und den Mächten des Südens kommerziellen Interessen allein ihren Ursprung verdankte. Nachdem aber die seit 1590 entstandenen Handelsbeziehungen Lebenskraft gewonnen hatten, machten sich in kaufmännischen Kreisen Bestrebungen geltend, die errungenen Vorteile durch Verträge zu sichern. Ursprünglich sollten diese Traktate nur zur Förderung von Handel und Schifffahrt dienen.» Allein der wachsende Einfluß der Holländer im Mittelmeergebiet gab dem Gedanken freien Raum, in allen von Spanien unabhängigen Staaten auch politische Ziele zu verfolgen. Eine Allianz mit der Türkei oder Venedig — auf diese beiden Länder kam es ja in erster Linie an — konnte den Holländern manchen Nutzen bringen und Philipp in die Notlage versetzen, ein starkes Geschwader im Süden zu halten und eine Teilung seiner Streitkräfte vorzunehmen. In welcher Weise nun die Verhandlungen mit den verschiedenen Widersachern des spanischen Königs geführt und abgeschlossen wurden, inwieweit sie die Erwartungen erfüllten, sollen die folgenden Darlegungen zeigen.

Wir haben die Beziehungen Hollands zu den Mittelmeerlandern in „offizielle“ und „kommerzielle“ eingeteilt, obwohl diese Gruppierung an manchen Stellen eine gewaltsame Lösung eng zusammengehöriger Dinge erforderte. Aber nur so war es möglich, ein klares Bild der Handelsbewegung zu geben, die ja

die Hauptrolle in der Verbindung zwischen Nord und Süd spielte und auf die sich demgemäß unsere Untersuchung vornehmlich konzentrieren mußte.

1. Verhältnis zu Marokko.

Die verschiedenen Verträge, die Holland während der ersten Dezennien des 17. Jahrhunderts im Mittelmeergebiete schloß, wollen wir in chronologischer Reihenfolge betrachten. Den Anfang machten die Niederländer mit Marokko. Am 15. Oktober 1596 sandten sie dem Scherif El Mansur ein Schreiben¹ und sprachen unter dem Hinweis auf ihren langjährigen Kampf gegen Spanien, den sie weiterzuführen fest entschlossen seien, nach stehende Bitte aus. Der Sultan möge allen die Straße von Gibraltar passierenden holländischen Schiffen die Häfen seines Landes öffnen, damit sie dort einen Unterschlupf finden könnten, wenn die spanischen Galeonen Jagd auf die niederländische Flagge machten. Diesem Begehren gaben die Generalstaaten um so nachdrücklicher Ausdruck, als bisher alle Versuche holländischer Schiffer, den Schutz Marokkos anzurufen, mit Gefangennahme der unglücklichen Seeleute und Verkauf in die Sklaverei geendet hätten. Zum Zeichen, daß die Staaten es ernst meinten, ward der Brief einem angesehenen Marokkaner mitgegeben, den die unter Essex fechtenden Holländer bei Cadiz gefangen genommen hatten⁸.

Wenn wir den Mitteilungen des in Marokko ansässigen niederländischen Kaufmanns Bartholomeus Jacobsz trauen dürfen, war der Scherif von Bewunderung über die Taten Wilhelms I. von Oranien erfüllt. El Mansur habe erklärt, schreibt Jacobsz, das müsse ein hervorragender Fürst sein, der mit einem so kleinen Lande einen solch heroischen und langwierigen Krieg gegen einen so mächtigen Potentaten führe, wie es der König von Spanien sei⁸.

¹ De Castries, Sources inédites, L p. 27 ff.

² De Castries, L Einleitung p. IV.

⁸ De Castries, L p. 20.

Es wahrte dann neun Jahre, ehe von seiten der Niederlande weiteres in dieser Angelegenheit geschah. Im Auftrage der Generalstaaten reiste 1605 Pieter Maertensz Coy nach Marokko. Er sollte etwa 100 maurische Sklaven, die bei der Eroberung von Sluis in die Hände der holländischen Truppen gefallen waren, nach ihrer Heimat zurückbringen. Wahrscheinlich hatte man 1604 diese Marokkaner am Leben gelassen, um sie gegen holländische Sklaven einzutauschen oder um sich ihrer als Geiseln zu bedienen. Daneben erhielt Coy verschiedene Aufträge, die es deutlich machten, daß die Rückgabe der Mauren nur Mittel zum Zweck war¹. Holland wollte seinen Handelsfahrzeugen freien Zugang zu den Häfen Marokkos verschaffen, es beabsichtigte aber auch, das gleiche Recht für die Kriegsschiffe der Republik zu erwerben. Gab der Scherif diesem Verlangen nach, so konnten die Holländer die marokkanische Küste als Operationsbasis für Unternehmungen gegen Spanien benutzen und dem Indienhandel des Gegners schweren Abbruch tun. In der Instruktion Coys tritt die antspanische Tendenz besonders scharf hervor. Man befahl ihm, dem Scherif darzulegen, daß die vereinigten Niederlande den Krieg mit Gottes Hilfe so lange fortsetzen würden, bis ihr Land vollständig von der Gewalt des Spaniers befreit, bis der Traum der spanischen Universalmonarchie ein Luftgebilde geworden sei. Endlich ließen die Staaten den Herrscher von Marokko bitten, den Verkauf von Prisen auf seinen Reeden zu gestatten und allen holländischen Sklaven die Freiheit zu schenken.

Die Mission Coys schlug vollständig fehl. Durch den Bürgerkrieg und die inneren Wirren ward dem Agenten keine Möglichkeit geboten, seine Sendung erfolgreich zu gestalten. Drei Prätendenten kämpften um den Besitz von Merrakesch. Einer nach dem anderen bemächtigte sich der Stadt, und jeder Sieger forderte von dem Vertreter der Generalstaaten reichliche Gaben. Dafür stellte er ihm eine Sicherheitswache zur Verfügung, die Coy besolden und unterhalten mußte². Diese be-

¹ Die Instruktion bei de Castries, I. p. 78 ff.

² Ebenda, Einleitung p. XIV.

ständigen Ausgaben erschöpften die Mittel des niederländischen Agenten und zwangen ihn, 30 000 fl. von seinem eigenen Vermögen zu opfern. Wahrscheinlich gaben die miserablen Finanzverhältnisse Coys den Hochmögenden Veranlassung, ihren Vertreter abzurufen (1609). So fruchtlos sein Wirken in Marokko gewesen war, zur Annäherung der beiden Mächte hatte es zweifellos beigetragen. Wurde doch ein Jahr nach der Rückkehr Coys der Vertrag zwischen dem Scherif Mulai Zidan¹ und der Union geschlossen. In dem Traktate vom 24. Dezember 1610² kam Marokko den Wünschen der Niederländer in jeder Weise entgegen. Es gestattete ihren Kriegs- und Handelsschiffen den Besuch seiner Häfen, unbehelligt sollten die Holländer dort löschen und laden können und bei Sturm oder Gefahr stets freie Einfahrt haben. Die gleiche Vergünstigung sagten die Generalstaaten den Marokkanern zu. Beide Länder garantierten sich gegenseitige Handelsfreiheit, und der Scherif versprach, für Rückgabe aller geraubten Schiffe und Güter, für Auslieferung der Sklaven Sorge tragen zu wollen. Kein Marokkaner dürfe sich in Zukunft an holländischem Eigentum vergreifen oder niederländische Seeleute in die Sklaverei verkaufen.

Das Zustandekommen dieses Akkordes hatten die Hochmögenden nicht zum wenigsten Samuel Pallache, einem marokkanischen Juden, zu verdanken, der 1608 den holländischen Boden zum ersten Male betreten zu haben scheint. In ihm und den Mitgliedern seiner Familie lernen wir Abenteurer von großer Begabung kennen, die es verstanden, alle Vorgänge im eigenen Interesse auszunutzen und alle Menschen zum Narren zu halten⁸. Der talentvollste und bedeutendste der Pallaches war Samuel. Nachdem er in Madrid vergebliche Unterhandlungen mit der spanischen Regierung, mit dem französischen und florentinischen Gesandten über den Verkauf von Tetuan geführt hatte⁴, erschien

¹ Einer der Söhne El Mansurs. Vgl. über ihn Mercier, Hist. de l'Afrique septentr. III. p. 177 ff.

² Der Vertrag bei de Castries, I. p. 577 ff.

⁸ Über Samuel Pallache vgl. de Castries L Einleitung p. XV fL

⁴ Ebenda, p. 274.

er im Frühjahr 1608 in den Niederlanden. Er richtete an die Staaten die harmlose Bitte, ihm und seinem Bruder Joseph zu erlauben, sich in Holland anzusiedeln. Dem Gesuche ward willfahren, aber schon am nächsten Tage zogen die Hochmögenden ihre Einwilligung zurück, da sie vermutlich Informationen über die Pallaches erhalten hatten. Allein der kurze Aufenthalt genügte Samuel vollkommen, um zu erkennen, daß hier ein großartiges Arbeitsfeld für einen Mann wie ihn vorhanden war, und daß eine Verbindung zwischen Marokko und der Republik ihm beträchtliche Vorteile bringen konnte. Daher pries er bei seiner Rückkehr die vereinigten Niederlande und schilderte dem Scherif ihre Macht in den leuchtendsten Farben, bis Mulei Zidan sich bereit erklärte, Samuel Pallache als marokkanischen Gesandten im Haag zu beglaubigen. Nun kam er als offizieller Vertreter Marokkos, und das Spiel war gewonnen.

Von diesem Augenblicke an, schreibt de Castries, „ist die Geschichte der niederländisch-marokkanischen Beziehungen aufs engste mit den Pallaches verflochten“ 1. Es würde zu weit führen, wollten wir uns hier auf eine Schilderung der Taten von Samuel, Joseph, Moses und David Pallache einlassen. Alle vier waren Agenten des Scherifs von Marokko, sie genossen aber in Merra-kesch ein sehr geringes Ansehen und besaßen auch wenig Einfluß am Hofe des Sultans. Den Holländern gegenüber suchten sie sich als mächtige Freunde Mulei Zidans hinzustellen, und der geriebene Samuel Pallache brachte es fertig, Vertrauter und Hofmann des Prinzen Moriz zu werden. Als Samuel im Haag starb, geleiteten Oranien, der Staatsrat und die Generalstaaten die Überreste des Verblichenen bis zur Houtstraatbrücke, von wo aus die Leiche auf einem Schlitten nach Amsterdam transportiert wurde²

Keiner der Pallaches dachte ernstlich daran, dem Scherif zu nützen oder die Staatsinteressen von Marokko irgendwie zu fördern. Für diese Juden gab es nur ein Ziel, ein Bestreben,

1 Sources inédites, Einleitung, p. XVII.

2 De Castries, Einleitung, p. XVII.

jede politische Handlung zu einem profitablen Geschäft zu machen und möglichst viel materiellen Gewinn herauszuschlagen. Wo man im Trüben fischen konnte, war sicherlich einer der Pallaches dabei. Sie scheuten vor Betrügereien und selbst vor Verrat nicht zurück, wenn ihr Vorteil auf dem Spiele stand¹. Der sehr wertvolle Bericht des Kommissars Albert Ruyl, den die Staaten 1622 nach Marokko sandten, erhebt schwere Anklagen gegen die Pallaches, die dem holländischen Agenten Hindernisse über Hindernisse in den Weg legten und Scherif wie Union hintergingen².

Es ist bemerkenswert, daß die Generalstaaten in den ersten Dezennien des 17. Jahrhunderts verschiedentlich Pläne erwogen, einen der marokkanischen Häfen zu okkupieren, um an dieser für Vorstöße gegen Spanien so vortrefflich gelegenen Küste einen sicheren Stützpunkt zu gewinnen, und um den marokkanischen Piraten besser auf die Finger passen zu können. 1608 lenkte man die Aufmerksamkeit auf Larache, 1614 auf El Mamora, 1615 Mogador und 1620 Air oder Emendera.

Der Gedanke, Larache zu besetzen, ging von einem jungen holländischen Kaufmann in Safi aus, der mit verschiedenen ihm befreundeten Amsterdamer Kaufleuten das Projekt ausgedacht hatte. Aber die Generalstaaten zogen es nicht in ernstliche Erwägung, und zwei Jahre später wurde der Platz widerstandslos von den Spaniern eingenommen⁴.

Ebensowenig glückte es Holland, El Mamora in seinen Besitz zu bringen. Die spanische Flotte bemächtigte sich unter dem Kommando von Don Luis Fajardo⁶ des Hafens, obwohl der holländische Admiral Jan Evertsen vor der Reede lag. Er war beauftragt, gegen die marokkanischen Piraten zu kreuzen und

¹ Vgl. darüber de Castries, ü. p. 578 ff., 627 ff. Ferner Brief von Mulei Zidan an d. Generalst., 17. Januar 1617.

² Das Dokument befindet sich im Legatie Archief Nr. 1145.

⁸ El Ara'isch, 70 km südlich von Tanger.

⁴ De Castries, I. p. 624.

⁶ Mercier, Hist, de l'Afrique septentr. UL p. 196.

wartete gerade auf Nachrichten von Samuel Pallache, der den Staaten die Okkupation von El Mamora vorgeschlagen hatte. Als der Scherif von diesem Projekte Kenntnis erhielt, gab er Befehl, Pallache zu verhaften. Aber Samuel war auf seiner Hut und entzog sich der Strafe durch eilige Flucht¹. Von Mogador ist in den Quellen wenig die Hede, während wir über Emendera aus dem Journal Ruyls erfahren, daß der Hafen eine sehr un günstige Einfahrt besaß, und daß Versuche der von dem Kom missar aus Holland mitgebrachten Arbeiter, im Fahrwasser liegende Felsen zu beseitigen, sehr wenig Erfolg hatten.

Die Bestimmungen des Vertrages, wonach alle Sklaven so fort freigelassen werden sollten, blieben natürlich unerfüllt. Auch dachten die marokkanischen Seeräuber gar nicht daran, ihre Angriffe auf niederländische Schiffe, die in die Straße von Gibraltar einsegelten oder aus dem Mittelmeer kamen, einzu stellen. Vielleicht hatte Mulei Zidan die besten Absichten, sein den Generalstaaten gegebenes Versprechen zu halten. Er besaß aber gar keine Autorität und infolgedessen auch keine Macht, die Korsaren zum Gehorsam zu zwingen. In der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts ward Saleh das berüchtigste Raubnest an der afrikanischen Westküste, und der Gouverneur dieser Stadt führte ein völlig absolutes Regiment. Um die Mitte der 20er Jahre war Morato Reis oder Morato Arrais, wie er in den Quellen genannt wird, Admiral von Saleh. Eine Persönlichkeit, die einer näheren Untersuchung wert wäre. Morato Reis stammte aus den Niederlanden, sein richtiger Name war Jan Janssen van Haarlem. Er scheint zuerst eine Art von Seeräuberkommissionär gewesen zu sein und für Simon Danser, Claes Gerritsz Compaen und an dere Korsaren Prisen in Saleh verkauft zu haben². Über seinen Werdegang wissen wir nichts Sicheres⁸ und es steht dahin, ob

¹ Vgl. darüber Journal von Jan Lievens bei de Castries, II. p. 860.

² L. van den Bosch, Leevan en Daaden der Doorlnchtigste Zeehelden (Amsterdam 1683) p. 161 ff.

⁸ Möglicherweise finden sich Nachrichten darüber in dem Werke von Pierre Dan, Historie van Barbaryen (2. Band von Simon de

Jan Janssen als Chef der marokkanischen Freibeuter noch aktiven Anteil am Seeraub nahm oder aus dem Prisenverkauf allein hohe Prozente bezog. In der Hellwaldschen Ausgabe der „Voyage d'Adrien Matham“ findet sich folgende Notiz über ihn: „C'était un des pirates les plus audacieux de Barbarie, et Salé lui doit presque exclusivement à lui seul la grandeur et l'importance que cette ville acquit dans la suite, comme principal repaire des corsaires de Barbarie“¹. Irren wir nicht, so kommt der Name Jan Janssen 1624 zum ersten Male in niederländischen Quellen vor.

Am 18. August dieses Jahres schrieb Moses Pallache den Generalstaaten einen Brief, worin er meldete, Mulei Zidan habe den Morato Reis zum Admiral von Saleh ernannt und ihm (auf Andringen von Moses Pallache) Ordre gegeben, keinen Niederländer als Sklaven zu verkaufen, noch Schiffe oder Waren der holländischen Freunde anzutasten. Der Pirat habe darauf entgegnet, er sei den Staaten wohlgewogen und werde ihre Interessen zu wahren wissen². Wie Jan Janssen in Wirklichkeit über diesen Punkt dachte, ward den Hochmögenden sofort offenbar. Ende Oktober 1624 schleppten die Korsaren von Saleh ein niederländisches Schiff in den Hafen, dessen Führer unter Berufung auf seine Nationalität vergebens beim Gouverneur protestierte. Die ganze Ladung ward ihm genommen, und man war gnädig genug, Schiffer und Schiff nach Holland zurückzusenden⁸. Was nützte es den Generalstaaten, daß sie noch im gleichen Jahre den Export von Waffen und Munition nach Saleh erschwerten⁴. Derartige Maßnahmen hatten dieselbe Wirkung wie

Vries, Handelingen en geschiedenissen voorgevallen tusschen den Staat der Ver. Nederlanden en dien van de zeeoovers in Barbaryen, Amsterdam 1684), das uns leider nicht zugänglich war.

1 Der Maler Adrien Matham bereiste Marokko 1640/41. Die Hellwaldsche Ausgabe erschien 1866 im Haag. Vgl. dort p. 50, Anm. 2.

9 Wie sich später herausstellte, wollte Moses Pallache holländischer Konsul in Saleh werden.

8 Secreete Cassa, Lit. D. Loq. Q. Nr. 14.

4 Brief der Generalst. an die Admiralitäten vom 27. Nov. 1624, ebenfalls in der Secreete Cassa im gleichen Bündel.

Erlasse des Scherifs an die Freibeuter, holländische Schiffe zu schonen. Da die marokkanischen Korsaren in den 20er und 30er Jahren des 17. Jahrhunderts der Schifffahrt viel zu schaffen machten, knüpfte die Union verschiedentlich Unterhandlungen mit dem Gouverneur und dem Bat von Saleh an, die zu keinem Resultate führten¹. Als aber alles nichts half, entschloß man sich, einen niederländischen Konsul in Saleh anzustellen, und betraute Juriaan van Bystervelt mit dem schwierigen Posten⁸. Auch dieser Versuch mißlang. Nachdem dann mehrere Konsuln Mühe und Arbeit aufgewandt hatten, holländische Seeleute aus der Sklaverei zu befreien und Eigentum ihrer Landsleute zurückzufordern, traf Holland 1651 ein Abkommen mit Saleh, worin die Stadt die Erfüllung des Vertrages von 1610 zusagte¹. Auch der neue Traktat hatte nur ephemäre Bedeutung, und alsbald begannen die Klagen über die Gewalttaten der Marokkaner von neuem.

2. Stellung der Republik zur Pforte und die Tätigkeit Cornelia Hagas in Konstantinopel.

Von größerem Werte als die Übereinkunft der Niederlande mit Marokko war die Verbindung, welche die Republik mit der Pforte einging. Obwohl die ersten Schritte schon im Jahre 1604 unternommen wurden, kam ein Vertrag nicht vor 1612 zustande. Daß Holland und die Türkei während der Waffenruhe mit Spanien in nähere Beziehung traten, war erklärlich. Die Einstellung der Feindseligkeiten bot den Generalstaaten die beste Gelegenheit, mit den alten Gegnern der spanischen Monarchie Fühlung zu suchen und sich rechtzeitig nach Hilfe umzusehen.

Wie im Nordwesten Afrikas gaben auch im östlichen Mittelmeergebiet Klagen von Kaufleuten und Reedern den Hochmögenden

¹ Vgl. Briefe der Staaten an den Gouverneur und Rat von Saleh v. 3. Sept. 1627; 29. Juli, 25. Okt., 20. Dez. 1629; 4. Juni 1635. Bericht des Kommissars Jan Wendels 1630/31, Loketkas (Marokko) Loq. V. Lit. W. Nr. 21.

² Res. d. Generalst., 29./31. Dez. 1635.

⁸ Brief des Gouverneurs von Saleh vom 13. Juli 1651.

1604 Veranlassung, ein Schreiben an den Großherrn in Konstantinopel zu richten. Sie wiesen auf ihren langjährigen Kampf mit Spanien hin und ließen zwischen den Zeilen durchblicken daß der Haß gegen Philipp die Niederlande gewissermaßen zu natürlichen Bundesgenossen der Pforte mache. Sodann ward die Bitte um Handelsprivilegien und freie Schifffahrt in den osmanischen Häfen ausgesprochen, unter der Versicherung, man werde den Türken die niederländischen Reeden gleichfalls öffnen. Dieser Brief scheint unbeantwortet geblieben zu sein. Erst im Jahre 1610 bewies die Regierung in Konstantinopel, daß ihr an der Freundschaft der Niederländer in der Tat viel gelegen war. Die Generalstaaten erhielten Schreiben vom Padischah und dem türkischen Admiral Chalil Pascha, während sich der Großwesir direkt an den Prinzen Moriz gewandt hatte¹. In den Briefen ward der Union mitgeteilt, der Sultan sei geneigt, den Holländern freien Handel unter eigener Flagge in seinen Landen zu gestatten. Er bitte die Hochmögenden, einen Gesandten zur Pforte zu schicken, der Verhandlungen darüber führen solle. Daß dies der Wille und Wunsch des Großherrn war, ersahen die Staaten auch aus einem Schreiben des in Konstantinopel wohnenden Kaufmanns Giacomo Gisbrecht².

Am 24. Dezember 1610 kam die Angelegenheit in den Generalstaaten zur Sprache. Es wurde der Vorschlag gemacht, Dr. Comelis Haga, der gerade aus Schweden zurückgekehrt⁸ war, mit drei Begleitern nach Konstantinopel zu senden. Er möge die Bedeutung und Tragweite des Anerbietens ergründen und darüber Bericht erstatten. Alsdann wolle man entscheiden, ob ein Gesandter oder ein Konsul die Republik am goldenen Horn vertreten solle.

¹ Res. d. Generaled, 25. Okt., 22. Nov. 1610; Meteranus novus ü. p. 293 f.; Bydr. tot geschiedenis van het Nederl. zeewezen, p. 805.

² Giacomo Gisbrecht an d. Generalst., 24. Aug. 1610.

⁸ Er hatte dort als Gesandter der Regierung, aber auf Kosten einiger Handelsfirmen auf Rückgabe von zwei gekaperten Fahrzeugen unterhandelt.

Cornelia Haga stammte aus Schiedam, hatte Jurisprudenz studiert und sich im Haag als Advokat niedergelassen¹. Da er ein gewandter Diplomat zu sein schien, konnte es nicht be fremden, daß die Wahl der Staaten auf ihn fiel. Nach langen Beratungen, die sich bis zum Sommer 1611 hinzogen, ward am 25. Juli der Beschluß gefaßt, Haga zum Großherm reisen zu Lassen. Man beauftragte ihn, in Konstantinopel die Befreiung aller in Tunis, Algier und in anderen türkischen Gebieten gefangen gehaltenen Holländer zu erwirken und die Pforte zu bestimmen, Kaufleuten und Schiffen dieselben Privilegien zu gewähren, die Franzosen und Engländern zugestanden seien. In diesem Sinne ward auch die Instruktion des Gesandten ab gefaßt².

Wir sehen, von einem Bündnis mit dem Padischah war zunächst keine Rede. Die Mission Hagas diente offiziell nur den merkantilen Interessen, sie hatte den Zweck, Handel und Schifffahrt in den türkischen Gewässern Erleichterungen zu ver schaffen und den unglücklichen Sklaven zu helfen. Aber in den Empfehlungsbriefen, die der Gesandte für die Großwürdenträger mitbekam, deuteten die Staaten, wie im Jahre 1604, vorsichtig an, daß die Feindschaft gegen Spanien ein gemeinsames Band zwischen den Niederlanden und dem osmanischen Reich bilde.

Auf Wunsch der Regierung sollten Haga nicht mehr als vier Personen auf seiner Reise begleiten, die in aller Stille vor sich gehen mußte. Zur Suite gehörten u. a. Lambert Verhaer, ein früherer Goldschmied, und Comelis Pauw, der Sohn des Amsterdamer Bürgermeisters Reynier Pauw.

Haga verließ sein Vaterland am 7. September 1611 und fuhr über Cöln, Frankfurt, Nürnberg, Regensburg nach Wien, wo er den Beamten, die seine Pässe revidierten und neue aus stellten, erklärte, er reise auf Kosten niederländischer Privatleute

¹ Vergl. über Haga: A. J. van der Aa, Biographisch Woordenboek der Nederlanden VI. p. 22 ff.

² s Instructieboek d. Generalstaaten, 1611/23, No. 11. Dattiert: 11. August 1611.

nach der Türkei, um dort gefangene Holländer loszukaufen¹. Die Weiterfahrt gestaltete sich außerordentlich schwierig. Im Grazer Gebiet und in Fiume wurden die Holländer aufgehalten² und entgingen glücklich der Gefahr, in ihrer wahren Eigenschaft als Gesandte der Staaten erkannt zu werden. Hätte man erfahren, daß Haga mit dem Großtürken in Unterhandlung treten sollte, er wäre wahrscheinlich verhaftet oder zur Rückkehr gezwungen worden. Von Venedig gelangte die Gesandtschaft wohlbehalten bis Chios und erreichte nach mancherlei Widerwärtigkeiten am 17. März 1612 Konstantinopel³. Hier erwartete sie eine bittere Enttäuschung, die jede Hoffnung auf rasche Erledigung der Aufträge zunichte machte. Chalil Pascha, der eifrigste Förderer des Gedankens einer türkisch-niederländischen Allianz, war seines Amtes entsetzt worden. Infolgedessen sah sich Haga vor eine schwere Aufgabe gestellt⁴. Unmittelbar nach dem Sturze Chalils hatten die Vertreter Frankreichs und Venedigs einen energischen Protest gegen das Erscheinen des niederländischen Gesandten erhoben. Verleumdungen wurden ausgestreut und Haga wie seine Begleiter als Spione verdächtigt. Mit allen Mitteln wollte man verhindern, daß die junge Republik, in der Franzosen und Venetianer eine gefährliche Rivalin auf kommerziellem Gebiete sahen, festen Fuß im Morgenlande fesse. Aber Haga verzagte nicht. Er machte dem Kaimakam⁵, dem Mufti, Admiral sowie den übrigen Wesiren seine Aufwartung, überreichte ihnen die Schreiben der Hochmögenden und verteilte die mitgebrachten Geschenke⁶. Ein jeder beeilte sich, ihm zu versichern, wer die Freundschaft der Pforte suche, werde stets mit offenen Armen empfangen, ein

¹ Haga an d. Generalst., 12. Okt. 1611 (aus Wien).

² Haga an d. Generalst., 5. Januar 1612 (aus Zante).

³ Haga an d. Generalst., 24. März 1612.

⁴ Dem Folgenden liegen Hagas Briefe an d. Generalst. vom 24. März, 6. Mai, 6. Juli, 24./25. August 1612 zugrunde.

⁵ Der Großwesir Nassuf Pascha befand sich auf dem Heimmarsch aus dem persischen Kriege.

⁶ Die Liste der Geschenke bei Meteranus novus II. p. 297.

jeder versprach, das Gesuch um eine Audienz beim Sultan nach Kräften unterstützen zu wollen. Aber neue Hemmnisse waren zu überwinden, ehe der Wunsch in Erfüllung ging. Die Residenten der anderen Mächte arbeiteten rastlos, das Vorhaben Hagas zu vereiteln. Sie scheuten keine Mühe und suchten durch Geldgeschenke die Gunst der Wesire zu erkaufen. Der französische Gesandte und der venetianische Bailo führten die heftigste Sprache gegen die Niederländer und warnten vor ihnen und ihren verderblichen Plänen. Die Situation ward kritisch, als Giacomo Gisbrechti und seine Brüder zu den Gegnern Hagas übertraten. Im stillen hatte der ehrgeizige Kaufmann gehofft, die Staaten würden ihm zu ihrem Vertreter ernennen» Darum fühlte er sich gekränkt und ließ unter Franzosen und Venetianern die Nachricht verbreiten, Haga sei nur als Bote zur Pforte gekommen, um Briefe der Hochmögenden zu überreichen. Der wahre Gesandte folge mit kostbaren Geschenken. Gelang es den Widersachern, den Sultan zu überzeugen, so war alles verloren. Bitter beklagte sich Haga über „diese Leute,, die aus Eigennutz Ehre und Ruf der vereinigten Niederlande mit Füßen traten. Doch auch jetzt ließ er den Mut nicht sinken und begann nach dem Vorbilde der Gegner zu handeln. Unter Juden und Türken gewannen die Holländer Freunde. Es glückt* ihnen sogar, den Kislar Aga, das mächtige Haupt der schwarzen Eunuchen, auf ihre Seite zu ziehen. Da spielten die Feinde den letzten Trumpf aus. Sie verfaßten eine Schmähschrift gegen die Niederlande, die dem Großherm heimlich übergeben werden sollte. Allein der Plan ward verraten. Durch den Kislar Aga erfuhren Haga und seine Vertrauten von dem Libell und beschuldigten entrüstet den französischen Gesandten und den Bailo der Autorschaft. Aber die Gnade des allmächtigen Gottes, schreibt Haga, habe ihm endlich den Sieg über seine Feinde verliehen. In Gegenwart aller Großwürdenträger fand am 1. Mai 1612 die feierliche Audienz statt. Der türkische Hof entfaltete eine pomphafte Pracht, und nach dem Empfang ehrte Sultan Achmed den niederländischen Gesandten durch ein großes Bankett „Es schien ein Tag des Triumphes zu seintf, berichtete er am

5. Mai. „Man spricht in der ganzen Stadt bei groß und klein von nichts anderem als von der Ehre, die Euch Hochmögliche Herren in meiner Person zu Schimpf und Schande der Gegner erwiesen ward.“

Anfang Juli wurde dann der Vertrag mit der Pforte ab* geschlossen, der auf dem Papier den Wünschen der Republik in weitgehendster Weise Rechnung trug¹. Die Kernpunkte lauteten:

Der Sultan willigt in die kostenlose Freigabe der niederländischen Gefangenen und verbietet seinen Untertanen, Staatsangehörige der vereinigten Niederlande in die Sklaverei zu schleppen. In allen Teilen des osmanischen Reiches dürfen die Holländer frei und unbehindert Handel treiben. Die Pforte gewährt ihnen dieselben Vergünstigungen und Privilegien, deren sich Franzosen und Engländer im Orient erfreuen⁸ und gestattet der niederländischen Regierung, Konsuln mit administrativen und richterlichen Befugnissen in der Levante anzustellen. Sollten Differenzen zwischen einzelnen holländischen Kaufleuten entstehen, so liegt die Entscheidung allein in der Hand des Gesandten oder des Konsuls, der das Urteil nach niederländischem Gesetze fällt. Zivilprozesse zwischen Holländern und Türken werden vor dem Kadi ausgetragen. Wer Klage gegen einen Konsul der Republik erheben will, muß sich an die hohe Pforte wenden, die dafür allein zuständig ist. Bei Todesfällen von holländischen Untertanen ist der Nachlaß, falls kein Testa

1 Der Vertrag bei I. dn Mont, *Corps Universel Diplomatique* (Amsterdam, Haag 1728) T. V., 2. Hälfte, p. 205 ff. L. von Aitzema, *Saken van Staet en Oorlog* I. p. 831 ff. Im kurzen Auszug bei A. Kluit, *Historiae federum Belgii federati* (Leiden 1790) I. p. 832 ff. 1634 wurde die Kapitulation aufs neue bestätigt und durch kleine Bestimmungen erweitert.

2 Über den Inhalt der französischen und englischen Kapitulation vergl. Lippmann, *Konsulajurisdiktion*, p. 60, 71 f. Für das niederländische Konsularwesen möchten wir auch auf die soeben erschienene Schrift von W. B. Engelbrecht, „*De positie van den consul missus in Turkije*“ verweisen.

ment vorhanden sein sollte, dem Konsul zu übergeben, der für die Versendung nach der Heimat Sorge zu tragen hat.

Ein besonderer Paragraph regelt die Zollfrage und bestimmt, daß die Kaufleute von allen aus- und eingehenden Waren 3 % vom Werte an die türkische Douane zu zahlen haben. Endlich wird dem Wunsche Ausdruck gegeben, Haga möge als Gesandter am Hofe des Sultans in Konstantinopel bleiben.

Mit seinem Erfolge durfte der Vertreter der Generalstaaten wohl zufrieden sein. Es war ihm gelungen, eine Kapitulation abzuschließen, die den Holländern das Recht gab, das östliche Mittelmeerbecken unter eigener Flagge zu befahren und eigene Konsulate zu errichten, die den niederländischen Kaufmann von der Vormundschaft Englands und Frankreichs im Gebiete des Padschahs befreite. Kamen die Vorteile des Vertrages auch in erster Linie Handel und Schiffahrt zugute, so konnte man doch hoffen, daß sich nach und nach eine politische Verbindung zwischen beiden Vertragsteilen entwickeln würde. Daher waren die Staaten mit dem Verbleib ihres Gesandten in der Türkei einverstanden und ermahnten ihn, nun alle Kräfte daranzusetzen, die Zugeständnisse zu verwirklichen²

Als Haga seine Tätigkeit in Konstantinopel begann, ahnte er nicht, daß volle 28 Jahre vergehen sollten, ehe er den niederländischen Boden wieder betrat. Und ebensowenig konnte er voraussehen, wie schwer und mühselig die Aufgabe sein würde, an diesem Hofe seinen Mann zu stehen. Einen Vorgeschmack davon bekam er schon am 2. Oktober 1612. Der aus Kleinasien zurückgekehrte Großwesir Nassuf Pascha befahl den niederländischen Gesandten zur Audienz⁸ ließ sich Vortrag über seine Mission halten und gab ihm keine freundliche Antwort. Mit der Übereinkunft, meinte Nassuf, werde es wohl wie 1583 gehen. Kaum hätten die Engländer die Kapitulationsakte in Händen

1 Kontanten waren dem Zoll nicht unterworfen.

s Res. d. Generalst., 4., 8. Dezember 1612.

8 Tagebuch Hagas (6. Juli 1612 bis 1. Oktober 1613), *Secreete Cassa Lit. D. Loq. L. Nr. 18.*

gehabt, da seien bereits ihre Seeräuber in den türkischen Gewässern erschienen. Diesen Vorwurf wies Haga energisch zurück. Seit Jahren pflegten seine Landsleute unter französischer oder engländischer Flagge die morgenländischen Häfen zu besuchen, ohne Freibeuterei zu treiben. Doch er sah ein, daß der Großwesir ein gefährlicher Gegner werden könnte, und riet den Staaten, sich durch Geschenke und Briefe um das Wohlwollen des allmächtigen Günstlings zu bemühen¹.

Frischen Mutes ging Haga an die Lösung der ihm von der Union gestellten Aufgaben. Von seiner Wirksamkeit auf kommerziellem Gebiete, von der Anstellung niederländischer Konsuln in der Levante wird nachher die Rede sein, und wir werden Gelegenheit finden, die Handelsverhältnisse zu schildern, welche der Gesandte im Orient vorfand.

Außerordentliche Schwierigkeiten bereitete ihm die Befreiung der gefangenen niederländischen Seeleute. Zwar hatte der Vertrag sofortige kostenlose Freigabe aller Sklaven verheißen, aber die Erfüllung des Versprechens ließ auf sich warten und schien ein frommer Wunsch zu bleiben. Haga tat sein Möglichstes, den armen Menschen zu helfen, aber wie sollte er den Aufenthaltsort jedes einzelnen Gefangenen, dessen Name ihm von den Admiralitäten oder den Heimatsbehörden mitgeteilt ward, ausfindig machen? Der eine saß auf der Ruderbank von irgend einer türkischen Galeere, der zweite befand sich in der Gewalt eines reichen Beys, den dritten bargen Kerkermauern. Hatte der Gesandte aber nach langem Suchen einen Schiffer entdeckt, so wollte ihn sein Herr nur gegen Bezahlung freigeben. Nicht selten erhob auch der Reis Einspruch und brachte den Ruder knecht auf einer anderen Galeere unter, wenn mit Visitation gedroht wurde.

Haga hat uns eine Reihe von Briefen hinterlassen, bei deren Lektüre wir seinen Kummer nachempfinden, daß alle Anstrengungen, die Unglücklichen von ihrem entsetzlichen Lose zu

¹ Haga an d. Generalst., 10. Nov. 1612; Res. d. Generalst., 28. Jan. 1618.

befreien, so häufig umsonst waren¹. Wohl entriß er manchen bereits verloren geglaubten Seemann dem Verderben, aber das Resultat der langjährigen Mfihen stand doch in gar keinem Verhältnis zu der geleisteten Arbeit, weil Hunderte von Sklaven im Elend zurückblieben, und jeder Raubzug neue Opfer forderte. East nackt und halb verhungert sandten die Türken Haga freigelassene Niederländer ins Haus, sodaß er sie mit dem Aller notwendigsten versehen, manchmal wochenlang beherbergen und beköstigen mußte, bis sich Fahrgelegenheit nach der Heimat bot. Infolge der weiten Entfernung und der eigentümlichen Stellung der Barbareskenstaaten zur Pforte waren die in Tunis und Algier befindlichen Sklaven dem Machtbereich Hagas fast vollständig entzogen. Er konnte wohl kaiserliche Befehle erwirken, die den Gouverneuren der Barbareskenstaaten in ein dringlicher Sprache die Herausgabe der Sklaven befahlen, aber war den Unglücklichen damit geholfen?

Aus den Akten gewinnt man den Eindruck, als habe Haga in späterer Zeit seine Fürsorge für die gefangenen Landsleute auf das östliche Mittelmeerbecken beschränkt und die Arbeit in Tunis und Algier den dortigen Vertretern der Generalstaaten überlassen. Beraubten aber die Barbaresken holländische Schiffe an der syrischen, kleinasiatischen Küste oder im ägäischen Meere, so ließ der Gesandte zuweilen durch einen Vertrauten Vorstellungen bei den Gewalthabern und Diwanen der Raubgebiete erheben. 1624 z. B. schickte er den Juden Isaak About nach Nordafrika, um das von dem Amsterdamer Kaufmann Albert Schuyt mit Zinn, Blei und Kolonialwaren beladene Fahrzeug St Pieter zu reklamieren².

Daneben entfaltete Haga eine rege politische Tätigkeit, die vornehmlich darauf gerichtet war, den Interessen Österreichs

¹ Vergl. darüber Haga an d. Generalst., 25. Okt. 1613; 7. März 1614; 25. Mai 1619; 26. Dez. 1620; 20. April 1621; 2. Juni 1626; 16. August, 18. Sept. 1681 usw. Ferner Brief des Schiffers Claes Jacopsz vau Zuiderwoude an seine Frau, 2. Jan. 1632.

* Haga an d. Generalst., 13. April 1624. Isaak About an d. Gesandten, 12. Juni, 8. Okt. 1624.

Witjen, Niederländer im lüttelmeergebiet.

und Spaniens im Orient entgegenzuwirken und den Haß der Osmanen gegen beide Linien des Hauses Habsburg zu schüren.

Am Wiener Hofe scheint man schon 1612 eine richtige Vorahnung davon gehabt zu haben. Als die Gesandten von Pfalz-Neuburg in diesem Jahre vom Kaiser empfangen wurden, machten Matthias und Klesl ihnen heftige Vorwürfe, daß ihr Fürst Anlehnung bei den Niederländern, diesen Wasserschweizern, suche. Der kaiserlichen Regierung sei zu Ohren gekommen, die holländische Gesandtschaft zum Großherm verfolge kein anderes Ziel, als die Türken gegen das heilige römische Reich aufzuhetzen. Die Neuburger beeilten sich, dem Monarchen zu erwidern, daß den Holländern derartige Absichten fernlägen. Sie wollten nur Handelsvorteile in den Landen des Sultans gewinnen¹. Aber das Mißtrauen wuchs, je mehr man Kenntnis von dem Treiben Hagas in Konstantinopel erhielt. 1615 meldete Brederode den Staaten aus Heidelberg, es herrsche sowohl in Wien als auch bei den protestantischen und katholischen Fürsten Deutschlands Besorgnis, daß die Holländer einen neuen Türkenkrieg heraufbeschwören würden. Zwei Jahre früher verlautete gerüchtweise in Venedig, die Hochmögenden hätten einen Bund mit den Osmanen geschlossen, um ihnen bei der Eroberung von Kandia behilflich zu sein⁸.

Die gemischten Gefühle, mit denen der Kaiserhof Hagas Auftreten am goldenen Horn betrachtete, zeigten jedenfalls, daß man in Wien die Bedeutung dieses Mannes nicht unterschätzte. In erstaunlich kurzer Zeit war es ihm gelungen, eine einflußreiche Stellung bei der Pforte zu erhalten. Er verdankte dieses Glück zum großen Teil seiner diplomatischen Geschicklichkeit, aber auch das Bewußtsein, in ihm einen entschiedenen Gegner Spaniens zu besitzen, trug zur Erhöhung des Ansehens wesentlich bei. Als sich im Jahre 1620 Gewitterwolken über dem Haupte des venetianischen Bailos zusammenzogen, und der Großwesir wegen

¹ Düsseldorf Archiv, Handel Nr. 4, Vol. 4. Wir verdanken die Kenntnis dieser Notiz einer liebenswürdigen Mitteilung Eberhard Gotheins.

* Arend, van Rees, Brill, Algern. Geschied. UL 2, p. 584f.

Wegnahme einer tunesischen Galeere die Beziehungen zur Signoria abbrechen wollte, war es Haga, der die hadernden Parteien versöhnte.

Mit gespanntester Aufmerksamkeit verfolgte er alle Bemühungen Spaniens, zu einem definitiven Friedensschluß mit der Türkei zu gelangen. Seit dem Beginn des 17. Jahrhunderts waren „offene oder verkappte spanische Agenten, meist Juden und Jesuiten“ in Konstantinopel tätig¹, das Friedenswerk zur Vollendung zu bringen. Sie fanden bei dem kaiserlichen Gesandten Schutz und Zuflucht. 1619 versuchte Baron Mollart, der deutsche Geschäftsträger am Hofe des Sultans, einen entscheidenden Schritt in dieser Richtung zu tun und den Generalfrieden zwischen der Pforte und dem Hause Habsburg herzustellen. Haga benachrichtigte sofort die Generalstaaten, von denen er die Weisung erhielt, unter allen Umständen diese Bestrebungen zu vereiteln. Philipp wolle dadurch nur freie Hand gegen die Protestanten gewinnen². Glücklicherweise lenkte der Ausbruch des böhmischen Krieges die Blicke der Türken nach Norden ab, so daß die Unterhändler zunächst nichts ausrichten konnten. Nach der Schlacht am weißen Berge erneuerte Spanien das Experiment. Es lag dem König sehr viel daran, den Frieden mit den Osmanen sobald als möglich herbeizuführen, weil er allein die spanische Macht von dem Zwang zu befreien vermochte, starke Besatzungen in Unteritalien zu halten. War die Türkengefahr vorüber, so durfte Philipp die dortige Truppenzahl verringern und die freigewordenen Regimenter vor andere Aufgaben stellen⁸.

Von 1623 ab erschienen verschiedene spanische Vermittler in der türkischen Kapitale, die mit lockenden Versprechungen, mit Geld und Geschenken für die Friedensidee warben. Als der Gefährlichste von ihnen konnte wohl Giovanni Battista Mont

1 Zinkeisen, IV. p. 233.

2 Res. d. Generalst., 13. Dez. 1619; De Gids, 1873, II. p. 236; Arend, van Rees, Brill, Alg. Gesch. UL 3, p. 369.

8 Thomas Roe, Negotiations, p. 198.

albano aus Bologna gelten¹. Die ihm von Madrid mitgegebene Instruktion kennen wir aus den Aufzeichnungen des schon genannten englischen Gesandten Thomas Roe⁸. Danach versprach der spanische König, alle türkischen Gefangenen herauszugeben und die Osmanen in Zukunft zu Wasser und zu Lande zu schonen, wenn der Sultan in den ewigen Frieden mit Spanien willige. Ferner gelobte Philipp, den Türken die Gewürze und Gewebe Indiens über Ormus billiger zu liefern, als Engländer und Holländer es vermöchten. Dadurch würden auch die osmanischen Zölle erheblich bessere Einnahmen haben. Schließlich erbot er sich, den König von Polen zu bestimmen, den Kosaken das Seeräuberhandwerk auf dem schwarzen Meere zu legen.

Obwohl Montalbano sehr behutsam zu Werke ging, und der kaiserliche Gesandte ihn mit seinem Schilde deckte, setzten die übrigen Diplomaten, Haga und Boe an der Spitze, ihre ganze Kraft ein, um die spanischen Pläne zu durchkreuzen. Sie klärten die Wesire über den Wert der Anträge auf, und Roe hob u. a. hervor, daß die portugiesischen Untertanen der iberischen Monarchie durch Engländer und Holländer aus dem persischen Golf und dem roten Meere völlig verdrängt seien.

Trotz außerordentlicher Anstrengung gelang es Montalbano nicht, zur Audienz zugelassen zu werden. Er verließ Konstantinopel, und am 5. September 1626 schrieb Haga den Staaten triumphierend, die spanische Mission sei endgültig gescheitert. Die Erfolge, die der Gesandte den Friedensvermittlern gegenüber davontrug, erfüllten ihn mit besonderem Stolz. Daher kam er auch in dem Rapport von 1639, worin er den Hochmögenden Rechenschaft über seine Wirksamkeit in der Türkei gab, noch einmal darauf zurück und bemerkte, er habe die Überredungskünste der spanischen Agenten stets zuschanden zu machen gewußt⁸.

¹ Zinkeisen, IV. p. 238 ff.

^a Negotiations, p. 422.

⁸ Hagas Rapport vom 12. Nov. 1689 befindet sich in der Seecrete Cassa Lit. D. Loq. N. Nr. 58.

Als guter Calvinist hielt Haga es für eine der wichtigsten Aufgaben, dem von den Jesuiten hart bedrängten griechischen Patriarchen Cyrillus Lucaris Hilfe und Beistand zu leisten. Auch darin fand er einen gleichgesinnten Genossen an Thomas Roe, der sich leidenschaftlich des Oberhirten der griechischen Gemeinde annahm. Zu Anfang des 17. Jahrhunderts hatten die Jesuiten festen Fuß in der türkischen Metropole gefaßt. Sie traten sofort in scharfen Gegensatz zum griechischen Klerus und setzten alle Hebel in Bewegung, um die Bekenner des griechisch-katholischen Glaubens zum Abfall zu bringen, sowie die Stellung des Patriarchen, der Erzbischöfe und Bischöfe zu erschüttern¹. In diesen Bestrebungen wurden die Jesuiten von dem französischen und dem kaiserlichen Gesandten unterstützt. 1622 glückte es der jesuitischen Partei, den Großwesir durch Bestechung soweit zu treiben, daß er Cyrillus seines Amtes entsetzte, ihm Rhodus als Verbannungsort anwies und einen exkommunizierten Bischof, ein Werkzeug der Jesuiten, zum Oberhaupt der griechischen Kirche machte. Aber der neue Patriarch und sein Nachfolger, der Metropolit von Adrianopel, konnten sich kein Ansehen bei den Gläubigen verschaffen. Es war daher für die Freunde des Cyrill, die von Haga und Roe energisch unterstützt wurden, ein leichtes, den alten Patriarchen zu restituieren, zumal da sich ein Wechsel im Großwesirate vollzogen hatte. Doch die Jünger Loyolas ließen sich nicht einschüchtern und setzten den Kampf gegen die griechische Geistlichkeit solange fort, bis der Großwesir 1628 die Jesuiten aus ihren türkischen Missionen verbannte. Die Wirkung dieser Maßregel war nur von kurzer Dauer. Nach und nach tauchten die Patres in Konstantinopel, Chios, Smyrna, Cypem, Aleppo usw. wieder auf, aber sie hüteten sich wohl, dem ersten Minister noch einmal Grund zur Entfernung zu geben. Daß sie im stillen die griechische Kirche weiter bekämpften, vermochte Haga nicht zu verhindern. Er stand nach Roes Fortgang allein der Jesuitenphalanx gegen-

¹ Vergl. über das Folgende Roe, *Negotiatdons*, p. 36, 184, 186, 184, 213 und *passim*. Zinkeisen, IV. p. 362 ff.

Aber und war außerstande, das gräßliche Geschick, welches den alten Cyrillus im Jahre 1637 überkam, von ihm abzuwenden. Der Patriarch ward beschuldigt, sich in hochverräterische Umtriebe mit Russen und Kosaken eingelassen zu haben. Vielleicht war die ganze Anklage nur ein jesuitisches Lügengewebe, aber sie erfüllte den Sultan Murad mit solchen Grimm, daß er den unglücklichen Seelenhirten erdrosseln ließ.

Der antihabsburgische und antikatholische Charakter der englischen und niederländischen Politik in Konstantinopel trat noch in einer anderen Frage scharf zutage. Haga und Roe wurden die Anwälte Bethlen Gabors bei der Pforte¹. Das Verhältnis des holländischen Gesandten zu diesem wankelmütigen, treulosen, aber klugen und vorwärtsstrebenden Fürsten ist bereits von J. W. G. van Oordt in einer lehrreichen Studie ausführlich behandelt worden² während Zinkeisen seinen Ausführungen über den Herrscher Siebenbürgens die Gesandtschaftsberichte Roes zugrunde gelegt hat. Van Oordt bezeichnet Bethlen Gabor treffend als die Kette, welche die Türkei an die deutschen Wirren fesselte, und bemerkt weiter, daß auch die niederländische Diplomatie in Konstantinopel durch die guten Beziehungen Hagas zum Souverän* von Transsilvanien Anteil am 30jährigen Kriege nahm⁸. Anfänglich scheint sich der Vertreter der Generalstaaten von jeder Einmischung in die siebenbürgischen Angelegenheiten ferngehalten zu haben. Wohl lassen seine Briefe ein warmes Interesse für Bethlen Gabor erkennen, aber beratend und helfend trat Haga dem Siebenbürgener erst 1620 zur Seite, als er die Instruktion der Generalstaaten vom 13. Dezember 1619 erhalten hatte. Zur Ergänzung der oben nur teilweise wiedergegebenen Ordre⁴ müssen wir hinzufügen, daß die Hochmögenden auf Wunsch der böhmischen Stände, denen die Republik infolge der durch den Zwist der Remonstranten und Kontraremonstranten hervorgerufenen Unruhen keine Hilfe leisten konnte, die Pforte

1 Vgl. auch Hammer, Osman. Gesch. IV. p. 683.

2 Nederland en Turkije, De Gids 1873.

8 De Gids 1873, ü. p. 242.

<Vgl. S. 67.

bewegen wollten, Bethlen Gabors Partei zu ergreifen. Daher mußte Haga in Konstantinopel die Erklärung abgeben, Österreich habe jeglichen Einfluß in Böhmen und Ungarn verloren. Jetzt sei Friedrich von der Pfalz, der Freund und Bundesgenosse der Niederlande, böhmischer König, und um ihn mit Beistand der Polen zu bekämpfen, suche Philipp Frieden mit dem Sultan zu schließen¹.

Als Haga die Wahrung der siebenbürgischen Interessen übernahm, hatte Bethlen Gabor weite Striche des ungarischen Gebietes sowie das feste Preßburg erobert² und sich den Titel König von Ungarn angeeignet. Zu gleicher Zeit waren neben dem Gesandten des Fürsten Vertreter der sieben vom Kaiser abgefallenen Provinzen, Böhmen, Mähren, Schlesien, Ober- und Niederlausitz, Ober- und Niederösterreich in Konstantinopel erschienen, um den Schutz des Sultans gegen Ferdinand ü. an zurufen. Wir wissen nicht, ob Haga sich mit Recht das Verdienst zuschreibt, daß der Großherr den Petenten eine günstige Antwort gab. Jedenfalls hat der holländische Gesandte eine bedeutende Rolle in diesen Unterhandlungen gespielt. Die Pforte ermächtigte ihn infolgedessen, dem Zustandekommen eines Friedens zwischen dem Kaiser und seinen Gegnern nachdrücklich entgegenzuwirken⁸.

Ehe die Türken Schritte zugunsten der österreichischen Insurgenten tun konnten, war die Schlacht bei Prag geschlagen, und die Sache der rebellischen Provinzen verloren. Eine Zeit lang führte Bethlen Gabor den Kampf ohne Hilfe der Türken, die 1621 in kriegerische Verwickelungen mit den Polen gerieten, weiter, bis er nach mehreren Niederlagen im Nikolsburger Frieden zur Verzichtleistung auf den ungarischen Königstitel gezwungen ward. Schon im Herbst 1622 stand der ruhelose

¹ De Gids 1873, ü. p. 235. Arend, van Rees, Brill, Alg. Gesch. in. 3, p. 359.

⁸ Ritter, Deutsche Gesch. III. p. 52 f.

⁸ Chiffrierter Brief Hagas vom 7. Mai 1620. Haga bediente sich, bei politischen Berichten häufig der Chiffreschrift, weil seine Briefe meistens über Deutschland nach dem Haag gingen.

Mann wieder im Felde, während Graf Matthias von Thum und siebenbürgische Agenten den Großwesir bestürmten, in den deutschen Krieg einzugreifen. Bei den Verhandlungen, die darüber in Konstantinopel geführt wurden, zeigte sich ein schroffer Gegensatz in den Anschauungen Hagas und Roes. Der Niederländer war Feuer und Flamme für den Krieg, der Engländer wollte keine neue Türkengefahr über die christliche Welt herauf beschwören \ Beide handelten ganz im Sinne ihrer Regierungen. Für die holländische Politik gab es — darin pflichten wir der Ansicht van Oordts vollkommen bei — kein erstrebenswerteres Ziel, als die Freunde Spaniens und vor allem den Kaiser in die unangenehmste Lage zu bringen, seine Feinde gegen ihn aufzustacheln, so daß er Philipp nicht unterstützen konnte⁸. Jakob I. aber hätte der Gedanke, die Ungläubigen gegen die Christenheit aufgehetzt zu haben, seines Seelenfriedens beraubt.

Trotzdem sich Roe die größte Mühe gab, den Ausbruch des Türkenkrieges zu vereiteln, beschloß die Pforte, Bethlen Gabor osmanische und tartarische Truppen zu Hilfe zu senden. Allein die Erfolge des Siebenbürgeners blieben weit hinter den Erwartungen seiner Beschützer zurück, und im Frühjahr 1624 bewogen ihn die Siege der Kaiserlichen im Reich zu einem neuen Frieden mit Ferdinand II. Schon zu dieser Zeit machte sich ein eigentümlicher Wechsel in dem Verhalten Hagas und Roes bemerkbar.

Während der holländische Gesandte bisher alles getan hatte, den Sultan zum Kriege gegen den Kaiser zu drängen, begann er nach und nach auf den Pfaden des englischen Geschäftsträgers zu wandeln. Thomas Roe dagegen fing an, Hagas frühere Politik einzuschlagen. Was hatte diesen Umschwung hervorgerufen? Seit dem Scheitern des spanisch - englischen Heiratsprojektes, seit dem Eintritt Richelieus in den französischen Staatsrat und der geplanten Verbindung zwischen Karl I. von England und Henriette Marie von Frankreich war eine bedeut

1 De Gids 1873, HL p. 88. Zinkeisen IV. p. 886, 388.

2 De Gids 1873, ELI p. 88.

same Wendung in der englischen und französischen Politik ein getreten. Beide Mächte stellten sich an die Spitze der antihabsburgischen Bewegung, als deren eifrigste Förderer bisher die Generalstaaten gelten konnten. Die Folgen dieser Veränderung zeigten sich in Konstantinopel zunächst darin, daß Thomas Boe von seinem Hofe die Weisung erhielt, Bethlens Pläne gegen das Kaiserhaus nach Kräften zu unterstützen. Anfang 1625 sandte Richelieu einen französischen Unterhändler zum Fürsten von Siebenbürgen, um ihn zum energischen Vorgehen gegen die österreichische Macht anzutreiben¹. Da Haga von den Generalstaaten keine weiteren Aufträge in dieser Angelegenheit bekam, und die Niederlande Bethlen Gabor wohl mit Ermunterungen, aber nicht mit Geld, das sie für den spanischen Krieg gebrauchen mußten, Beistand leisteten, war es begreiflich, daß der englische Gesandte alsbald Mittelpunkt der Aktion für den Fürsten von Siebenbürgen wurde. Aber die große protestantische Koalition, an der die Westmächte, Dänemark, die deutschen Protestanten und Bethlen Gabor teilnehmen sollten, fiel in sich zusammen, als Christian IV. 1626 bei Lutter am Barenberge, und Mansfeld bei der Dessauer Brücke von den Kaiserlichen aufs Haupt geschlagen wurden. Zum dritten Male sah sich Bethlen genötigt, dem Kaiser Friedensvorschläge zu machen. Nachdem im Jahre 1627 auch zwischen Ferdinand und der Pforte der Friede vereinbart war, verlor der Siebenbürgener fast alle Sympathien bei den christlichen Gesandten in Konstantinopel. Sogar Haga wandte sich von seinem alten Schützling ab². Roe aber schrieb verächtlich an Isaak Wake: „You shall fynd him no Phoenix, yet as rare a bird, nigro simillima cygno“⁸. Trotzdem geht aus den Briefen der beiden Diplomaten hervor, daß sie Bethlen Gabor nicht gänzlich aufgaben. Er war bald nachher wieder mit großen Angriffsplänen gegen Habsburg beschäftigt und trat in enge Verbindung mit Gustav Adolf. Doch bevor die Projekte

¹ Ritter, Deutsche Gesch. III. p. 818.

* De Gids 1873, m. p. 452.

⁸ Negotiations, p. 667. Zinkeisen, IV. p. 452.

realisiert wurden, ereilte Bethlen Gabor der Tod am 5. November 1629.

Nach der geringen Zahl von Instruktionen, die Haga aus der Heimat empfing, können wir mit Sicherheit annehmen, daß die Hochmögenden ihrem Gesandten ziemlich freie Hand in seinen Entschlüssen ließen. Man wußte den Wert dieses Mannes wohl zu schätzen und konnte ihm die Sorge für die niederländischen Interessen ruhig überantworten. Wenn Roe dem Vertreter der Republik vorwarf, er treibe Politik auf eigene Faust, ohne nach dem Willen der Staaten zu fragen, so war die Beschuldigung ungerechtfertigt. Schon van Oordt hat darauf hingewiesen, daß man das eigenmächtige Vorgehen eines Gesandten im 17. Jahrhundert nicht zu schroff beurteilen dürfe. „In jenen Zeiten des unregelmäßigen Verkehrs, wo niemand recht wußte, was in der Fremde vorging, u waren die Diplomaten sehr oft gezwungen, selbständig zu operieren. Zumal in der Türkei¹. Mochte daher Haga in Roes Augen, der in dem Holländer wahrscheinlich einen unbequemen Rivalen sah, bisweilen seine Befugnisse überschreiten, er verstand es, den Niederlanden eine hochangesehene Stellung im Osten zu verschaffen. So rechtfertigte er das auf ihn gesetzte Vertrauen, so nützte er seinem Vaterlande, an dem er mit glühender Liebe hing.

Und mit wie geringen Mitteln mußte Haga 28 Jahre auf seinem Posten in Konstantinopel ausharren! Befand er sich doch von Anfang an in pekuniärer Notlage. Gleichsam als roter Faden durchziehen seine Briefe Klagen über den steigenden Geldmangel. Er beschwört die Hochmögenden, ihn nicht im Stiche zu lassen. Mit anderen Ländern sei die Türkei nicht zu vergleichen, dort träten Ansprüche an einen Gesandten heran, wovon man sich in den Niederlanden gar keine Vorstellung machen könne². Das fürchterliche Bestechungsunwesen stürze ihn in ein Meer von Schulden, er wisse nicht, wie er sich in Konstantinopel behaupten solle. Auch an Oldenbarnevelt richtete

1 De Gids 1873, II. p. 238.

2 Haga an d. Generalst., 25. Okt. 1613.

Haga die Bitte, auf Besserung seiner finanziellen Lage in der Staatenversammlung zu dringen¹. Dazu kam, daß die Handelsabgaben, die der Gesandte in allen von Niederländern frequentierten Levantehäfen eintreiben ließ, und die später zum Unterhalt der hier angestellten Konsuln dienten, weit hinter seiner Erwartung zurückblieben. Die Gebühren wurden in der Höhe von 2 % vom Werte der niederländischen Ein- und Ausfuhr erhoben, und wir werden im nächsten Kapitel auseinander setzen, warum sie so geringe Erträge abwarfen.

Nachdem Haga im Oktober 1612 ein Kredit von 12 000 fl. in Amsterdam eröffnet war, sah er sich Ende 1613 gezwungen, die Regierung um weitere Zuwendungen anzugehen. Zu gleicher Zeit übersandte er ihr eine detaillierte Rechnung, die den Zeitraum vom 17. März 1612 bis 1. Oktober 1613 umfaßte und folgendes Bild gab². Den Gesamteinnahmen von 16 012 Reichsthalern³ standen Ausgaben im Betrage von 15 963 Reichstalem und 45 Aspern gegenüber⁴. Wenn man auch murrte, daß die freundschaftlichen Beziehungen zur Türkei Holland teuer zu stehen kämen, so beschlossen die Generalstaaten, ihrem Gesandten zu helfen. Haga erhielt ein jährliches Fixum von 12 000 fl., außerdem sollte seine Stellung amtlich gestaltet werden⁵. Damit er keine Verluste durch Kursschwankungen oder Verschiedenheit der Währung erleide, wollte man das Geld in Amsterdam versichern und es stets einem zuverlässigen Schiffer anvertrauen⁶.

¹ Res. d. Generalst., 6. Dez. 1618; Haga an Oldenbamevelt 6. Nov. 1614 (Holland 2609). Der Brief ist nur in einer Kopie erhalten.

* Die Abrechnung befindet sich in der Lias Konstantinopel Nr. 7075. Eine Abschrift der Rechnung im Archiv Pauw.

² Der Reichstaler zu 2 1/2 fl. gerechnet.

³ Die Unkosten für Wohnung, Haushalt, Hofstaat, Kleidung usw. betragen 8904 Reichstaler 70 Asper, während die Ausgaben für Geschenke die stattliche Summe von fast 7059 Reichstalem erreichten.

* Res. d. Generalst., 6. Mai, 5. Juni 1614 sowie Commissieboek d. Generalst., 5. Jnni 1614 p. 302 f.

* Haga an d. Generalst. 20. Aug. 1614. Res. d. Generalst., 16. Okt., 6. Nov. 1614.

Allein auch diese Maßnahmen linderten die drückende Not in keiner Weise. Haga erkannte, je länger er in Konstantinopel weilte, daß es ganz unmöglich war, hier mit einer bestimmten Summe auszukommen. Jeder Tag konnte schwerwiegende Veränderungen bringen, konnte Situationen schaffen, die alle vor sichtigen Berechnungen über den Haufen warfen. Welche Summen verschlangen allein die Geschenke! Mußte doch der Gesandte 1614 1446 Dukaten opfern, um sich die Gunst der neuen Machthaber zu erwerben¹. Erhebliche Kosten verursachte sodann sein Hofstaat, der nach dem Überschlag von 1614 aus 18 Leuten bestand². Diesen Ausgaben reihten sich andere an, für Kleidung, Geschenke und Haushalt, so daß alles in allem 3268 Dukaten und 80 Asper oder 13 074 fl. und 16 Groten jährlich ausmachte. Also 1000 fl. mehr, als Hagas Gehalt betrug!

Trotzdem ihm am 6. Juni 1615 — wohl als Ersatz für die jetzt den Konsuln zufließenden zweiprozentigen Handelsgebühren — eine Gesandtschaftsabgabe von $1\frac{1}{2}\%$ ³ standen wurde, war von einer Besserung der finanziellen Verhältnisse in den nächsten Jahren nichts zu merken. 1623 zeigte Hagas Bilanz ein Defizit von 2000 Realen, und in dem Begleit schreiben erklärte er den Generalstaaten, so könne es nicht weitergehen⁴. Als Vertreter der Republik müsse er standesgemäß auftreten und dürfe nicht hinter den ändern Gesandten zurückstehen. Alle bekämen namhafte Zuschüsse, nur er allein bilde eine Ausnahme. Seit zwei Jahren seien ihm keine Abgaben mehr bezahlt worden, und wie könne man mit 12 000 fl. die Kosten eines teuren Hofstaates bestreiten, Sklaven befreien und Vizekonsuln unterhalten? Zur Verhütung weiterer Mißhel ligkeiten bat Haga die Hochmögenden um Bewilligung einer Subsidie und Erhöhung der Gesandtschaftsabgabe auf 2 %. Da die Vorschläge wenig Unterstützung fanden, wuchsen die

i Vgl. Beilage Nr. m .

8 Beilage Nr. HE.

8 Sie ward nur von der Einfuhr erhoben.

4 Haga an die Generalst., 25. Nov. 1623.

Schulden bis 1632 auf 21 238 Realen an¹, und diese trostlose Finanzlage bewog Haga wohl in erster Linie, die Staaten um seine Entlassung zu bitten⁸. Man begriff in Holland, was der Fortgang dieses Mannes aus Konstantinopel für die Republik bedeutete. Hatten doch die Niederlande das gute Verhältnis zur Pforte vor allem der Persönlichkeit und dem diplomatischen Geschick ihres Gesandten zu danken. Und wer war imstande, den erfahrenen und tüchtigen Beamten zu ersetzen, der 20 Jahre lang an diesem Hofe der Laune und Willkür allen Widerwärtigkeiten getrotzt hatte?

Auf Bitten der Hochmögenden beschloß Haga, vorläufig in Konstantinopel zu bleiben, da man ihm gelobte, für Beseitigung der pekuniären Schwierigkeiten Sorge zu tragen. Doch vergebens wartete er auf Erfüllung der Zusage. 1633 stellte die Admiralität in Amsterdam, die bis dahin Hagas Gehalt aus den von ihr erhobenen Schiffsgeldern beglichen hatte, die Zahlung plötzlich ein, weil ihre Kassen angeblich erschöpft waren. Obwohl Hagas Freunde und Verwandte die Generalstaaten beschworen, dem Gesandten die erforderlichen Summen zur Verfügung zu stellen, geschah nichts.

So geriet Haga in den letzten Jahren seines türkischen Aufenthaltes in die bitterste Not. Zu 18 Prozent mußte er Geld bei Juden aufnehmen, er verpfändete sogar die Juwelen seiner Gattin⁹ und bat niederländische Kaufleute in Pera um Unterstützung. Endlich riß ihm die Geduld. In einem Schreiben vom 9. Dezember 1636 fragte er bei der Regierung an, warum ihm eine solche Behandlung zuteil werde. Der Brief scheint tiefen Eindruck im Haag gemacht zu haben. In verschiedenen Sitzungen berieten die Staaten über die Deckung von Hagas Schulden, die 1637 infolge des seit vier Jahren unbezahlten Ge-

¹ Abrechnung Hagas 1629/82. Danach betrugen die Einnahmen 24218 R., die Ausgaben 45466 R.

⁹ Haga an d. Generalst., 21. Aug. 1682.

⁸ Seit 1622 war Haga mit Aletta Brassier vermählt. Sie wurde in Delft durch Prokuration getraut und traf am 17. März 1628 in Konstantinopel ein.

lialtes auf 94 600 fl. angewachsen waren. Da die Deputierten einiger Provinzen Bedenken gegen die Übernahme einer so hohen Summe äußerten, versuchte man zunächst durch nachdrückliche Ermahnungen die Amsterdamer Admiralität zur Zahlung zu bewegen. Aber vergebens. Währenddessen verschlechterte sich Hagas Lage von Monat zu Monat. Unter dem Druck der Verhältnisse faßten die Generalstaaten endlich den Beschluß, die Provinz Holland zu ersuchen, einen Teil der Ausstände, und zwar 55 577 *vi* fl. zu decken. Die restierenden 39 022² fl. sollte der Generalsteuereinnahmer fürs erste vorschießen¹. Zu gleicher Zeit erlaubten die Hochmögenden ihrem Gesandten, in die Heimat zurückzukehren.

Obschon Haga im Frühjahr 1638 vom Sultan feierlich entlassen wurde⁸, verzögerte sich die Abreise noch um ein Jahr. Schuld daran trugen natürlich die finanziellen Schwierigkeiten. Man hatte wohl das Defizit gedeckt, aber dem Gesandten kein weiteres Gehalt ausbezahlt, so daß er 1638 noch 17 600 fl.¹ auf seinen Schwager in Amsterdam ziehen mußte. Infolgedessen konnte Haga erst im Mai 1639 die Heimreise über Polen und Danzig antreten.

Wir haben der Geldbedrängnis des niederländischen Gesandten in Konstantinopel größere Beachtung geschenkt, um an einem drastischen Beispiel zu zeigen, wie schwer es die Generalstaaten ihren auswärtigen Vertretern machten, den ihnen gestellten Aufgaben gerecht zu werden. Wer in der Türkei, wo sich das Ansehen eines christlichen Gesandten nach der Größe seiner Barmittel richtete, nichts zuzusetzen hatte, war in den meisten Fällen verloren. Ob Haga Privatvermögen besaß, ist aus seinen Briefen nicht zu ersehen, ein reicher Mann scheint er keinesfalls gewesen zu sein. Um so höher müssen daher seine Leistungen bewertet werden. Trotz des pekuniären Elends, trotz der tiefen Erbitterung, die er über die mangelhafte Fürsorge

¹ Res. d. Generalst., 18. Aug. 1687.

⁸ Haga an d. Generalst., 8. Mai, 5. Juni 1688.

⁸ Gehalt für 1688 und für vier Monate 1689, Prämien usw.

der Generalstaaten empfand, ließ sein Eifer nicht nach. Bis zum letzten Augenblick erfüllte er ebenso gewissenhaft wie im Beginn der Tätigkeit seine Pflicht. Mit großer Geschicklichkeit wußte Haga stets die einflußreichen osmanischen Politiker für sich und die niederländischen Interessen zu gewinnen. Es schmeichelte ihm, daß er in hohem Maße das Vertrauen der türkischen Regierung genoß, daß Wesire häufig seinen Rat erbat. Als echter Sohn der freien Republik besaß er eine starke Dosis Selbstbewußtsein. So pflegte er in den Briefen an die Generalstaaten nachdrücklich seine Verdienste um die Erledigung dieser oder jener Angelegenheit zu betonen und wies immer wieder darauf hin, wie Hollands Ansehen seit dem Jahre 1612 im Orient gewachsen sei. Bei geringfügigen Anlässen, Audienzen usw. heißt es gleich: „Eine solche Ehrung ist niemandem vor mir widerfahren“. Daß er seine Frau in Konstantinopel empfing, als sei sie eine Fürstin, erregte schon den Spott von Thomas Roe¹. Das waren aber kleine Schwächen, die bei den Vorzügen und guten Eigenschaften des Mannes kaum ins Gewicht fielen.

Auch äußerlich verleugnete Haga seine niederländische Abkunft nicht. Das Mauritshuis im Haag bewahrt ein Bild von ihm², das den Gesandten im besten Mannesalter darstellt. Ein derbes, grobknochiges, von mächtigem blonden Vollbart umrahmtes Gesicht tritt uns hier entgegen. Der starke hellblonde Schnurrbart über den ein wenig geöffneten Lippen gibt dem Antlitz etwas Martialisches. Die Nase ist breit, die dunklen dem Beschauer zugewandten Augen liegen tief in den Höhlen, und die hohe Stirn umwallt reiches, lockiges, ebenfalls blondes Haar. Aus den harten Zügen redet ein unbeugsamer Wille, aber der Ausdruck ist müde und abgespannt. Man gewinnt den Eindruck, einem Menschen gegenüberzustehen, der das Lachen verlernt hat.

Wie alle niederländischen Calvinisten war Haga ein gläubiger, frommer Mann, den der tägliche Verkehr mit Musel

¹ « De Gids 1878, II, p. 286.

² Von einem unbekanntem Maler.

männern bedrückte. Daß die Türken arme christliche Schiffer zwingen, den mohammedanischen Glauben anzunehmen, erschien ihm als etwas Entsetzliches, als ein furchtbarer Frevel. Zur Beruhigung seines Gewissens führte er daher den kalvinistischen Gottesdienst in der niederländischen Gesandtschaft zu Konstantinopel ein und ließ Geistliche aus Holland oder Genf kommen.¹

Fast alle 14 Tage schrieb er den Staaten, teilte ihnen die politischen Begebenheiten mit und erstattete eingehenden Bericht über seine Arbeit. Überschaut man die Wirksamkeit Hagas, wie sie sich in seinen Briefen widerspiegelt, so kann man dem Ausspruch van Oordts beipflichten: „Er war der rechte Mann am rechten Platz“²

Als Beweis ihrer Anerkennung ernannten die Generalstaaten 1645 den treuen Diener zum Präsidenten des hohen Rates von Holland und Westfriesland, eine Stellung, die er wahrscheinlich bis zu seinem Tode 1654 bekleidet hat⁸

In Konstantinopel war sein Neffe Hendrick Cops als provisorischer Geschäftsträger zurückgeblieben. Er sollte den Nachfolger Hagas erwarten und ihm die Übernahme des Postens erleichtern, aber der neue Gesandte kam nicht. Vergebens mahnte Haga die Generalstaaten, einen anderen Vertreter bei der Pforte zu beglaubigen. Die Regierung verschob die Angelegenheit, weil sie die Kosten scheute und sandte auch dem unglücklichen Cops kein Geld. Der arme Verlassene, der gar nicht fähig war, ein so schweres Amt zu versehen, geriet alsbald in eine ganz verzweifelte Lage. Sein Kredit war erschöpft, niemand wollte ihm weitere Mittel vorstrecken. Zuletzt verklagten ihn die Gläubiger beim Kadi. Unaufhörlich drängte Haga die Hoch

¹ Der erste Prediger Hagas war ein Holländer, Antonius Piscator, der 1622 nach Konstantinopel kam. An seine Stelle trat 1628 Antonius Leger aus Genf. Er verließ Konstantinopel 1684. Sein Nachfolger wurde Sartorius, der 1687 in Konstantinopel starb.

* De Gids 1878 ü. p. 286.

⁸ Über die letzten Lebensjahre des Gesandten ist wenig bekannt. Er starb am 12. August 1654 und wurde in der St. Janskirche in Schiedam bestattet.

mögenden, dem unwürdigen Zustande ein Ende zu machen. Im Winter 1646 bequeme sich die Union endlich, die Ausstände von Cops im Betrage von 46 000 fl. auf die Provinzen zu vertheilen¹. Aber die Botschaft erreichte den schwer bedrängten Mann nicht mehr, der im Februar 1647 an einem Milzleiden verschied, das Not und Sorgen verschlimmert hatten².

Sechs Jahre lang vertrat dann der venetianische Kaufmann Nicolò Gisbrecht³ die Republik, bis 1655 Levinus Wamerus als zweiter niederländischer Gesandter in Konstantinopel einzog. Während Haga den offiziellen Titel „Orateur“ geführt hatte, ward es ihm zuerst gestattet, sich „Resident“ zu nennen.

8. Holland und die Barbaresken.

Die zwischen den Niederlanden und der Pforte geschlossene Kapitulation von 1612 galt natürlich auch für die türkischen Vasallenstaaten an der nordafrikanischen Küste. Daher sandte Haga 1614/15 drei Boten nacheinander dorthin, um auf kostlose Rückgabe der Gefangenen zu dringen. Es gelang, eine kleine Zahl von Matrosen aus der harten Knechtschaft zu erlösen, im übrigen aber mußten sich die Sendlinge mit der Versicherung trösten, daß die Freilassung sämtlicher Holländer demnächst wirklich erfolgen würde. Ebenso sollten von jetzt ab Angriffe auf Handelsschiffe der Republik unterbleiben. Um Haga die Arbeit zu erleichtern, wurde auf Vorschlag einiger Kaufleute ein niederländisches Konsulat in Algier errichtet, und Wynant de Keyser zum Konsul ernannt⁴. Er bekam den Auftrag, seine volle Kraft der Sklavenbefreiung zu widmen. In dem Begleit Schreiben richteten die Generalstaaten an den Pascha die Bitte, darauf hinzuwirken, daß die Bestimmungen des Vertrages von den Reis respektiert würden. Systematisch richtete Algier Hollands

¹ Bis auf Utrecht zahlten alle Provinzen ihre Quote.

² Josua van Sonneveld an d. Generalst., 29. März 1647.

³ Gisbrecht gehörte der Familie des auf S. 58, 61 erwähnten Giacomo Gisbrecht an.

⁴ Res. d. Generalst., 28. April, 8., 28. Mai 1616. Arend, van Rees, Brill, Alg. Gesch. UI. 8, p. 8.

Handel und Schifffahrt zugrunde, obwohl man nie Anlaß zu diesen Feindseligkeiten gegeben habe. Eine derartige Behänd* lung seiner Kaufleute wolle sich das Land nicht länger gefallen lassen. Anfänglich hatte de Keyser Erfolg. Es wurden Vereinbarungen getroffen, die in verhältnismäßig kurzer Zeit zur Auslieferung einer großen Zahl von Sklaven führten¹. Durch Hagas Vermittelung kam 1617 ein Vertrag mit Algier zustande, gegen dessen Ratifikation man sich zunächst sträubte². Denn er enthielt folgendes Zugeständnis: Begegnen algerische oder tunesische Korsaren Kauffahrem der Republik auf hoher See, so geben die Piraten einen blinden Schuß als Zeichen der Begrüßung ab, worauf die Niederländer ihr Marssegel streichen. Der Piratenkommandeur hat das Recht, ein Boot zu dem unter Prinzenflagge segelnden Kauffahrteischiffe zu senden, dessen Führer verpflichtet ist, seine Schiffspapiere vorzuzeigen. Sie müssen vom Prinzen von Oranien unterzeichnet sein, weil die Seeräuber die verschiedenen Wappen niederländischer Provinzen und Städte nicht kennen. Unter keinen Umständen darf eine Durchsuchung der Schiffe nach „spanischem Gut“ stattfinden³. Man fragt sich bei der Lektüre dieses Artikels unwillkürlich, war Haga im Ernste davon überzeugt, daß die Seeräuber eine derartige Vorschrift gewissenhaft einhalten und keinen Mißbrauch mit ihr treiben würden? Glaubte die Union, Handel und Schifffahrt zu nützen, wenn sie den Barbaresken in solcher Weise entgegenkam? Oder mußte sie die Bedingung mit in den Kauf nehmen, um den Abschluß des Vertrages möglich zu machen? Was auch die Motive waren, die zu dem bedenklichen Schritte Anlaß gaben, er sollte für den niederländischen Mittelmeerverkehr die nachteiligsten Folgen haben.

Aus Konsulatsberichten, aus mannigfachen Eingaben an Generalstaaten und Admiralitäten ist zu ersehen, wie die Korsaren den bewußten Paragraphen zu handhaben pflegten. Unter

¹ Wynant de Keyser an d. Generalst., 12., 17. Sept., 8. Okt., 6., 18. Nov., 8., 17., 25. Dez, 1616; 6. März, 1. April, 1. Mai 1617.

² Arend, van Rees, Brill, Alg. Gesch. HI. 8. p. 8.

³ Haga an d. Generalst., 27. Mai 1617.

den wichtigsten Vorwänden wurden arglose Schiffer zur Obergabe ihrer Fahrzeuge gezwungen. So hieß es manchmal, der holländische Kapitän habe das Segel zu spät gestrichen, und nicht selten überrumpelte man Führer stark bewaffneter Kaufahrer in dem Augenblicke, wo sie den Freibeuterkapitänen die Schiffspapiere zur Einsicht vorlegten. Weigerte sich aber ein Schiffer, den Befehlen der „Freunde“ zu gehorchen, dann ward er solange gemartert, bis sein Widerstand gebrochen war. Mit der Zahl der erbeuteten Schiffe stieg der Übermut der Korsaren. Vor den Augen des Konsuls hielten sie niederländische Seeleute auf dem Sklavenmarkte frei, versteigerten sie Prisen, die holländischen Kaufleuten gehörten. Machtlos stand de Keyser dem Treiben gegenüber. Er hatte strikte Ordre erhalten, keinen Gefangenen freizukaufen. Ohne Lösegeld sollte die Herausgabe erfolgen, so wollte es auch das Abkommen. Aber de Keyser machte sehr bald die Erfahrung, daß in Algier mit Bitten, Vorstellungen oder Drohungen gar nichts zu erreichen war. Nur gegen Bezahlung zeigten sich die Barbaresken willfährig. Da der Konsul jedoch über ganz ungenügende Mittel verfügte, konnte er wenig für die Sklaven tun. Im Jahre 1617 wurde auf der Reede von Livorno ein algerisches Freibeuterschiff von einem Niederländer in den Grund gebohrt¹. Der Diwan erklärte den Streich für einen Vertragsbruch und rächte sich, indem er den Konsul gefangen setzte. Es kostete de Keyser große Mühe und viel Geld, seine Freiheit wiederzugewinnen. Das Unangenehmste an dem Vorfall war, daß sich in Europa das Gerücht verbreitete, Holland habe einen Konsul in Algier eingesetzt, um in Gemeinschaft mit den Piraten dem Handel der Spanier und Portugiesen zu schaden und den Seeräubern Kriegsmaterial zu liefern². Mit tiefem Mißbehagen nahm man in den Niederlanden wahr, wie wenig Algier daran lag, gute Beziehungen zur Republik zu unterhalten. Und trotz der schweren inneren Krise, trotz der erbitterten Parteifehden, die der Streit der Arminianer und

1 Res. d. Generalst., 10. Juni 1617.

2 Arend, van Rees, Brill, Alg. Gesch. IXI. S. p. S.

Gomaristen hervorgerufen hatte, drängten die am Mittelmeer handel beteiligten Kaufleute die Generalität, energische Maßregeln gegen das Piratentum zu ergreifen. Auch der Friedfertigeste kam zur Überzeugung, daß die Mißstände nur auf kriegerischem Wege beseitigt werden könnten. Mehrere christliche Staaten müßten ihre Flotten vereinigen, und durch einen Kreuzzug der Barbarenknoten ein Ende bereiten. Wiederholt wies Haga darauf hin, auch Thomas Roe schrieb: wir sollten bei jeder Gelegenheit „Memento Carthaginem“ rufen¹.

In den diplomatischen Verhandlungen, die England mit den Niederlanden und Spanien führte, spielte die Seeräuberfrage eine große Rolle. Man entwarf Projekte über gemeinsame Flottenoperationen und wollte Geschwader im Mittelmeer stationieren. Aber das Zeitalter der Kreuzzüge gegen den Islam war vorüber. Der Koalitionsgedanke scheiterte an der Verschiedenheit der politischen Interessen und nicht zum wenigsten am gegenseitigen Mißtrauen². So traf jedes Land seine Abwehrmaßregeln für sich, die infolgedessen keine nachhaltige Wirkung erzielten. Das planlose Vorgehen kam indirekt nur den Barbarenknoten zugunsten.

Von 1611 bis 1621 erschienen wiederholt niederländische Geschwader im Mittelmeer. Obwohl an der Spitze dieser Expeditionen Männer wie Willem Haultain, Hillebrandt Quast und Lambrecht Hendriksz (Mojen Lambert³) standen, gelang es keinem von ihnen, einen entscheidenden Sieg über die Seeräuber zu erfechten. Einige Korsarschiffe wurden erbeutet, man „spülte“ einem Teil der Besatzung die „Füße“⁴ und behielt

¹ Negotiations, p. 14.

* Über diese Verhandlungen vgl. J. S. Corbett, England in the Mediterranean I Kap. VII.

² Arend, van Rees, Brill, III. 3. p. 7.

³ Das heißt, man warf die Besiegten über Bord. Ein grausames Verfahren, das die Niederländer namentlich gegen die Dünkirchner anwandten. Vgl. de Jonge, Zeewezen I. p. 227. Der Brauch bestand aber auch bei den Hansen und sonst in nordeuropäischen Gewässern gegenüber Piraten.

den Rest als Geiseln, um gefangene Christen dafür einzu tauschen l.

1620 drang zum ersten Male unter Führung von Robert Mansell und Richard Hawkins ein britisches Geschwader ins Mittelmeer ein. Auch den Engländern war kein Glück beschieden < Sie erschienen nach langem Hin- und Herlavieren am 20. Mai 1621 vor Algier und versuchten durch einen Branderangriff die im Hafen liegende Freibeuterflotte zu vernichten. Doch Wind und Wetter spielten ihnen einen Possen, so daß der Anschlag miß lang, und die Briten unverrichteter Dinge abziehen mußten⁸

Es unterliegt keinem Zweifel, die grausame Kampfesart der Holländer jagte den Barbaresken für den Augenblick einen ge hörigen Schrecken ein. Als am 17. Februar 1618 zehn algerische Schiffe nach Konstantinopel in See gingen, wurden sie von stark bewaffneten Fahrzeugen begleitet. In sehr erregtem Tone beschwerte sich der Vizekönig von Algier über die Rücksichts losigkeit und Brutalität des Kommandeurs Quast. Wenn Holland so fortfahre, würden auch die Barbaresken die gleichen Maß nahmen treffen und ohne Gnade alles wegnehmen, was die Flagge der Republik führe⁸ Solange die Orlogschiffe im Mittelmeer kreuzten, hüteten sich die Freibeuter wohl, Jagd auf nieder ländische Kauffahrer zu machen. Der Admiral brauchte aber nur den Rücken zu wenden, und der Zustand war wieder der alte.

Daß die holländischen Geschwader mit so geringem Erfolge im Süden operierten, durfte den Flottenchefs nicht zur Last gelegt werden. Mit 10 bis 20 Schiffen hatten sie Leistungen zu vollbringen, für die kaum die doppelte Anzahl von Fahr

1 Über die Tätigkeit der niederländischen Admirale im Mittel meer vgl. die Schiffsjournale der oben genannten Flottenführer, Admiralität Nr. 949, 952, 953, 954 und 955.

2 Corbett, England in the Mediterranean I. Kap. VIII. 1624 plante der Herzog von Guise eine Expedition gegen die Barbaresken. Infolge von Uneinigkeit kam das Unternehmen nicht zustande. Zink eisen, IV. p. 385 f.

8 Res. d. Generalst., 7. Jan. 1619.

zeugen ausgereicht hätte. Es war zu viel verlangt, wenn die Admirale die afrikanische Küste überwachen, vor der Enge von Gibraltar und im westlichen Becken des Mittelmeeres eine Razzia veranstalten und zu gleicher Zeit allen Wünschen von Kaufleuten, Reedern, Schiffern wie Familienangehörigen der Sklaven gerecht werden sollten. Wollten die Holländer die Macht des Piratentums brechen und kostenlose Rückgabe der Gefangenen erzwingen, so blieb ihnen — war eine Allianz mit den Seemächten undurchführbar — kein anderer Weg übrig, als eine starke Flotte dauernd im Mittelmeer zu unterhalten, der vielleicht ein italienischer Hafen als Stützpunkt dienen konnte. Daran war natürlich nicht zu denken, obwohl in den Jahren 1619/20 die Erregung über die Schandtaten der Korsaren aufs höchste stieg¹, und häufig der Ruf ertönte, man müsse den Krieg gegen sie bis aufs Messer führen. Aber die Stationierung eines Geschwaders im südlichen Meere erheischte große pekuniäre Opfer, die weder die Staaten noch die Kaufleute tragen wollten.

Die kriegerische Stimmung der Republik gegen die Barbaren flaute merklich ab, als 1621 der 12jährige Waffenstillstand mit Spanien zu Ende ging. Oranien und die Statthalterpartei waren nicht abgeneigt, die 1618/19 durch Algier angebotenen, aber fehlgeschlagenen² Friedensunterhandlungen⁸ wieder aufzunehmen, um das im Mittelmeer kreuzende Geschwader Haultains eventuell gegen Spanien verwenden zu können. Außer dem hielt man es für höchst bedenklich, mit zwei Mittelseemächten zu gleicher Zeit im Kriegszustand zu leben⁸ Wahrscheinlich aber verfolgten die leitenden Staatsmänner noch einen

1 Sogar die trockenen Resolutionen der Generalstaaten spiegeln die Erregung wieder. Ein Teil der zahlreichen Eingaben, die in diesen Tagen an die Hochmögenden und Admiralitäten gerichtet wurden, bewahrt die Loketkas, Lit. W. N. 10. 1619. Constantinopolen en Italien. Remonstrantien ende Advisen tot beveylinge van zee tegens de roovere van Algiers ende Tunis.

a Vgl. darüber Arend, van Rees, Brill, Alg. Gesch. HL 3. p. 842 ff.

* Ebenda, p. 681.

anderen Plan. Sollte es nicht möglich sein, Algier für ein gemeinsames Vorgehen gegen Philipp zu gewinnen? Konnte nicht durch ein maritimes Bündnis mit den Barbaresken ein bedeutendes Gegengewicht gegen die spanische Seemacht geschaffen werden? Wie sich auch die Allianz, die Holland mit „diesen Feinden der Menschheit eingehen würde, gestalten mochte, die spanischen Galeonen mußten im Süden bleiben, wenn Algier seine Aufgabe konsequent durchführte. Bann brauchte Holland nach Wiederausbruch des Krieges keinen Angriff von der Seeseite zu befürchten und war von der schweren Sorge befreit, daß eine neue spanische Armada in den nördlichen Gewässern erscheinen könnte.

Der Friedensgedanke fand bei den Generalstaaten nicht den erhofften Beifall. Amsterdam sah in dem Projekt eine außerordentliche Gefahr für den Mittelmeerhandel. Die Heimkehr der Flotte, hieß es in kaufmännischen Kreisen, werde den Korsaren nur neuen Ansporn geben, sich reich beladener holländischer Kauffahrteischiffe zu bemächtigen². Aber der Widerstand war bald überwunden. In Arends „Allgemeiner Geschichte des Vaterlandes“ wird ganz richtig hervorgehoben, daß die Furcht, die mit so unendlicher Mühe errungene Freiheit in dem bevorstehenden Kriege gegen Spanien verlieren zu können, jede Sicherheitsmaßregel rechtfertigte⁸. Waren doch die Holländer in diesem Kampfe ums Dasein selbst Seeräuber geworden. Mit Erlaubnis der Regierung wurden Kaper ausgerüstet, die mit gleicher Rücksichtslosigkeit wie die Barbaresken vorgingen. Von dem Erlös der Beute erhielten die Generalstaaten 20, später 12 %, der Prinz von Oranien 10 und seit 1622 6 %.

Nach langem Suchen ward in dem Groninger Professor Comelis Pynacker, welcher der arabischen Sprache mächtig war, der geeignete Unterhändler gefunden. Er begab sich über Marseille nach Algier und brachte mit großer Anstrengung 1622

1 Über die Besorgnis der Holländer vor einer zweiten großen Armada siehe auch Blok, Gesch. IV. p. 403.

2 Arend, van Rees, Brill, Alg. Gesch. HI. 3. p. 582.

8 Ebenda p. 724.

einen Vertrag zwischen Holland und dem Diwan zustande. Auch dieses Mal sagten die Piraten die Freilassung aller niederländischen Sklaven mit Einschluß derjenigen Gefangenen zu, die in Emden und Hamburg beheimatet waren⁸. Algier versprach, holländischen Handelsschiffen den Besuch der Häfen des Landes zu gestatten, wenn die Republik gelobte, den Schmuggelhandel nach Spanien zu verbieten und die Korsarenfahrzeuge in Ruhe zu lassen. Einen ähnlichen Akkord schloß Pynacker mit Jussuf Dey, dem Machthaber von Tunis ab⁸. Trotz des Widerwillens, den König Jakob von England gegen derartige Traktate hegte, folgten die Briten schon 1623 dem Beispiel der Holländer⁴.

Die Freude über das Abkommen währte nicht lange. Sehr bald erkannten die Niederlande, daß sie selbst die Genarten waren. „Es ist fürwahr ein Jammer,“ schreibt Isaak About an Haga, „daß so viele Schiffe und so viele junge Menschen, die fest an den Frieden glauben,“ der Arglist der Korsaren zum Opfer fallen. Bei seiner Ankunft in Tunis am 15. September 1624 habe er den Seeräuberkapitän Samson angetroffen, dessen Geschwader aus acht gekaperten niederländischen Handelsschiffen bestand. Darunter sei der Mercurius gewesen, ein schönes, neues Fahrzeug von mehr als 250 Lasten und mit 40 Geschützen versehen. Und über 40 holländische Sklaven befänden sich im Dienste Samsons⁶.

Wie nutzlos die Mission Pynackers gewesen war, beweist schon der Umstand, daß er 1625 zum zweiten Male nach Algier

¹ Ebenda p. 726 ff.

² Hamburg bat die Staaten 1619, sich für drei Schiffe und 43 deutsche Seeleute in Algier verwenden zu wollen. Man gab der Stadt eine zusagende Antwort, bat sie aber, die Kosten selber zu tragen. Hamburg an d. Generalst., 1. Juni 1619. Res. d. Generalst., 26. Juni, 8. Aug. 1619. Bei Baasch, *Hansestädte und Barbaresken*, p. 202 f. wird das Schreiben merkwürdigerweise als vom 19. Febr. 1619 zitiert. Ferner Res. d. Generalst., 24. Mai 1622. Arend, van Rees, Brill, *Alg. Gesch.* III. 3. p. 729 Anm. 1.

⁸ Derselbe scheint erst 1626 ratifiziert zu sein.

⁴ Roe, *Negotiation*⁸, p. 29. Zinkeisen, IV. p. 344 f.

⁶ About an Haga, 8. Okt. 1624.

und Tunis gehen mußte, um über 200 holländischen Seeleuten die Freiheit zu erwirken. Da die Barbaresken derartigen Forderungen gegenüber sehr geringes Entgegenkommen bewiesen, und die Republik eine Institution wie die Hamburger Sklavenkasse² nicht kannte, waren die Niederländer in den meisten Fällen gezwungen, ihre Landsleute gegen gefangene Mauren einzutauschen. Die Zahl der Geiseln reichte natürlich niemals aus, auch nur die Hälfte der unglücklichen Sklaven zu erlösen. Und die Folge war, daß eine große Zahl der jahrelang in Gefangenschaft schmachtenden Seeleute die Hoffnung auf Rettung aufgab und den christlichen Glauben ablegte, um menschlicher behandelt zu werden. Mit dem Übertritt freilich schnitten sich die armen Leute den Weg zur Heimat für immer ab. Als Renegaten hatten sie keine Gnade zu^{*} erwarten, wenn sie in die Gewalt der einstigen Landgenossen gerieten. Das Gefühl, ausgestoßen zu sein, machte die Abtrünnigen zu Todfeinden der Christenheit, und sie rächten sich, indem sie jede Vereinbarung, die ihr altes Heimatland mit dem Diwan traf, illusorisch machten. Daher fürchtete der holländische Seemann niemanden mehr als den niederländischen Renegaten.

Pynackers Bemühungen hatten fast gar keinen Erfolg, und wahrscheinlich entsprangen die Vorwürfe, die in Holland gegen den Unterhändler erhoben wurden, der Mißstimmung über seine fruchtlose Reise. Man klagte, er vergeude seine Zeit, akzeptiere jede Entschuldigung und verbrauche unnötig viel Geld⁸. Mit Pynacker waren Lambert Verhaer, Hagas Reisegefährte, und Pieter Maertensz Coy, den wir als Agenten der Republik in Marokko kennen gelernt haben, nach dem Süden gefahren. Verhaer sollte ein niederländisches Konsulat in Tunis errichten, während Coy de Keyser zu ersetzen hatte, auf den man in den Niederlanden nicht gut zu sprechen war. Es hieß, er habe sich um die Gefangenen zu wenig gekümmert und sogar Ent

1 Arend, van Rees, Brill, Alg. Gesch. III. 4. p. 462.

2 Baasch, Hansestädte und Barbaresken, p. 202 ff.

8 Res. d. Generalst., 1. April 1626. Missiveboek I. p. 27.

schädigungsgelder für die Befreiung gefordert¹. Vielleicht war de Keyser nicht der geeignete Mann, einen so ungewöhnlich schwierigen Posten auszufüllen. Ihm fehlten aber auch die notwendigsten Geldmittel! War schon in Konstantinopel ohne diesen „nervus rerum“ nichts zu erreichen, um wieviel weniger in der Barberei, wo die Gier nach Schätzen alles beherrschte. Immerhin hatte de Keyser eine beträchtliche Anzahl von Sklaven der Knechtschaft entrissen. Die Vertragsbestimmungen waren allerdings nicht eingehalten worden. Aber glückte es etwa seinen Nachfolgern, die Korsaren zur Erfüllung des Traktates zu bewegen? Den neuen Konsuln erging es in der Barberei nicht besser. Sie erhielten vom Diwan gar keine Unterstützung und gerieten in ähnliche Bedrängnisse wie de Keyser. Zu den äußeren Schwierigkeiten gesellten sich finanzielle Nöte. Als die Zahlung des Gehaltes (3000 fl.) plötzlich aufhörte, mußten Verhaer und Coy bei Juden und Mohammedanern borgen, die 30—40 % Zinsen verlangten⁸. Die Amsterdamer Admiralität erklärte, das Salär aus den Lastgeldeinnahmen⁸ nicht bestreiten zu können und wollte keinen anderen Fonds angreifen. So stieg die Not der unglückseligen Konsuln von Woche zu Woche, bis die Staaten dem unaufhörlichen Drängen der Amsterdamer Kaufleute endlich nachgaben und am 29. Januar 1629 in die Abberufung willigten. Schon war es zu spät. Denn Ende Mai traf in Holland die Kunde ein, daß Coy, der sich aus Verzweiflung dem Trunk ergeben hatte, im Elend gestorben sei⁴. Bald nachher flüchtete Verhaer an Bord eines holländischen Kauffahrers nach Livorno, um bis an sein Lebensende Generalstaaten, Admiralitäten und

¹ Admiralität des Norderquartieres an d. Generalst., 17. Dezember 1619. Res. d. Generalst., 26. Juni 1622. Als de Keyser später für Aufrechterhaltung des Friedens mit den Barbaresken plädierte, rief er damit den heftigsten Widerspruch der Kaufleute hervor. Remonstrantieboek I. p. 42 ff.

* Remonstrantieboek I. p. 89 ff.

⁸ Über das Lastgeld vgl. S. 178 ff.

⁴ Res. d. Generalst., 30. Mai 1629. Remonstrantieboek T. p. 72 f.

Kaufleute zu bestürmen, seine im Dienst gemachten Schulden zu bezahlen¹.

Wie kam es, daß die Hochmögenden in dieser für die Förderung des Mittelmeerverkehrs überaus wichtigen Frage ein so geringes Interesse bekundeten? Die Antwort ist leicht zu geben. Es handelte sich um Vorgänge, die nicht das Gesamtwohl der Republik betrafen und den niederländischen Staat gefährdeten. Der Mittelmeerhandel war in erster Linie eine Angelegenheit der Provinz Holland oder besser gesagt der nordholländischen Handelsplätze, die ihn hauptsächlich betrieben. Was lag den Landprovinzen an dem Gedeihen dieses Verkehrs? Hier dachte man gar nicht daran, Mittel zur Unterstützung von Handel und Schifffahrt zu bewilligen. Warum sollten die ärmeren Landesteile freiwillig die Kassen der reichen Holländer füllen? Der entscheidende Punkt aber war, daß die Generalstaaten unter allen Umständen einem neuen Konflikt mit den Barbaresken aus dem Wege gehen wollten. Der spanische Krieg kostete Geld genug, er verschlang Unsummen und lastete schwer auf den Landprovinzen, die der Schonung dringend bedurften. „Besser ein Friede mit Beschwerlichkeit als ein Krieg mit eitel Ge-
rechtigkeit“⁸ der Spruch galt auch hier. Infolgedessen lehnten die Hochmögenden alle Anträge der Kaufleute, Algier und Tunis den Krieg zu erklären, beharrlich ab. Gegen Ende des Jahres 1631 ergriffen drei angesehene Amsterdamer Kaufleute Albert Schuyt, Willem Muilman und Paul de Wilhelm das Wort⁸. Sie wiesen in wohldurchdachten Denkschriften auf das grauenvolle Los der Sklaven, auf die schweren Verluste der holländischen Kaufmannschaft hin und betonten die Notwendigkeit des Krieges.

¹ Die Schuldsomme betrug 12029 fl. 12 st. Am 9. Sept. 1650 garantierte man der Witwe Verhaers die Bezahlung der letzten Rate (2500 fl.)

⁸ Treitschke, Die Republik der ver. Niederl. p. 466.

⁸ Albert Schuyt an d. Dir. 17. Dez. 1631, Missiveboek I. p. 208ff.; Willem Muilman und Paul de Wilhelm an d. Dir. 18. Dez. 1631, Remonstrantieboek I. p. 264 ff. Ferner Bündel: Requesten (Lev. Handel 286).

Aber Generalstaaten und Admiralitäten waren in den 30er und 40er Jahren nicht dafür zu gewinnen.

So blieben die Verhältnisse unverändert. Jahr für Jahr erbeuteten die Barbaresken niederländische Handelsschiffe und stellten sie in ihre Seemacht ein. 1632 berichtete Haga seiner Regierung, er habe Leute aus Algier sagen hören, sie müßten beständig Krieg gegen die Niederlande führen, um Kauffahrteischiffe zu nehmen, die sich vorzüglich zu Raubfahrten eigneten¹.

Bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts wiederholte sich nun das gleiche Schauspiel. In bestimmten Zeiträumen wechselten Krieg und Frieden ab, stets brach Algier den Vertrag. Schließlich kam es so weit, daß die Niederlande den Barbaresken Geldgeschenke machten, um ihren Kauffahrern eine sichere Passage zu ermöglichen.

4. Die niederländisch-venetianische Union.

Über die Beziehungen Hollands zu Venedig liegt eine gründliche und erschöpfende Arbeit von J. C. de Jonge vor⁸ die sich im wesentlichen auf das im Reichsarchiv befindliche Aktenmaterial stützt. Wir können uns daher bei der Betrachtung dieser Verbindung kürzer fassen. Als im Jahre 1606 der bekannte Streit zwischen Paul V. und der Signoria ausbrach, und Rom das Interdikt über die ungehorsame Republik verhängte⁹, boten ihr die Niederlande Beistand an. Der Doge dankte für das Entgegenkommen, versicherte seine Bereitwilligkeit zu einer Gegenleistung, lehnte aber die niederländische Unterstützung in höflichster Form ab⁴. Gleichwohl führte dieser Schritt zur Annäherung zwischen Staaten und Senat. Hugo Grotius ist der Meinung, daß der Haß gegen das Papsttum und den Katholizismus sowie die Liebe zur Freiheit der jungen niederländischen Republik den Impuls gab, Fühlung mit der

¹ Brief vom 17. Januar 1632.

⁸ Nederland en Venetie.

⁸ Vgl. darüber Ranke, Päpste II, p. 218 ff.

⁴ De Jonge, p. 9 ff.

Signoria zu suchen¹. Triftiger scheint uns ein anderer Beweggrund zu sein, auf den de Jonge hinweist. Nach seiner Ansicht waren die Holländer bei ihrer Einnischung in die venetianischen Händel von dem Verlangen beseelt, eine politische Rolle zu spielen und als einer der maßgebenden Faktoren in der diplomatischen Welt zu erscheinen⁸. Dazu kam, daß die Niederlande große Sympathie für Venedig empfanden, weil beide Republiken die mächtigsten Gemeinwesen waren, die von keinem Fürsten beherrscht wurden⁸.

Als Spanien den 12jährigen Waffenstillstand mit den Rebellen geschlossen hatte, begann die Signoria ihre Augen nach dem Norden zu richten. Die gefährliche Lage des Markusaates zwischen osmanischen, päpstlichen und habsburgischen Gebieten weckte in seiner Regierung den Wunsch, sich beizeiten der Feinde des spanisch-österreichischen Imperiums zu versichern. Daher ließ die Signoria durch ihren Gesandten in Paris dem Vertreter der Union mitteilen, Holland möge einen Unterhändler nach Venedig senden, der wegen einer engeren Verbindung der beiden Republiken Rücksprache mit Dogen und Senat nehmen sollte⁴. Die Folge dieser Anregung war, daß die Staaten auf Vorschlag des Prinzen von Oranien Comelis van der Myle beauftragten, die Unterhandlung mit den Vätern von San Marco zu führen. Der Plan fand den ungeteilten Beifall Heinrichs IV. von Frankreich, der van der Myle in jeder Beziehung entgegenkam und zur Förderung der Mission sehr viel beitrug. Trotz lauten Widerspruchs des päpstlichen Nuntius ward der holländische Agent wie der Gesandte einer Großmacht in Venedig empfangen. Aber der Erfolg seiner Sendung war äußerst gering. Von einem Freundschaftsbündnisse wollte Venedig vorläufig nichts wissen, es hielt den Zeitpunkt für verfrüht. Gleichwohl riet der Doge, die guten Beziehungen zwischen beiden Staaten zu pflegen, bis

i Annales et Historiae, B. XV. p. 479, angezogen* bei de Jonge, p. 12.

* De Jonge, p. 14.

8 De Jonge, p. 16, Grotius, Annales et Historiae, B. XV. p. 480.

4 De Jonge, p. 17.

die Zeit zum Abschluß eines Vertrages gekommen sei. Was den Handel angehe, wünsche auch die Republik von San Marco volle Verkehrsfreiheit mit der nordischen Schwester¹. Ein venetianischer Gesandter werde demnächst im Haag erscheinen, um den Dank des Dogen für die ihm erwiesene Ehre auszusprechen.

Im Jahre 1610 erfüllte Venedig sein Gelübde und schickte Tomaso Contarini nach dem Haag. Es stellte sich aber sehr bald heraus, daß die Signoria auch jetzt noch nicht die Absicht hatte, eine Allianz mit den Niederländern zu vereinbaren. Contarinis Sendung war eine Höflichkeitserwiderung, ein Gegenbesuch, jedoch keine politische Mission².

Fünf Jahre lang blieben die Beziehungen der beiden Republiken in diesem Stadium. Dann trat 1616 der Moment ein, wo die Signoria aus ihrer Reserve hervortreten mußte, wo ihr alles darauf ankam, Hilfe von seiten der Niederlande zu erhalten. Durch dalmatinische Seeräuber, die sogenannten Uskokken, die den Venezianern an der istrischen Küste und auf den Inseln des Quamero viel zu schaffen machten, wurde Venedig in einen Krieg mit Ferdinand von Steiermark verwickelt, dem Beschützer der Dalmatiner Piraten. Außerdem drohte der Republik Gefahr von Spanien, weil ihr Bundesgenosse, der Herzog von Savoyen, Ansprüche auf Montferrat erhob. In folgedessen kamen rasch nacheinander zwei venezianische Gesandte nach Holland, und Christoforro Suriano bat die Staaten, ihm die Werbung von 3000 Mann in niederländischen Gebieten zu gestatten. Unter dem Oberbefehl von Graf Johan Ernst von Nassau sollten die Truppen in den Dienst Venedigs treten. Da der Kampf dem Hause Habsburg galt, willigten die Hochmögenden ein und erlaubten den Venezianern sogar, ein zweites Regiment zu werben. Im Frühjahr 1617 landeten die niederländischen Soldaten in Venedig. Aber Meutereien und schwere Verluste lähmten die Schlagfertigkeit der Holländer, die noch

¹ Über die Sendung van der Myles, de Jonge, p. 19 ff. Wagenaar, Vaderl. Hist. X. p. 45.

² De Jonge, p. 50.

im selben Jahre ihren Führer und ihre besten Offiziere verloren¹. Als nach dem Tode Johan Emsts eine Musterung abgehalten ward, waren von den 4000 Mann nicht mehr als 2500 übrig⁸. Nur ein kleiner Teil von ihnen sah die Heimat wieder. Während des Krieges war die Flotte des Herzogs von Ossuna in das adriatische Meer eingedrungen. Ossuna erklärte, er wolle spanische Handelsschiffe im Golfe schützen, tatsächlich aber bezweckte der ehrgeizige Fürst nichts anderes als den Uskokon Hilfe gegen Venedig zu leisten. Nachdem im Frieden von Madrid (26. September 1617) die Besitzverhältnisse des Jahres 1615 restituiert waren, schien die Stimmung Venedigs gegen Habsburg freundlicher zu werden. Da erweckte die Verschwörung des Jacques Pierre das Mißtrauen von neuem und steigerte die Furcht vor Spanien und seinen italienischen Gouverneuren aufs äußerste. Um den Habsburgern Widerstand leisten zu können, mußte sich der Senat nach Bundesgenossen umsehen. Von einem Zusammenwirken mit Savoyen war wenig zu erhoffen, Frankreich hatte mit inneren Unruhen zu kämpfen, und an der Spitze seiner Regierung stand kein Heinrich IV. mehr. So blieben nur die Niederlande übrig, denen die Zersplitterung der spanischen Streitkräfte und die Verwicklung Philipps in die italienischen Angelegenheiten höchst willkommen sein konnten. Nach langen Beratungen und Überwindung mancher Schwierigkeiten schloß der venezianische Resident im Haag am 31. Dezember 1619 eine Defensivallianz für 15 Jahre mit den Bevollmächtigten der Generalstaaten ab⁸. Venedig versprach, im Kriegsfall den vereinigten Niederlanden monatlich 50000 fl. Subsidie zu zahlen, und zwar sollte diese Summe bis zum Ende des Krieges ohne Abzug entrichtet werden. Holland stellte es Venedig frei, Geld, Schiffe oder Truppen bei Ausbruch des Krieges zu verlangen. Die Generalstaaten sandten 1620 François van Aerssen nach

¹ De Jonge, p. 59 ff.

⁸ Ebenda, p. 76 f.

⁸ Über den Vertrag vgl. H. v. Zwiedineck-Südenhorst, Die Politik der Republik Venedig während des 30jährigen Krieges I. p. 96 ff. S. Romanin, Storia documentata di Venezia VII. p. 245 ff.

Venedig, damit er den Vertrag ratifiziere. Der Vorschlag des holländischen Unterhändlers, einen venezianischen Vertreter im Haag und einen niederländischen Gesandten in der Stadt des heiligen Markus zu beglaubigen, wurde vom Dogen und dem Bat der Zehn beifällig aufgenommen¹.

Während die Signoria sofort dieser Vereinbarung nachkam, verzögerte sich die Ernennung eines holländischen Ambassadeurs bis zum Juli 1622, wo in Johan Berck, dem Pensionär von Dordrecht endlich der geeignete Mann gefunden ward. Inzwischen hatte der niederländisch-spanische Krieg wieder begonnen, und Holland erfuhr sogleich die segensreiche Wirkung des neuen Bundes. Durch die venezianischen Hilfsgelder war Moriz von Oranien imstande, mansfeldische und braunschweigische Truppen in Dienst zu nehmen und mit ihnen das von Spinola belagerte Bergen op Zoom zu entsetzen⁸.

Seit April 1622 zahlten die Venezianer die im Verträge stipulierte Summe Monat für Monat aus². 384 Jahre hielten sie das Abkommen ein und sandten den Alliierten in diesem Zeitraum 2200000 fl. Als Berck im Jahre 1625 dem Senate die Bitte vortrug, das zum Entsätze Bredas von den Niederländern herbeigerufene mansfeldische Heer zu besolden, weil die Mittel der verbündeten Republik völlig erschöpft seien, stieß er auf Widerstand. Man erklärte ihm, die Signoria müsse die Summe für den Krieg im Veltlin verwenden, der ihr mehr am Herzen liege als das Schicksal Bredas⁴. Holland sei jetzt weniger unterstützungsbedürftig, während sich die Republik von San Marco gezwungen sehe, alle Kräfte zusammenzuhalten. Habe sie doch momentan gar keinen Vorteil von der Allianz.

¹ De Jonge, p. 124f.

² De Jonge, p. 143f.

⁸ De Jonge, p. 147 ff. Die Zahlungen begannen demnach erst 11 Monate nach dem Wiederausbruch des spanischen Krieges. Venedig weigerte sich aber, die fehlenden Summen nachträglich zu entrichten.

⁴ De Jonge, p. 155 ff.

Das ganze nächste Jahrzehnt hindurch bemühten sich Berck und sein Nachfolger Willem van Lyere, Venedig zur Einlösung seines Versprechens zu bewegen. Der Bat der Zehn entschuldigte sich, daß ihm die Zahlung im Augenblick unmöglich sei, und vertröstete die Niederländer auf bessere Zeiten. 1634 zeigte die Signora endlich etwas mehr Entgegenkommen. Sie schlug den Hochmögenden vor, statt Geld Salz von Gapo d'Istria in Empfang zu nehmen. Durch den Verkauf desselben könne wenigstens ein Teil der Rückstände gedeckt werden. Da das Urteil der zu Rate gezogenen Amsterdamer Kaufleute, Makler und Salzsieder ungünstig lautete, lehnten die Staaten das Anerbieten ab. 1636 wurden Proben istrischen Salzes einer anderen Gruppe von Sachverständigen vorgelegt. Aber die ominöse Bedingung, wonach der Käufer selbst Fahrzeuge nach Capo d'Istria senden und die dort von ihm erworbene Salzmenge auf eigene Kosten und Gefahr verschiffen sollte, wirkte abschreckend. Außerdem erklärte man in Amsterdam, an Qualität stehe das istrische Salz weit hinter dem französischen und spanischen zurück¹.

Nachdem van Lyere 1636 um seine Entlassung gebeten hatte, weil alle Bemühungen in Venedig vergeblich waren, wurde der Posten des niederländischen Gesandten in der Markusstadt nicht wieder besetzt. Dieser Schritt bedeutete aber keineswegs den Bruch der befreundeten Beziehungen. Beide Staaten begnügten sich, ihre Interessen, die vorwiegend kommerzieller Natur waren, durch Konsuln wahrnehmen zu lassen². Als für die Signoria in den 40er Jahren des 17. Jahrhunderts neue Zeiten der Not und Gefahr kamen und der 25jährige Kampf um Kandia seinen Anfang nahm, charterten die Venezianer 12 große holländische Schiffe, die in ihrem Hafen und auf den benachbarten Reeden lagen³. Mit Proviant, Kriegsmaterial und Soldaten segelte ein Teil dieser Fahrzeuge nach Kandia. Aber

¹ Vergl. darüber L. van Aitzema, Saken, I. p. 141. Siehe ferner den Exkurs und Beilage Nr. IX.

² De Jonge, p. 225.

³ Josua van Sonneveld an d. Generalst., 17. Feb. 1645. De Jonge, p. 227.

auch hansische und englische Schiffer traten in venezianische Dienste. Bei der schlechten Beschaffenheit der Flotte von San Marco sah sich die Signoria gezwungen, ihre Seemacht durch fremde Schiffe zu ergänzen, und es scheint, daß sie ziemlich rigoros dabei verfuhr. Mancher abendländische Seemann wurde geradezu genötigt, sich dem Flottenfahrer Venedigs zu verpflichten. So ließ die Republik im Dezember 1645 12 niederländische Kauffahrer nicht abfahren, weil sie 5 oder 6 von ihnen als Transportschiffe mieten wollte¹. Die Nachricht, daß sich in der venezianischen Armada zahlreiche holländische Segler befänden, rief eine gewaltige Erregung in Konstantinopel hervor. Der herrische Großwesir befahl dem Residenten Cops, für die Entfernung dieser Fahrzeuge aus der Flotte des Gegners Sorge zu tragen, sonst werde kein Niederländer auf türkischem Boden mit dem Leben davorkommen².

Im Haag ward die Drohung sehr ernst genommen. Man untersagte allen Niederländern, fremden Dienst zu suchen, und sandte dem türkischen Minister einen Entschuldigungsbrief. Das hinderte aber die Schiffer nicht, auch weiterhin ihr Leben für die Flagge von San Marco in die Schanze zu schlagen. Und trotz des Verbotes folgten zahlreiche niederländische Soldaten, für die es auf deutschen und flandrischen Kriegsschauplätzen nichts mehr zu tun gab, dem Lockruf der venezianischen Werber. „Das Los dieser Kriegsleute“, schreibt de Jonge, „war im all gemeinen ein recht beklagenswertes.“ So rühmlich sich ein großer Teil von ihnen in den Kämpfen um Kandia schlug, nur wenige kamen mit dem Leben davon. Die meisten fielen in den Schlachten oder wurden durch die Pest dahingerafft. Auch der Hunger forderte zahlreiche Opfer.

Während diese Söhne der freien Republik unter dem Banner von San Marco gegen die Osmanen stritten, war die niederländisch-venezianische Union nach dem westfälischen Frieden völlig auseinander gebrochen. Die politische Stellung Hollands

¹ Josua van Sonneveit an d. Generalst., 8. Dez. 1646.

² De Jonge, p. 229.

zu den Mittelmeermächten hatte sich von Grund aus geändert. Spanien war nicht mehr der Gegner, dessen Bekämpfung den Grundton der niederländischen Mittelmeerpolitik bildete. In freundschaftlichen Beziehungen stand die iberische Monarchie jetzt zu den Generalstaaten, und infolgedessen trat auch in dem Verhältnis zum deutschen Hause Habsburg eine durchgreifende Wandlung ein. Je übermächtiger die französische Monarchie wurde, desto enger schloß sich Holland im Lauf der nächsten Jahrzehnte an seine einstigen Widersacher an. Dadurch ward die Idee, die 1620 Generalstaaten und Signoria zusammengeführt hatte, illusorisch. Zu gleicher Zeit konzentrierten die zwischen England und der Republik ausbrechenden Seekriege die Aufmerksamkeit der Niederländer auf die nördlichen Gewässer¹. Von zwei Seiten bedrängt, durften sich die sieben Provinzen nicht der Gefahr aussetzen, Venedig zuliebe in Verwickelungen mit den Türken zu geraten. So überließ man die auf Kandia fechtenden Niederländer und Venezianer ihrem Schicksal.

Mit keinem anderen der italienischen Staaten, von denen allerdings nur Toskana und Genua für die Holländer in Betracht kommen konnten, schloß die Union eine Vereinigung wie mit Venedig ab. Was die Niederlande mit diesen beiden Mächten verband, waren lediglich gemeinschaftliche kommerzielle Interessen.

Beziehungen rein politischer Art dagegen unterhielt die Generalität zu Earl Emanuel von Savoyen. Seitdem dieser Fürst wegen seiner Teilnahme an der antispansischen Koalition Heinrichs IV. von Philipp III. zu einer demütigenden Abbitte gezwungen war², haßte er niemanden auf der Welt mehr als den spanischen Monarchen. Kühn entschlossen wagte es Karl Emanuel, den Spaniern offen entgegenzutreten. Als er 1614 den Kampf um Montferrat mit Ferdinand von Mantua begann, sandte er den Grafen Johan von Nassau, der in der savoyischen Armee diente, nach den Niederlanden, die Staaten um Geld oder Truppen zu ersuchen. Aber die Bitte ward trotz der freund-

¹ Vgl. darüber de Jonge, p. 244 f.

² Ritter, Deutsche Gesch. ü. p. 449.

echaftUchen Gefühle für Savoyens Herrscher höflich abgelehnt und auch später nicht erhört¹.

6. Haltung: der Niederlande gegenüber Frankreich.

Es würde uns von unserer Aufgabe zu weit abführen, wollten wir das Verhältnis der 7 Provinzen zur französischen Monarchie hier eingehend erörtern. Das Bild ist so oft entworfen worden, daß eine Andeutung der Hauptmomente genügt.

Trotz des Friedens von Vervins (1598) hatte Heinrich IV. seine niederländischen Verbündeten nicht im Stich gelassen und sie stillschweigend mit Truppen unterstützt. Er erkannte, daß die Schaffung eines unabhängigen Gemeinwesens im Nordosten Frankreichs die Spanier hindern konnte, von den südlichen Niederlanden aus in französisches Gebiet einzufallen. „Das müsse“, sagte er, „ein schlechter Franzose sein, der nicht den Holländern den Sieg wünsche“². Daher war der plötzliche Tod dieses treuen Freundes ein außerordentlich schwerer Schlag für die Republik.

Als bald gewannen die Anhänger Philipps III. großen Einfluß am französischen Hofe. Sie drängten die Hugenotten zurück und sorgten dafür, daß alle wichtigen Stellen mit eifrigen Katholiken besetzt wurden. Das Verhältnis zu den Generalstaaten ward merklich kühler, als Maria von Medici an die Union die Forderung richtete, Frankreich ein Drittel der für die Unterstützung der Niederlande von Heinrich IV. aufgenommenen Kriegsgelder zurückzuzahlen⁸.

Der Wiederbeginn des spanischen Krieges veranlaßte dann den Prinzen Moriz von Oranien, der französischen Macht die Erneuerung des alten Bundes vorzuschlagen. Aber die Gesandtschaft kehrte ohne das gewünschte Resultat heim, auf Frankreichs Hilfe war nicht mehr zu rechnen. So lagen die Dinge

i Blok, IV. p. 71.

a Ranke, Franz. Gesch. ü. p. 91.

» Blok, IV. p. 59.

bis zum Jahre 1624, bis zur Berufung Richelieus in das Conseil. Die französische Regierung nahm alsbald das System Heinrichs IV. wieder auf und lenkte die auswärtige Politik in Bahnen, die der große König vorgezeichnet hatte. Am 10. Juni 1624 schlossen die Vertreter der Republik, zu denen Adriaan Pauw gehörte, einen dreijährigen Offensiv- und Defensivvertrag mit Ludwig XIII. zu Compiegne¹. Frankreich und Holland gelobten sich gegenseitige Kriegshilfe. Ohne Rat und Vermittlung des Königs wollten die Staaten keinen Frieden oder Waffenstillstand mit dem spanischen Gegner eingehen. Dafür versprach Frankreich, den Niederlanden eine einmalige Subsidie von 1200000 Livres zu zahlen, während in den nächsten beiden Jahren die Hilfsgelder nur 1000000 Livres pro anno betragen sollten². Eine Folge dieses Traktates war der bekannte Zug Haultains gegen La Rochelle. Im Bunde mit den englischen und französischen Geschwadern brach er die maritime Macht der Hugenotten, eine Tat, die den heftigsten Unwillen der holländischen Calvinisten wachrief³. Nach der Einnahme von Herzogenbusch kam im Sommer 1630 ein neuer Subsidienvertrag unter ähnlichen Bedingungen zwischen beiden Mächten zustande, dem am 8. Februar 1635, als der Ausbruch des spanisch-französischen Krieges drohte, der Abschluß einer Offensiv- und Defensivallianz folgte⁴. Frankreich und Holland verpflichteten sich, mit je 30000 Mann den Kampf gegen Philipp IV. aufzunehmen, die südlichen Niederlande vom spanischen Joche zu befreien, oder wenn diese Gebiete nicht dazu mitwirken sollten, sie aufzuteilen⁵.

Die Geschichte des niederländisch-französischen Waffenbundes, der 8 Jahre lang zusammenhielt, und als dessen größte Erfolge die Vernichtung der zweiten spanischen Armada durch Tromp (1639) und der Fall Dünkirkens (1646) angesehen werden

¹ Lavissee, Hist, de France, VI. 2. p. 225.

² Blok, IV. p. 255.

³ Ebenda p. 271 f.

⁴ Lavissee, Hist, de France, VI. 2. p. 341.

⁵ Blok, IV. p. 398.

können, braucht hier nicht erzählt zu werden. Wenn auch die Hauptschlachten auf den nördlichen Kriegsschauplätzen geschlagen wurden, so war der Seekrieg im Mittelmeer von nicht geringerer Bedeutung. Zum ersten Male trat Frankreich, wie erwähnt, als maritime Macht hervor, und seine junge Flotte bestand die Feuerprobe glänzend. Das Schiffsbaumaterial und die Ausrüstungsgegenstände hatten Holländer und Engländer zum großen Teil geliefert und vielleicht waren auch niederländische Schiffs techniker auf den Werften tätig gewesen. Nach der Seeschlacht bei Genua am 1. September 16381 hatte die französische Marine keinen Gegner im Süden zu fürchten. Das zeigte sich auch in dem dreisten Auftreten der zahllosen französischen Kaper, die das westliche Mittelmeerbecken als ihr Eigentum zu betrachten schienen. Als bald ertönten in holländischen Kaufmannskreisen Klagen über die Rücksichtslosigkeit dieser Korsaren, und man erklärte, sie überträfen an Obermut und Kühnheit selbst die Barbaresken. Die Kaper Ludwigs XIII. wurden eine fürchterliche Plage für die Mittelmeerschifffahrt. Sie brachten alle Segler auf, bei denen sie „spanisches Gut“ argwöhnten und schonten weder die Fahrzeuge von Neutralen noch die Schiffe von verbündeten Mächten. Vor allem richteten die Korsaren ihr Augenmerk darauf, Spanien die auswärtige Zufuhr abzuschneiden. Aber gehindert wurden nur andere Nationen daran, während den eigenen Landsleuten Erlaubnis gegeben ward, die pyrenäische Halbinsel und die spanischen Nebenländer mit Getreide zu versorgen⁸ Von der außerordentlichen Störung, die der niederländische Mittelmeerhandel durch die französischen Piraten erlitt, legt die im Anhang veröffentlichte Verlustliste⁸ beredtes Zeugnis ab. Wir werden auf Einzelheiten später zurückkommen, möchten aber schon hier hervorheben, daß die Kaufleute den Schaden bis

1 Über die Seeschlacht ist ein sehr interessanter Bericht des niederländischen Konsuls Josua van Sonneveit erhalten. An die GeneralSt., 17. September 1638. Vgl. auch Gillis Reiniersz an d. Generalst., 11. September 1638.

⁸ Remonstrantieboek L. p. 294 ff.

• Nr. X.

zum Beginn oder Mitte 1650 auf 7499000 fl. veranschlagten. Dieser Summe gegenflber ist Vorsicht geboten. Denn zweifellos haben wir in den verschiedenen Angaben übertriebene Schätzungen zu erblicken, weil Kaufleute und Reeder aus jedem Verluste ein vorteilhaftes Geschäft machen wollten und daher möglichst hoch deklarierten. Im Jahre 1646 vereinbarte Holland einen Marine traktat mit der französischen Regierung, um seine Mittelmeerfahrer vor weiteren Visitationen und Plünderungen zu schützen*. Es wurde ausgemacht, daß niederländische Kauffahrer 4 Jahre lang keine Verfolgung von seiten der französischen Kaper er leiden sollten, selbst wenn sie für Spanien oder spanische Gebiete bestimmtes Korn an Bord hätten. Dafür mußten sich die Holländer verpflichten, den Untertanen Philipps weder Kriegskontrebande zu liefern, noch Pferde oder Mannschaften für die spanische Armee zu stellen. Den Korsaren ward die Durchsuchung der Straatfahrer untersagt, aber die Franzosen behielten das Recht, die Schiffspapiere der Niederländer zu prüfen. Vor den Kriegsschiffen Frankreichs hatten die Handelsfahrzeuge der Republik die Flagge zu streichen. Endlich ordnete man an, daß die französischen Kaperkapitäne vor der Abfahrt Bürgschaft von 12 000 Livres leisten sollten, wodurch sie gezwungen wurden, den Vertrag zu halten². Zwei Jahre schonten die Piraten die holländische Mittelmeerschiffahrt, soweit die Verlustliste als glaubwürdiges Zeugnis dafür gelten kann. Aber schon 1648 begann das Unwesen von neuem. Den Anstoß zu diesem vertragswidrigen Vorgehen gab der Friedensschluß der Niederlande mit Spanien. Der Sieg der Regentenpartei über die Statthalterpartei, der Triumph der Bicker und Pauw über Friedrich Heinrich und Wilhelm von Oranien brach die niederländisch-französische Allianz auseinander. „Um des eigenen Vorteils willenu ließ die Republik die verbündete Macht im Stich⁸. Damit verlor auch der Marinetraktat seine Bedeutung, und die französischen Kaper hinderte nun

1 Den Vertrag schloß Jan Reynst ab. Wir werden auf seine Mission im Exkurs zurückkommen.

s Der Traktat bei Aitzema, III. p. 124 f.

• Blok, IV. p. 444.

keine Rücksicht mehr, die nach Spanien segelnden niederländischen Schiffe aufzubringen.

6. Die holländischen Konsulate im Mittelmeergebiet.

Wir haben in den vorhergehenden Betrachtungen einen Teil der niederländischen Vertreter in Südeuropa und Nordafrika kennen gelernt und den Versuch gemacht, die Wirksamkeit und Stellung des hervorragendsten holländischen Diplomaten zu schildern. Comelis Haga war der Träger der niederländischen Staatsinteressen im Orient, er wurzelte aber so fest in der großen Politik, daß die Darlegung des Verhältnisses der Niederlande zur Pforte ohne eine Würdigung seiner Persönlichkeit gar nicht möglich gewesen wäre. Deshalb mußte Haga an den Platz gestellt werden, der seine Leistungen am besten zur Geltung kommen ließ. Außerdem wurde der Tätigkeit der holländischen Gesandten in Venedig gedacht. Keiner von ihnen, weder Berck noch Willem van Lyere, vermochte eine ähnliche Rolle wie Haga zu spielen, was allerdings auch damit zusammenhing, daß die ihnen gestellten Aufgaben wesentlich kleiner waren. Endlich berührten wir die Errichtung von Konsulaten in den Barbareskenstaaten und schilderten die außerordentlichen Schwierigkeiten, mit denen die Inhaber dieser Posten zu ringen hatten.

Von Frankreich abgesehen, unterhielt die Republik Gesandtschaften nur in zwei Mittelmeerstaaten, in der Türkei und in Venedig, während sie sich in allen übrigen Ländern des Südens mit Konsularvertretungen begnügte. Der Konsul war in erster Linie Repräsentant der Kaufleute und Schiffer, er war ihr Berater und Helfer. Es kam aber nicht selten vor, daß ihm, z. B. in Algier, die Aufgabe gestellt wurde, auch politische Interessen der Generalstaaten wahrzunehmen. Bei dem lückenhaften Material ist es schwer, ein abschließendes Bild von der administrativen Tätigkeit der niederländischen Konsuln zu geben. Wie heutzutage lag es ihnen ob, die Verkehrs- und Handelsbeziehungen zwischen Holland und den Staaten, wo die betreffenden Personen als Konsuln wirkten, zu fördern und zu pflegen. Über seine Leistungen und Maßnahmen mußte jeder

Konsul den Hochmögenden genaue Rechnung ablegen. Ob Vorschriften bestanden, wie oft die Berichterstattung erfolgen sollte, vermögen wir nicht zu sagen, jedenfalls geschah sie sehr unregelmäßig. Je schwieriger die kommerzielle Lage in dem einen oder anderen Lande, an dem einen oder anderen Handelsplätze war, je mehr Grund zu Klagen und Beschwerden vorlag, desto häufiger schrieben die Konsuln. Natürlich liefen die meisten Briefe aus den morgenländischen Städten sowie aus Algier ein.

Was die polizeilichen Befugnisse der Konsuln anbelangt, so geben uns die niederländischen Quellen leider nur ungenügende Auskunft darüber. Wir erfahren wohl, daß der Konsul Ordnung unter den Kaufleuten zu halten hatte, daß er für Durchführung der von den Generalstaaten erlassenen Plakate und Schifffahrtsregimente Sorge tragen mußte. Den französischen Beamten stand in der Levante das Recht zu, Staatsangehörige, die sich einer Rebellion oder einer groben Gefährdung der kommerziellen und politischen Interessen Frankreichs schuldig gemacht hatten, auf polizeilichem Wege in die Heimat zurückzusenden¹. Irren wir nicht, so besaßen die niederländischen Konsuln keine derartige Machtbefugnis. Nur einmal, als zwischen Konsul und Kaufleuten ein scharfer Konflikt entstanden war, erklärten die Generalstaaten, daß solche Vorkommnisse in Zukunft strenge Ahndung finden würden. In Ketten solle der Konsul die Delinquenten nach Holland transportieren lassen, wo die gerechte Strafe sie erwarte². Eine polizeiliche Aufsicht übten die Konsuln über Schiffe und Matrosen niederländischer Fahrzeuge aus, die sich bei ihnen melden und die Schiffspapiere zur Visitation vorlegen mußten, was freilich oft genug versäumt ward.

In den osmanischen Gebieten war den Konsuln der Republik volle Gerichtsbarkeit in Zivil- und Kriminalstreitigkeiten durch die Kapitulation von 1612 garantiert, worüber wir bereits das Erforderliche mitgeteilt haben. Wahrscheinlich zog der Konsul

¹ Masson, Hist, du commerce fran[^]ais p. 445 f.

² Res. d. Generalst., 17. Febr. 1616.

in schwierigen Fällen angesehene niederländische Kaufleute „als Beisitzer“ heran. So ward z. B. Cornelia Pauw, dem Vertreter der Generalstaaten in Aleppo, 1616 die ausdrückliche Erlaubnis erteilt, zwei Kaufleute „zu Gerichtsassessoren zu ernennen und mit ihnen Bat zu halten¹. Leider wissen wir nicht, wie weit das Notariatsrecht der damaligen Konsuln ging, und was sie mit ihrer Unterschrift beglaubigen durften.

Neben diesen Funktionen hatte der Beamte noch kleinere administrative Aufgaben zu erfüllen. Er übermittelte, wie er wähnt, den Erben die Hinterlassenschaft von Leuten, die ohne letztwillige Verfügung aus dem Leben geschieden waren, und vertrat die Reeder bei Havarien oder Schiffsverkäufen.

Alle Konsuln, die während der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts im Mittelmeergebiet angestellt waren, krankten wie Haga an chronischer Geldnot. Der größte Teil von ihnen hatte kein Gehalt, und war die Zahlung eines Salärs unumgänglich, dann ward es so niedrig wie möglich bemessen. Von dem Fixum aber konnte keiner der damit bedachten Konsuln leben. De Keyser sollte 1200 fl. jährlich bekommen, während man Coy und Verhaer 3000 fl. zusicherte. Aber was nützte ihnen die Garantie, wenn die Summen nicht ausgezahlt wurden! Die im Morgenlande tätigen Konsuln hatten keine andere Einnahmequelle als die zweiprozentigen Import- und Exportabgaben. Diese Gebühren konnten unter Umständen hübsche Erträge abwerfen, es geschah jedoch höchst selten. Im allgemeinen reichte das einlaufende Geld nicht einmal hin, die jährlichen Unkosten zu decken. Woran das lag, werden wir später zu untersuchen haben. In besserer Lage befanden sich die Konsuln in Genua und Livorno, weil der Schiffsverkehr hier stärker war. Jeder eingehende Straatfahrer mußte in dem toskanischen Hafen 2 Dukaten Konsulats abgaben erlegen, eine Taxe, die gegen Ende der 20er Jahre auf 4 Dukaten erhöht ward und nach einer Berechnung von Amsterdamer Kaufleuten wohl 1200 fl. einbringen konnte². Der

¹ Resolution vom 17. Februar.

* Remonstrantieboek I. p. 23 ff.

Konsul in Genua erhob % vom Werte des Importes und 1 % vom Werte des Exportes. Über die Höhe der in Venedig und Marseille geforderten Abgaben schweigen die Berichte, wir glauben aber kaum, daß die Kaufleute volle 2 % entrichteten. Bestand doch zwischen dem Verkehr im Osten und Westen ein erheblicher Unterschied¹. Dazu kam, daß die Unkosten der Konsuln im Orient viel größer waren als z. B. in Italien. Der Hofstaat Pauws stand kaum dem Gesandten nach, und im Verhältnis mußten in Aleppo ebenso reiche Geschenke an türkische Behörden gegeben werden wie in Konstantinopel. Zudem sah sich jeder Konsul im syrischen Handelsgebiete gezwungen, eine Janitschareneskorte zu halten, die ihn begleitete, sein Leben verteidigte und vor allem nachts das Konsulat bewachte, worin die Waren der Kaufleute gestapelt lagen². Von 1613—1617 betrug die Einnahmen Pauws 22 418 Realen und 9 Asper, die Ausgaben dagegen 22 698 Realen und 51 Asper. In drei Jahren 1616—19 wuchsen de Keyzers Schulden auf 6753 fl. und 12 st. an⁸. Und was für Defizite wiesen erst die Rechnungen Coys und Verhaers auf! Bei derartigen Finanzverhältnissen blieb den morgenländischen Konsuln, wollten sie nicht ihr Privatvermögen angreifen, kein anderer Ausweg, als nebenbei kaufmännisch tätig zu sein und für Verwandte oder befreundete Firmen Handelsgeschäfte zu machen. Nun waren ja die meisten der im Mittelmeergebiet befindlichen holländischen Konsuln und sämtliche Vizekonsuln von Haus aus Kaufleute, die das Amt — wie es in einer damaligen Denkschrift heißt — als „angenehme Zugabe“ erhalten hatten. Sie glichen daher unsern heutigen Wahlkonsuln. „Consules missi“ wurden nur nach den wichtigeren Plätzen entsandt, nach Aleppo, Smyrna, Algier und Tunis. Ob das holländische Konsulat in Venedig bis 1650 ein Berufs konsulat war, vermögen wir nicht zu entscheiden.

¹ Vgl. darüber Kapitel **TL** Abschnitt 2.

s Masson. p. 448.

⁸ Man bewilligte de Keyser 6000 fl. und bat, von weiteren Geldforderungen abzusehen.

So begreiflich und verzeihlich das Bestreben dieser Konsuln war, dem Vorbild der „consules electi“ zu folgen und sich einen Nebenverdienst zu verschaffen, so gefährlich konnte der Schritt für den Handel werden. Indem der Beamte als Faktor auftrat, ward er Konkurrent der ihm unterstellten Kaufleute. Durch seine Beziehungen zu den fremden Behörden, durch sein Ansehen und seinen oft nicht geringen Einfluß öffneten sich ihm vielerlei Wege, die zu betreten den ändern Faktoren verwehrt war. Und wie leicht erlag ein schwacher Charakter der Versuchung, parteiliche Entscheidungen zu fällen, wie rasch ward er zum Mißbrauch der Amtsgewalt getrieben, wenn es galt, einen Vorteil wahrzunehmen oder der Konkurrenz zu schaden. Vergab sich der Konsul etwas, so fiel es gewöhnlich auf die „Nation“ zurück, auf die Kaufleute, die nach der Entfernung des schuldigen Beamten für seine Verfehlungen büßen mußten. Bei dem oben erwähnten Zerwürfnis zwischen Pauw und den Faktoren ward gegen den Konsul auch der Vorwurf erhoben, er habe sich nicht gescheut, Properhandel zu treiben, was der angegriffene Beamte keineswegs bestritt. Infolgedessen stellten angesehene Amsterdamer Handelsherren die Forderung auf, daß der holländische Konsul in Aleppo unter keinen Umständen Kaufmann sein oder einem Handelshause angehören dürfe¹.

In den Handelsplätzen der Levante pflegten die Konsuln bei wichtigen Anlässen alle Kaufleute und die Führer der gerade im Hafen liegenden Schiffe zu gemeinsamer Beratung zusammen zuzurufen. Es ist nicht recht ersichtlich, ob die holländischen Faktoren wie z. B. die Franzosen² verpflichtet waren, an den *Versammlungen* teilzunehmen, wo hauptsächlich Handelsfragen und Abwehr türkischer Übergriffe den Gegenstand der Debatte bildeten. Jedenfalls mußten die niederländischen Kaufleute ihren Konsul bei Besuchen begleiten, die er den Obrigkeiten abstattete.

¹ Vgl. über den Zwist Pauws auch S. 98 ff. und Anm. 4. Der französische Konsul erhielt 1614 80000 Realen, der venezianische 60000 R. „op een Schip in Commissie“.

² Masson, p. 451.

Die Vertretung der Republik lag in verschiedenen Mittelmeerplätzen nicht in Händen von Holländern, sondern wurde durch Eingeborene oder Kaufleute anderer Nationen ausgeübt. Vizekonsulate oder unwichtigere Posten pflegte Haga, zu dessen Ressort auch die Anstellung von Konsuln im Orient gehörte, mit Franzosen, Venezianern und Griechen zu besetzen, oder er bat den Konsul einer befreundeten Macht, die Vertretung der Niederländer als Nebenamt zu übernehmen. Man kann nicht sagen, daß die Faktoren unter den fremden Konsuln immer glücklich fuhren. Im allgemeinen vernachlässigten diese Beamten ihre niederländischen Schützlinge und waren nur zur Stelle, wenn sie Gebühren eintreiben konnten. Als das Konsulat von Aleppo nach Pauws Abreise eine Zeitlang vakant blieb und die Staaten Haga befahlen, den Posten einer geeigneten Kraft anzuvertrauen, mußte der Gesandte, da er so rasch keinen Ersatz zu schaffen vermochte, den französischen Konsul Viguier ersuchen, die holländischen Kaufleute zu vertreten. Sehr bald klagte die „Nation“ dem Orateur ihr Leid, daß Viguier die Niederländer wie Untergebene behandle. Er legte ihnen z. B. Kontributionen auf, die zur Deckung alter Schulden eines französischen Gesandten dienen sollten¹. 1624 ging Viguier seines Amtes verlustig, und um die Faktoren nicht neuen Gefahren auszusetzen, übergab Haga dem englischen Konsul Edward Kircham das Protektorat. Mit dieser Maßregel waren aber die Amsterdamer Kaufleute nicht einverstanden. Wenn auch Haga versicherte, Kircham sei stets „ein refugium und asylum“ der Holländer gewesen, man wollte das Amt nicht länger in fremden Händen wissen und setzte es durch, daß Cornelis Witsen, der Sohn des Amsterdamer Bürgermeisters, zum Nachfolger Pauws bestimmt wurde. Wir führen das nur an, um zu zeigen, wie schwer es war, selbst das Hauptkonsulat im Orient andauernd mit geborenen Holländern zu besetzen.

Den niederländischen Gesandten und Konsuln bereitete ihr Amt infolge der geschilderten Schwierigkeiten und der geringen Anerkennung mehr Kummer als Freude. Nicht einmal Haga

¹ Haga an d. Generalst., 15. Oktober 1624.

fand während seiner Tätigkeit in Konstantinopel ungeteilten Beifall. In kaufmännischen Kreisen war man zeitweise nicht gut auf den Orateur zu sprechen und warf ihm vor, er denke bei allen Handlungen nur an den eigenen Vorteil. Die Konsuln aber schwebten meist zwischen Hammer und Amboß. Kaufleute und Schiffer betrachteten sie als Staatsbeamte, für deren Unterhalt die Regierung Sorge tragen sollte, während die Generalstaaten in ihnen lediglich Vertreter des Handels- und Schifferstandes erblickten und daher diesen Berufsclassen die Lasten aufbürden wollten.

In der nachstehenden Liste haben wir die Namen der holländischen Gesandten und Konsuln, die während der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts im Süden tätig waren, angeführt und die Dauer ihres Aufenthaltes, soweit sie sich feststellen ließ, verzeichnet. Bei dem lückenhaften Material darf diese Zusammenstellung keinen Anspruch auf Vollständigkeit machen, auch können wir für die Richtigkeit der Ziffern nicht immer Garantie leisten.

A. Die Gesandten.

1. In Konstantinopel:

- 1612—1639 Comelis Haga.
- 1639—1647 Hendrick Cops.
- 1647—1654 Nicolo Gisbrechti.
- 1655—1665 Levinus Wamerus.

2. In Venedig:

- 1622—1627 Johan Berck.
- 1627—1636 Willem van Lyere.

B. Die Konsuln und Vizekonsuln.

1. Im osmanischen Reiche,

a) Aleppo:

- 1613—1621 Comelis Pauw.
- 1626—1627 Comelis Witsen²

¹ Zu B. in einer Eingabe, welche die Amsterdamer Kaufleute am 18. März 1625 den Staaten von Holland und Westfriesland übergaben.

² Da 1627 Witsens Vater in Amsterdam gestorben war, erlaubten die Staaten dem Consul nach Hause zu reisen. Er sah das

- b) Alexandretta:
1613—1617 Pieter Chevali.
Bernaerdyn About.
Gio Bartholo1 Andreae.
Anthonio Grandi1.
- c) Cypren:
1613—1614 Giacomo Mille.
1614 Willem Pynas.
1615—1616 Cornelia van Ostayen. Vizekonauln.
urn 1623 Pietro Savioni.
1626—1633 Daniel van Steenwinckel.
- d) Akkon:
Ende der 20er Jahre Abraham Aertsen.
- e) Smyrna:
1616—1630? Nicolo Orlandi2 \
1636— ? Duca di Giovanni. } Vizekonsuln.
- f) Ägypten8:
1633 Santo Segezzi.
- g) Algier:
1616—1624 Wynant de Keyser.
1625—1629 Pieter Maertensz. Coy.

Morgenland nicht wieder. Die vorliegenden Berichte verschweigen, warum Witsen in den Niederlanden blieb. Wahrscheinlich reizte es ihn nicht, den häuslichen Frieden noch einmal gegen Mühsal und unerfreuliche Arbeit einzutauschen. So leitete er eine Zeitlang das syrische Konsulat von Amsterdam aus. Sein Vertreter in Aleppo ward Jan van Peenen.

1 Rechnngsablage Pauws 1618/17.

9 Möglicherweise war Nicolo Orlandi schon 1618 oder 1614 mit der Wahrnehmung des Vizekonsulates beauftragt. Sein Name be gegnet uns 1616 zum ersten Male in den Akten, vgL Beilage bei Hagas Schreiben vom 17. Nov. 1616. Wen der Gesandte auf Chios und „dort, wo es ihm nötig schien“ anstellte, wissen wir nicht, da die Namen nicht genannt werden.

• Ob in Kairo oder Alexandria bleibt dahingestellt.

- h) Tunis:
1616—1619 Caspar van Aken¹
1625—1629 Lambert Verhaer.
2. In Marokko:
1605—1609 Pieter Maertensz. Coy.
1636—1638 Juriaen van Bystervelt²
1643—1644 Hendrick Döpfer.
1650— ? David de Vries⁸
4. In Italien.
- a) Livorno:
1612—1625 Johan van Dalen.
1625—1633 Comelis Berck.
1633—1640 Gillis Reiniersz.
1640—1643 Francisco van der Straten.
1643—1672 Pieter van der Straten.
- b) Genua:
1615—1622 Nicolaes van Ryn.
1622—1648 Hendrick Muilman.
1648—1657 Albert Muilman.
- c) Venedig:
1614—1624 Gillis Ouwercx.
1633—1648 Josua van Sonneveit.
1648—1687 Giacomo Strycker.
- d) Zante (zu Venedig):
1619—1640 Leonart Steffen Engelbronner.
1645—1650 Christomo Pirsilla.
- e) Kandia (zu Venedig):
1625— ? Hans Goedeweert de Jonge⁸
1642— ? Franz Joosten van Hoorn⁴

¹ Arend, van Rees, Brill, Alg. Gesch. HI. 3. p. 849.

⁸ Beide in Saleh.

² Die erste Nachricht von einem niederländischen Konsulate auf Kandia stammt aus dem Jahre 1619. Der nicht genannte Konsul bat die Hochmögenden um Erteilung weitgehender Machtbefugnisse.

⁴ Er verließ den Posten wahrscheinlich nach Beginn des kandischen Krieges.

- f) Messina:
 - 1617 Simon le Maire.
 - 1648 Jan Pietersz. Poulenburch \
- g) Neapel:
 - 1648 Nicolo Warmont.
- h) Cagliari:
 - 1648 Hendrick Gerritsz.
- 4. In der Provence.
 - a) Toulon:
 - 1623—1632 Simon Grasson.
 - 1632—1634 ? Jan Lancelot.
 - b) Marseille:
 - 1623—1641 Rochus Engelbert Couwenhoven a
 - 1642—1647 Jean Baptiste Poitiers.
 - 1648—1659 Daniel de Latseur.
- 5. In spanischen Gebieten:
 - a) Sevilla:
 - 1615 Johan van Hoorn⁸
 - 1648 Isaacq van Swanenburch*.
 - b) Cadiz:
 - 1648 Jacob van den Hove.
 - c) Malaga:
 - 1648 Maerten Symons Hoochwout.
 - d) Alicante⁶:
 - 1648 Johan de la Palma.

1 Res. d. Generalst., 28. Mai 1648. Darin alle Konsuln verzeichnet, die im Friedensjahre in spanischen Handelsgebieten an gestellt wurden.

* Er wurde 1628 zum Konsul in der Provence ernannt.

8 Van Hoorn war nur provisorisch mit der Führung der Geschäfte betraut. Vgl. Commissieboek 1615 fol. 806.

4 Sein Sitz befand sich in San Lucar.

6 Zu seinem Bezirke gehörten Cartagena und die Balearen.

Kapitel ü.

Handel und Schifffahrt der Holländer im Mittelmeergebiet.

Die früheste Notiz über Anbahnung von direkten Handelsbeziehungen zwischen Holland und den Ländern am südlichen Binnenmeere liegt uns in der Hooraeer Chronyk vor. Wir haben in der Einleitung den Bericht des Velius bereits benutzt und möchten hier hinzufügen, daß die von ihm angegebene Zahl 1590 allgemein als Anfangsjahr des holländischen Mittelmeerverkehrs, der „Straatvaart“ angenommen wird. Damit soll jedoch keineswegs gesagt sein, daß die holländische Flagge nicht schon vorher im Mittelmeer geweht hat. Das südliche Gewässer war den niederländischen Schifffern wohlbekannt, denn an der Expedition Karls V. gegen Tunis hatten 4 Enkhuizener Segler teilgenommen¹.

L Der Verkehr mit Südeuropa in den Jahren 1690—1610.

Über das erste Jahrzehnt des niederländischen Mittelmeerhandels geben die Quellen nur ungenügenden Aufschluß. Man gewinnt wohl den Eindruck einer rasch fortschreitenden Bewegung, aber die treibenden Kräfte bleiben unsichtbar, und vergebens suchen wir nach Berichten über die Gründung von Faktoreien

¹ De Jonge, NederL en Venetie, p. 296 f.

und die Tätigkeit holländischer Kaufleute im Süden. Für die ersten 4 Jahre bietet uns wieder die vortreffliche Chronik von Hoorn einige Anhaltspunkte¹. 1591 meldet Velins die Abfahrt von 1 & bis 16 Schiffen nach der Straße von Gibraltar und fügt hinzu, daß die Reeder sehr viel Geld verdienen, da hohe Frachten bezahlt wurden. Im nächsten Jahre „hielt die Fahrt noch an, aber im Dezember 1593 ward ein Teil der für das Mittelmeer bestimmten Schiffe durch Sturm bei Texel vernichtet Die Zahl der verunglückten Segler betrug nach Velius 40, darunter seien auch 4 oder 5 Hoorn Fahrzeuge gewesen. Van Meteren schätzt die Stärke der damals bei Texel und im Vlie zur Ausfahrt bereitliegenden Handelsflotte sogar auf 140 Segel² ein deutliches Zeichen für das rasche Wachstum der Straatfahrt. Wenn Berg van Middelburgh der Ansicht ist, daß bereits 1591 und 1592 400 holländische Komschiffe ins Mittelmeer gesegelt sind³ so möchten wir mit de Jonge die Richtigkeit dieser Angabe ernstlich bezweifeln. Eher würde die Mitteilung Bors, wonach 1597 über 400 große Kauffahrer aus Holland und See land den Kurs nach der Straße von Gibraltar gelenkt haben⁴ Glauben verdienen. Im gleichen Jahre sind auch die ersten holländischen Schiffe vom Mittelmeer in direkter Fahrt durch den Sund gegangen⁵

Sodann erfahren wir aus den Resolutionen der Generalstaaten, daß 1596 ein venezianischer Edelmann Francesco More-sini im Haag erschien und die holländische Regierung um Erlaubnis bat, 3000 Lasten Weizen ausführen zu dürfen⁶ Man bewilligte ihm aber nur den Export von 1500 Lasten Korn. Zur selben Zeit war ein anderer Vertreter Venedigs in Amsterdam

1 p. 490 ff.

2 Meteranus novus I. p. 717.

8 De Nederlanden en het Hanze-verbond, p. 382. De Jonge, Nederl. en Venet. p. 302. Bor, IV. p. 16 behauptet, 1591 habe die Zahl der Mittelmeerfahrer mehr als 200 betragen.

« Nederl. Oorlog. IV. p. 306.

6 Sundzollregister, Schifffahrtstabellen I. p. 154 f.

6 Res. d. Generalst, 21., 22., 24. Nov. 1596; de Jonge, p. 3 f., 302.

anwesend, um auf Befehl des Dogen Marino Grimani den Bau eines großen Seglers zu überwachen, der Getreide nach der Adria bringen sollte¹.

Endlich liegt uns in dem Werke van Meterens die wichtige Notiz vor, daß der türkische Sultan im Jahre 1598 den Holländern gestattete, unter französischer Flagge die morgenländischen Handelsplätze zu besuchen². Der Geschäftsträger Heinrichs IV. hatte den Kaufleuten der befreundeten Macht diese Vergünstigung erwirkt.

Noch weniger sind wir über die Weiterentwicklung des holländischen Mittelmeerverkehres in dem folgenden Zeitraum von 1600 bis zum Abschluß des zwölfjährigen Waffenstillstandes unterrichtet. Fördernd wirkten auf die Straatfahrt jedenfalls die rigorosen Maßnahmen Philipps III. ein, der auf Anraten Lermas 1603 von allen Schiffen und Waren, die in irgend einem Zusammenhang mit den Niederlanden standen, einen Zuschlagszoll von 30 Prozent verlangte. Wohl war der König im Interesse seines Landes gezwungen, den Komfahrem der Rebellen die pyrenäischen Häfen wieder zu öffnen³, aber die Schiffer mußten sich verpflichten, keine Rückladungen dort zu nehmen. Diese Bestimmung genügte, um eine Neubelebung des iberischen Handels von vornherein zu vereiteln. Einzelne Kaufleute setzten freilich den Verkehr unter fremder Flagge fort oder sandten hansische Schiffe für ihre Rechnung nach Spanien, andere siedelten nach Rouen, nach Emden und Hamburg über, weil sie ihre Beziehungen zum Reiche Philipps nicht abbrechen wollten⁴.

Mit Recht hat de Jonge betont, daß durch den glänzenden Sieg, den Heemskerck 1607 vor Gibraltar erfocht, das Ansehen der jungen Republik bei den Mittelmeervölkern beträchtlich erhöht wurde⁵. Dieser Erfolg gab auch den Seeleuten neuen Mut, das von Piraten aller Nationen heimgesuchte südliche Binnenmeer zu befahren. So schwere Verluste manche Firma

¹ De Jonge, p. 301.

² Meteranus novus, I. p. 827 f.

³ Arend, van Rees, Brill, Alg. Gesch. TII. 2, p. 87.

⁴ Ebenda.

⁵ Nederl. en Venet. p. 303.

durch die Korsaren erlitt, so treffliche Fahrzeuge 1609 Simon Danser und Warde zum Opfer fielen, die niederländische Flagge ließ sich aus den dortigen Gewässern nicht mehr vertreiben. Als der Waffenstillstand mit Spanien geschlossen ward, stand der holländische Handel im Süden bereits auf festen Füßen, gab es kaum einen Markt von Bedeutung an der französischen, italienischen und osmanischen Küste, der nicht Holländer zu seinen Besuchern gezählt hätte.

2. Verkehrsgebiete und Verkehrsplätze der Holländer im westlichen und östlichen Mittelmeerbecken. (1610—1660.)

Mit dem Erscheinen Hagas in Konstantinopel beginnen auch für die Geschichte des Handels die Quellen reichlicher zu fließen. Obwohl in den Berichten dieses hervorragenden Diplomaten die politischen Fragen den breitesten Baum einnehmen, so sind die kommerziellen Verhältnisse nicht zu kurz gekommen. Leider beschränken sich Hagas Mitteilungen, die durch Briefe der Konsuln Pauw und Witsen wichtige Ergänzungen erfahren, hauptsächlich auf die Vorgänge im östlichen Mittelmeerbecken, während uns für den westlichen Teil, wo der Straathandel seinen Hauptsitz nahm, ein nicht annähernd gleichwertiges Material zur Verfügung steht. Es ist zu beklagen, daß die niederländischen Konsuln in Genua und Livorno den Staaten nur schrieben, wenn Geldnot sie drückte, oder wenn die Gebühren nicht richtig bezahlt waren. Gewiß sind manche Berichte verloren gegangen. Auch muß zur Entschuldigung der Konsuln angeführt werden, daß in beiden Städten monatelang nichts vorfiel, was einer Meldung bedurft hätte. Der italienische Verkehr bewegte sich in viel ruhigeren, sicheren Geleisen als der Levantehandel, und Störungen, wie sie im Morgenlande täglich Vorkommen konnten, waren auf der apenninischen Halbinsel außergewöhnliche Ereignisse. Da die Generalstaaten kommerzielle Verwickelungen gewöhnlich den Kaufleuten zur Lösung überließen und sich um die Abstellung solcher Beschwerden wenig kümmerten, sandten die Konsuln einzelne Berichte wahrscheinlich gleich nach Amsterdam.

Wie gesagt, die noch vorhandenen Schreiben ans Genna und Livorno enthalten dürftige Notizen, die uns von dem dortigen Geschäftsverkehr keinen rechten Begriff geben. Wesentlich besser sind wir über Hollands kommerzielle Beziehungen zu Venedig orientiert, einmal weil die Republik im engen Verbände mit dem niederländischen Gemeinwesen stand, und zweitens, weil neben dem Gesandten ein holländischer Konsul in der Markstadt tätig war. Die übrigen Handelsstädte übergehen die Quellen fast mit Stillschweigen, und nur hie und da werden Civitavecchia, Neapel, Messina, Palermo sowie kleinere Orte an der Ostküste Italiens in den Briefen erwähnt. Trotzdem ist es möglich, die Bedeutung der einzelnen italienischen Plätze für den holländischen Handel zu erkennen. Den Mittelpunkt des ganzen Verkehrs bildete Livorno, das Masson treffend als Generaldepot der Holländer¹ und Engländer in Südeuropa bezeichnet hat. Da die Stadt ein Freihafen war und Kaufleuten aller Nationen und Religionen das größte Entgegenkommen bewies, entfaltete sich hier ein schwunghafter Handelsverkehr. Die zentrale Lage Livornos tat das ihrige, den Ort zum wichtigsten Marktplatz für den Warenaustausch zwischen Orient und Okzident zu machen. Die Juden Toskanas traten in lebhaften Geschäftsverkehr mit den jüdischen Kaufleuten der Barbareskenstaaten, die Sklaven und große Mengen von Prisen nach Livorno verkauften².kehrten niederländische Fahrzeuge aus dem Morgenlande heim, so löschten sie hier einen Teil der Levanteartikel, während die nach dem Ostⁿ segelnden Schiffer sich mit spanischen Silberrealen versahen, die im osmanischen Reiche als Hauptzahlungsmünze fungierten. Infolge des starken niederländischen Schiffsverkehrs war die Stadt als Treffpunkt für heimreisende Straatfahrer vorzüglich geeignet. Hier warteten die Schiffer aufeinander, bis sich eine genügende Zahl zusammen gefunden hatte, um dann gemeinsam die Fahrt nach den Niederlanden anzutreten. Trotz der direkten Verbindung mit der

1 Hist, du commerce français, p. 124.

8 Grammont, p. 284.

Levante kauften die holländischen Importeure morgenländische Produkte, wie Baumwolle, Drogen, Galläpfel, Gewebe, tripolitische Seide usw., sehr häufig in Livorno ein.

Eine nicht unbeträchtliche Zahl niederländischer Firmen hatte in dem florentinischen Hafen Filialen errichtet oder Vertreter angestellt, ein Vorzug, dessen sich Genua nicht rühmen durfte. Es ist zweifelhaft, ob in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts niederländische Kontore dort bestanden. Ein durchaus glaubwürdiges Schreiben von Amsterdamer Kaufleuten (1627) betont die Notwendigkeit eines holländischen Konsulates in Genua, weil in dieser Stadt jede kaufmännische Vertretung fehle. Zu gleicher Zeit beleuchtet der Brief die Verschiedenheit des niederländischen Verkehrs in Genua und Livorno. Auf ein holländisches Fahrzeug in Genua kämen acht, ja noch mehr Schiffe in Livorno! Danach hätte sich der toskanische Verkehr also wie 8 : 1 zum genuesischen verhalten. Daß der Unterschied erheblich geringer sein konnte, werden wir an Hand der Statistik von 1646/47 nachweisen.

J. C. de Jonge hat in seinem Werke „Nederland en Venetie“ auch den Handelsbeziehungen der beiden Republiken ein besonderes Kapitel gewidmet und die Gründe dargelegt, warum dem 1619 geschlossenen Defensivbündnisse kein Handelsvertrag folgte, warum auch in späterer Zeit nie davon die Rede war? Venedig hielt im 17. Jahrhundert starrköpfig an den Maximen seiner alten Handelspolitik fest, trotzdem sich die kommerziellen Verhältnisse im Mittelmeergebiet völlig verschoben hatten. Die Handelssuprematie lag nicht mehr in den Händen der stolzen Signoria. Kräftigere Völker, Franzosen, Engländer und Niederländer stritten um die kommerzielle Vorherrschaft im südeuropäischen Verkehrsgebiete und traten als gefährliche Konkurrenten auf den levantischen Märkten auf. Doch die Republik von San Marco schloß ihre Augen und wollte zu rechter Zeit nicht einsehen lernen, was trübe Erfahrungen sie

1 Remonstrantieboek, I. p. 23ff

* p. 283 ff.

später lehrten. Noch immer betrachtete sich die Signoria als unumschränkte Gebieterin der Adria. Fremde Kriegsschiffe durften nur mit Erlaubnis der venezianischen Regierung diese Gewässer befahren, was freilich die Barbaresken nicht hinderte, wiederholt in den Golf einzudringen und Küstenorte zu plündern, was den Herzog von Ossuna geradezu reizte, die neapolitanische Flotte hier kreuzen zu lassen.

Toleranter zeigte sich der Senat gegenüber ausländischen Kauffahrteischiffen, wenn auch die Fremden bei jeder Gelegenheit fühlen mußten, daß er in ihnen lästige Nebenbuhler sah. Durch hohe Zölle, durch schikanöse Behandlung der Kaufleute bei der Zollabfertigung, durch Maklerzwang und andere kleinliche Polizeimaßregeln suchte man Ausländern den Zugang zu erschweren. Als eine Art von Gnadenbeweis sollten sie es empfinden, daß die Signoria ihre Teilnahme am venezianischen Handel duldet. Von solchen Anschauungen durchdrungen, wichen die Senatoren sorgsam allen Bestrebungen aus, die auf Handels traktate hienzielten. Nur mit der Türkei hatten sie einen der artigen Vertrag schließen müssen, weil die Zukunft des venezianischen Levantehandels auf dem Spiele stand. Zweimal klopfen die Holländer vorsichtig bei den weisen Vätern von San Marco an, ohne zu einem Resultate zu gelangen \ Venedig wollte keine kommerziellen Vereinbarungen mit dem wirtschaftlich weit über legenen Bundesgenossen treffen, damit er nicht zu mächtig in der Adria werde.

Den Handelsneid der Venezianer spürten die niederländischen Kaufleute überall, wo sie mit den Verbündeten im Mittelmeergebiet zusammentrafen. Wie der Bailo und die venezianischen Konsuln den Interessen der Alliierten im Morgenlande entgegenarbeiteten, so tat der Senat sein Möglichstes, holländischen Schiffern den Aufenthalt in Venedig zu verleiden. Als 1617 Ossunas Flotte im adriatischen Meere erschien, wurde den Straatfahrem die Abreise untersagt. Ja, man zwang sie zu wochenlanger Untätigkeit, aus Furcht, die Holländer könnten dem

Feinde Proviant und Munition zuführen. Um die unfreiwillige und schwere Kosten verursachende Wartezeit abzukürzen, traten verschiedene niederländische Schiffer in den Dienst der Signoria. Die Rücksichtslosigkeit, mit der sie dort behandelt wurden, rief Unzufriedenheit und Erbitterung unter den Seeleuten hervor. Schiffer und Matrosen beschwerten sich über die Knauserie der Venezianer sowie über die mangelhaften Soldzahlungen¹. Aber Eifersucht und Mißgunst vermochten die holländischen Kaufleute nicht abzuschrecken, sich immer wieder in Venedig einzustellen, ihre Waren feilzubieten und die Erzeugnisse des venezianischen Gewerbefleißes dafür in Empfang zu nehmen. Die Niederländer wußten nur zu gut, daß der Markusstaat die Cerealien der Ostseeländer gar nicht missen konnte, daß Fische und vor allem Kriegsmaterial starke Nachfrage auf dem venezianischen Markte fanden.

Nach den Angaben des Konsuls Gillis Ouwercx ankerten im Februar 1616 gleichzeitig 18 niederländische Kauffahrer auf der dortigen Reede⁸ und im April desselben Jahres erschienen zehn Schiffe, die sizilianisches und anderes Getreide brachten. Im März 1617 lagen wiederum zehn Fahrzeuge unter holländischer Flagge im Hafen. Davon segelten fünf mit Stückgütern nach den Niederlanden, während die übrigen als Kriegsschiffe von der Signoria gechartert wurden⁴. Gegen Ende des Jahres 1617 oder Anfang 1618 löschten sieben „schöne“ Kauffahrteischiffe spanische Wolle in Venedig⁵ und im Mai 1621 passierten nicht weniger als 26 wohlmontierte Segler die Lagunen⁶. Rechnet

1 Vgl. darüber Briefe des Konsuls G. Ouwercx an d. Generalst., 10., 17. März, 3. Juni, 6. Juli 1617; 19. Januar, 2., 23. März, 6., 27. April, 4. Mai, 27. Juli 1618; 26. Jan., 22. Febr., 7., 21. Juni, 14., 26. Juli 1619 usw.

2 An d. Generalst., 19. Febr. 1616.

8 An d. Generalst., 29. April 1616.

* An d. Generalst., 10., 17. März 1617.

6 An d. Generalst., 5. Jan. 1618.

0 An d. Generalst., 7., 21. Mai 1621. Alle statistischen Angaben auch bei de Jonge, p. 307.

man die Schiffe hinzu, die von der venezianischen Armada an gehalten wurden, weil sie im Verdacht standen, Handel mit den Untertanen Ossunas zu treiben, so ergibt sich, daß wir es hier mit einem lebhaften Verkehr zu tun haben. Und diese Regsamkeit blieb, solange der 30jährige Krieg die Landverbindung zwischen Venedig und Deutschland störte, solange venezianische Seide und Seidenwaren für unübertroffen galten² Gleichwohl war die Schiffsfrequenz in jedem Jahre verschieden, da sie allein von der Handelsbewegung abhing. Nach einem kaufmännischen Gutachten von 1634 besuchten in manchen Jahren zehn bis zwölf Schiffe Venedig, während zu anderen Zeiten weit über zwanzig Fahrzeuge kamen, bisweilen aber die Zahl nicht einmal zehn erreichte⁸

Neben Livorno, Genua und Venedig traten die übrigen Häfen der apenninischen Halbinsel im holländischen Handelsverkehre zurück. Neapel, MesBina und andere süditalienische Seestädte waren als spanische Besitzungen viel schwerer zugänglich. Fahrten, die dorthin unternommen wurden, verlangten Anwendung umfassender Vorsichtsmaßregeln, weil man stets auf Beschlagnahme des Schiffes und Mißhandlung oder Einkerkierung seiner Mannschaft gefaßt sein mußte. Daher bedienten sich die Seeleute bei derartigen Unternehmungen gewöhnlich fremder Flaggen und falscher Pässe.

Zur Zeit des Waffenstillstandes mit Spanien erschienen die Holländer sehr häufig in Süditalien. Ihre rührige Schiffahrt bemächtigte sich des sizilianischen Komvertriebes und versorgte andere italienische Plätze, namentlich Neapel, mit diesem Getreide. Auch nach dem Wiederbeginn des Krieges hielten die Niederländer an dem gewinnbringenden Verkehre fest. Im März des Jahres 1622 fuhren ein Enkhuizener und zwei Emdener Schiffer nach Neapel, um im Auftrage der Stadt Getreide aus Sizilien zu holen⁴. Was die Holländer immer wieder nach Unteritalien zog,

¹ Die genaue Zahl ist nicht festzustellen.

a De Jonge, p. 311.

• Beilage Nr. IX.

* Johan van Dalen (Daeil) an d. Generalst., 28. März 1622.

waren die hohen Frachten, die der Komhandel abwarf. Mochten auch spanische Gouverneure, wie der Herzog von Ossuna, holländische Schiffe in ihre Marine einreihen und die Matrosen zum Kriegsdienst pressen, das von den Spaniern ausgesogene Neapel bedurfte der Cerealienzufuhr über See. Und wer konnte sie besser leisten als die Niederländer, deren Mittelmeerschiffahrt sich von Jahr zu Jahr vergrößerte?

Leider sind die Nachrichten über die Handelsverbindung der Republik mit den unteritalischen Gebieten so spärlich, daß wir nicht einmal sagen können, ob von 1621 bis 1640 ein direkter Verkehr zwischen Neapel und Holland stattgefunden hat. Die Eintragungen in der unter den Beilagen aufgenommenen Verlustliste¹ sowie die statistischen Nachweise von 1646/47² bezeugen uns, daß in den 40er Jahren holländische Schiffe Bilder, Bücher, Drogen, Farbhölzer, Gummi, Indigo, Pfeffer, Leder, Leinen- und Wollstoffe, Metalle und Metallfabrikate, um nur die wichtigsten Artikel zu nennen, einführten, während sizilianisches Getreide den Hauptgegenstand der Ausfuhr bildete. 1646 meldete Johan Reynst aus Paris, er habe vernommen, daß gegenwärtig 12 bis 15 niederländische Segler im Hafen von Neapel lägen, die Getreide nach Valencia bringen sollten. Zu dieser Zeit waren die Friedensunterhandlungen zwischen Philipp IV. und Holland bereits im Gange, so daß Kaufleuten und Schiffern der Republik in spanischen Häfen wenig Schwierigkeiten bereitet wurden. Der westfälische Friede räumte dann die letzten Hemmnisse beiseite und ebnete den Weg für eine gedeihliche Handelsentwicklung.

Wann die Niederländer zuerst in den Küstenplätzen des Kirchenstaates, in Ancona und Civitavecchia aufgetreten sind, wissen wir nicht. Während der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts war Ancona ein lebhaft besuchter Hafen, der mit großer Energie gegen die kommerzielle Unduldsamkeit Venedigs kämpfte

1 Beilage Nr. X.

* Vgl. die im Exkurse veröffentlichte Exportliste.

und durch Vermittlung Ragusas am Levantehandel teilnahm¹. Der Blüte Anconas verdankte das florentinische Haus Barberini, dem Urban VIII. angehörte, den größten Teil seines Vermögens². Unter Clemens VII. verlor die Stadt ihre alten Privilegien, während Gregor XIII. die Ein- und Ausgangszölle beträchtlich erhöhte und dadurch Ancona unermesslichen Schaden zufügte³. Zwar gab Sixtus V. den Anconitanern einige der geraubten Hechte zurück, aber auch er schädigte ihren Handel, indem er die Importzölle um zwei Prozent steigerte⁴. Kein Wunder, daß Ancona nach solchen Schlägen seine kommerzielle Stellung nicht mehr behaupten konnte und im 17. Jahrhundert zu einem wenig bedeutenden Hafenerde herabsank.

Urban VIII. hatte Civitavecchia zu einem Freihafen erhoben in der Hoffnung, hier ein neues Verkehrszentrum zu schaffen. Doch der „Erfolg entsprach mehr der Lage der Sache, schreibt Ranke, „als der Absicht des Papstes⁵. Denn der Haupthandel der Stadt bestand in dem Ein- und Verkauf von Prisen, die algerische und tunesische Piratenschiffe dort löschten. Für den Verkehr der Holländer mit diesem Hafen des Kirchenstaates gibt die Verlustliste im Anhang immerhin kleine Belege. Wir erfahren, daß 1643 die Franzosen „den Dolphyn“ kaperten, der Korn vom päpstlichen Gebiet nach Genua brachte⁶. Aus dem selben Jahre liegt uns ein Bericht des Konsuls Josua van Sonneveld vor, wonach „der Papst“ zwei holländische Kauffahrer befrachtet hatte⁷. 1649 gerieten zwei nach Civitavecchia segelnde Straatzfahrer und ein anderes Fahrzeug, das von dort mit Alaun nach Amsterdam unterwegs war, in die Gewalt französischer Korsaren. Auch 1650 wurde einem Niederländer die in Civita-

1 Ranke, Päpste, I p. 249. P. Herre, Mittelmeerpolitik im 16. Jahrh. *Histor. Vierteljahrsschr.* IX. Jahrg. 1906 p. 366.

2 Ranke, Päpste II. p. 361.

3 Päpste I p. 258 ff, 281.

4 Päpste I p. 297, 305.

5 Päpste ü. p. 353.

6 Beilage Nr. X.

7 An d. Generalst., 18. Sept. 1643.

vecchia erhaltene Alaunladung abgenommen¹. Es scheint, daß die römischen Alaunlager⁸ eine besondere Anziehungskraft auf die Holländer ausgeübt haben, weil das Produkt dieser Gruben das türkische an Güte übertraf. Wie im Mittelalter verwandte man auch im 17. Jahrhundert Alaun als Beizmittel in der Färberei und Weißgerberei⁸

Von den italienischen Handelsstädten, die uns bei der Betrachtung des Warenverkehrs von 1646/47 noch einmal begegnen werden, wenden wir die Blicke nach den Häfen der Provence, nach Marseille und Toulon. Der treuen Fürsorge Heinrichs IV. und dem Umstande, daß in Marseille keine Eingangszölle erhoben wurden, hatte die Stadt ihre kommerzielle Blüte im ersten Jahrzehnt des 17. Jahrhunderts vornehmlich zu danken. Sie ward die „Königin des Mittelmeeres“⁴ und das größte abendländische Magazin für Levanteartikel. Über 300 Schiffe lagen manchmal in ihrem Hafen. Italiener, Spanier, Franzosen, ja selbst Niederländer und Hansen deckten hier ihren Bedarf an orientalischen Erzeugnissen. Aber nach dem Tode Heinrichs ließ die Frequenz der Ausländer sehr bald zu wünschen übrig, die Schiffszahl verringerte sich, und je stiller der Verkehr in Marseille wurde, desto lebhafter ward er in Livorno. Man würde der französischen Regierung Unrecht tun, wollte man ihrer Zollpolitik allem die Schuld in die Schuhe schieben. Die Bürger von Marseille hatten redlichen Anteil daran. Sie wünschten, wie Masson mit Recht hervorhebt, einerseits Zollfreiheit, um fremde Schiffe anzulocken, andererseits waren ihnen die hohen Zölle gar nicht unangenehm, weil Holländern, Engländern, Italienern und Kaufleuten anderer

¹ Beilage Nr. X.

² Vgl. über ihre Geschichte den hübschen Aufsatz von G. v. d. Ropp, Zur Geschichte des Alaunhandels im 16. Jahrhundert. Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1900, p. 119 ff.

⁸ Siehe auch Heyd, Levantehandel H. p. 660 ff.

⁴ G. Fagniez, Revue historique 1881, B. XVI. Augustheft p. 43 ff. Über die Bedeutung des französischen Handels in dieser Periode vgl. Antoyne de Montchr[^]tien, Traicté de l'oconomie politique, Ausgabe v. Th. Funck-Brentano, Paris 1889.

Staaten dadurch die Möglichkeit genommen wurde, morgenländische Produkte mit Gewinn in Marseille abzusetzen¹.

Auch über die Auflagen, welche die Stadt von den Fremden forderte, gibt Masson einen guten Überblick. Ludwig XII. dehnte die seit 1544 in Frankreich für die Einfuhr von Gewürzen und Drogen bestehenden Taxen auf Marseille aus, trotz dem er dem Hafen am 1. September 1616 die alten Zollprivilegien garantiert hatte. Pro Quintal mußten die Importeure von allen Gewürzen zwei, von levantischem Alaun ein Real an die Pächter der Eingangszölle bezahlen, während die Drogen mit einem Wertzoll von vier Prozent belegt waren². Dazu kamen die Abgaben, die man der französischen Admiralität zu entrichten hatte „pour le droit de visite“, sowie eine Reihe kleinerer Gebühren³. Da viele dieser Zölle nur den Handel der Fremden trafen, und die Zollerhebung Unannehmlichkeiten, Reibereien, ja bisweilen große Zeitverluste verursachte, löschten die Schiffer Erzeugnisse des Morgenlandes lieber in Livorno, wo sie der freundlichsten Aufnahme gewiß sein durften. 1646 belastete der Magistrat sogar die Einfuhr von gesalzenen Fischen (pro Quintal waren zehn Sol zu erlegen) und schädigte dadurch einen der wichtigsten Handelszweige der Stadt. Denn die Marseillaisen verkauften den ihnen von englischen und holländischen Kaufleuten gelieferten Kabeljau an der spanischen und italienischen Küste und machten dabei vorzügliche Geschäfte⁴.

Diesen Handelsverhältnissen war es wohl in erster Linie zuzuschreiben, wenn verhältnismäßig spät niederländische Konsuln in der Provence ernannt wurden. Der 1623 in Toulon mit den Konsulatsgeschäften betraute Kaufmann Simon Grasson⁶ klagte den Staaten 1631 sein Leid und schrieb, das Konsulat habe geringen Wert, da gar nichts vorkomme. Drei Jahre vorher hatten sich Amsterdamer Kaufleute bei den Hochmögenden beschwert,

¹ Masson, p. 71.

^a Masson, p. 64f.

³ Einzelheiten bei Masson, p. 68.

* Masson, p. 69. Montchrätien, p. 231 ff.

⁵ Vgl. d. Liste d. Konsuln auf S. 65.

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY

der Verkehrszentren einigermaßen zu unterscheiden, ist es nicht möglich, über den Besuch der spanischen Häfen in der zweiten Hälfte des 80jährigen Krieges Auskunft zu geben. Wir haben hervorgehoben, daß die Aussperrungsmaßregeln Philipps III. dem Verkehr nach 1603 jede Bedeutung nahmen, daß sie ihn aber nicht völlig vernichten konnten. Wie sehr die Holländer an dem spanischen Handel hingen, dem sie nur mit schwerem Herzen entsagt hatten, zeigte sich, als der 12jährige Waffenstillstand abgeschlossen wurde. Sofort erschienen die niederländischen „Dickbäuche“ auf allen Beeden der pyrenäischen Halbinsel wieder, man knüpfte die gelösten Beziehungen von neuem an und versorgte Spanien und Portugal mit den Erzeugnissen des Ostseegebietes und der heimischen Industrie. Aber die Einstellung der Feindseligkeiten schützte die Niederländer nicht vor Gewalttaten und schweren Verlusten. So wurden mehrfach Schiffer gezwungen, monatelang der spanischen Regierung zu dienen, wofür man ihnen als Entschädigung eine ganz unzureichende Geldsumme auszahlte. Andere Seeleute sahen sich plötzlich ihrer Fahrzeuge beraubt, weil der König Transportschiffe für Überführung von Moriskos nach der Barberei oder für Truppenablösung in Neapel brauchte. Einzelne Segler charterte man wider den Willen der Kapitäne und verstärkte mit ihnen die gegen die Korsaren von Algier und Marokko ausgesandten Geschwader. Nicht selten ließen die Hafenbehörden Schiffsvisitationen vornehmen, wobei gewöhnlich auf einen Teil der Ladung Beschlagnahme gelegt ward. Die Erträge aus den Versteigerungen dieser Waren flössen natürlich in die königlichen Kassen. Manchmal verweigerte ein Präfekt holländischen Schiffen die Erlaubnis zur Abfahrt oder hielt die Fahrzeuge unter irgend einem Vorwande im Hafen zurück. Der Seemann Albert Comelisz aus Middelburg klagte seiner Admiralität, man habe ihn 23 Wochen in Vianna festgehalten, so daß seine Zitronen- und Apfelsinenladung total verdorben sei. Eine Anzahl hol-

1 Brief der Admiralität von Middelburg an d. Generalst., 9. Okt. 1617.

ländischer Matrosen wurde sogar der Inquisition überliefert oder in den Kerker geworfen. 1618 griffen spanische Galeonen 12 niederländische und 8 englische Kauffahrer in der Straße von Gibraltar an, die sich aber energisch zur Wehr setzten und den Spaniern beträchtliche Verluste beibrachten \.J

Auch niederländischerseits wurden dem Verkehr mit Spanien während des Waffenstillstandes Hindernisse in den Weg gelegt. 1619 z. B. lehnten die Generalstaaten die Bitte von zwei Amsterdamer Kaufleuten² ab, einem sevillianischen Geschäftsfreunde Masten, Tauwerk, Manufakturen, Leinwand, Pfeffer, Gewürze und Kramwaren zu verkaufen⁸ trotzdem in dem Gesuch ausdrücklich gesagt war, daß diese Waren nicht für die spanische Regierung, sondern für Westindien bestimmt seien.

Das Reichsarchiv im Haag bewahrt ein Verzeichnis aus demselben Jahre, worin der Gesamtverlust, den die Niederländer zu jener Zeit in Spanien und spanischen Gebieten erlitten, auf 2091762 fl. 12 st berechnet wird⁴. Wir möchten gegen die Zuverlässigkeit dieser Angabe die gleichen Bedenken erheben, die wir früher bei der Besprechung der französischen Verlustliste geäußert haben.

Die spärlichen Berichte zeigen zur Genüge, wie scharf die Spannung zwischen Spanien und den sieben Provinzen auch in der Periode des Waffenstillstandes war, wie die Regierung Philipps III. alles daransetzte, die verhaßten Rebellen in ihrem Handel zu treffen. Mit den Waffen konnte der König der Republik wenig anhaben, aber er wußte wohl, welchen Eindruck

i * tr. Ouwerx an d. Generalst., 20. Juli 1618.

² Schreiben der Kaufleute Hans Claessen und Jan van Peenen an d. Generalst., 1619. Das Gesuch wurde am 15. März 1619 abgelehnt.

⁸ Der Sevillianische Kaufmann befand sich gerade in Amsterdam, um die Waren persönlich einzukaufen. Daraus ist wohl die Petition an d. Generalst. zu erklären.

U Diese Aufstellung, der wir den größten Teil der obigen Mitteilungen entnahmen, befindet sich in der Loketkas Admiraliteit Nr. 32.

W&tjen, Niederländer im Mittelmeergebiet.

Handelsstörungen in den Niederlanden hervorriefen, und welchen Schaden sie verursachten. Trotz alledem setzten die Kaufleute den Verkehr mit der pyrenäischen Halbinsel fort, bis dann der Wiederausbruch des Krieges im Jahre 1621 die meisten Schiffe verscheuchte. Auf dem Wege des Schleichhandels gelangten auch in der Folgezeit niederländische Erzeugnisse in das Land des Gegners, und ebensowenig hörte das amerikanische Silber auf, nach den nördlichen Niederlanden abzufließen. Wie hoch der Umsatz war, und wie viele Amsterdamer Firmen an dem iberischen Geschäfte teilnahmen, darüber liegt ein dichter Schleier gebreitet, der sich nur einmal ein wenig lüftet. Wir erfahren nämlich, daß in den 30er Jahren die Amsterdamer Bürgermeister Andrieß Bicker, Abraham Boom und Jan Cornelisz Geelvinck verschiedene mit Geschütz und Munition versehene Schiffe an den spanischen Monarchen verkauften. Darüber machte man sich in Amsterdam keine schweren Gedanken. Warum sollte der Gewinn, den der Verkauf dieser Fahrzeuge abwarf, allein den Konkurrenten, den Schweden, Dänen und Hansen zufallen! Die Nachricht gibt zu denken. Wenn sogar die Häupter der Metropole die Verbindung mit dem Gegner aufrechterhielten, so betrieb vermutlich auch eine beträchtliche Zahl anderer Kaufleute den spanischen Handel während der Kriegsjahre weiter. Allerdings ließ im vierten Jahrzehnt die strenge Durchführung der Handelsverbote nach, man sah Niederländern, die sich auf iberische Reeden wagten, gelegentlich durch die Finger. Nach dem der westfälische Friede die spanischen Häfen wieder geöffnet hatte, fielen durch den Marinetraktat von 1650 die letzten Schranken, die dem niederländischen Verkehr mit Iberien noch im Wege standen. In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts ward Spanien, was es bereits im 16. Säkulum gewesen war, Hollands wichtigstes Absatzgebiet für baltische Produkte.

In dem Zeitraum von 1610 bis 1650 kann von einem regelmäßigen Handelsverkehr zwischen den Niederlanden und Marokko kaum die Rede sein. Die anarchischen Zustände des

1 Elias, Vroedschap van Amsterdam I. Einleitung p. LXXXVIf.

Landes, die Unsicherheit der Küste und das rücksichtslose Vorgehen der Piraten von Safi und Saleh vereitelten jeden Versuch, eine dauerhafte kommerzielle Verbindung herzustellen. Wir sahen früher, daß die Beziehungen der Generalstaaten zum marokkanischen Scherif einen rein politischen Charakter trugen, und daß die Bitte, neben Kriegsschiffen auch Handelsfahrzeugen freie Zulassung zu den Häfen Marokkos zu gewähren, eigentlich nur den Zweck hatte, den Kauffahrem einen Zufluchtsort vor spanischer Verfolgung zu bieten. Wenn die jüdischen Agenten des Sultans, die Pallaches, holländischen Kaufleuten Hoffnung auf Salzgewinnung, auf Salpeter, auf Getreide, Gummi und Kolonialwaren, deren Export sich lohnen würde, machten¹, so waren das Vorspiegelungen falscher Tatsachen oder besser gesagt Lockmittel, um vertrauensselige Leute zu fangen. Gleichwohl ist aus den Akten zu ersehen, daß verschiedene Amsterdamer Kaufleute Bartholomeus Jacobsz, Gillis délia Faille, Jacques van Hanswyck, Abraham de Velaer und Middelburger Handelsherren wie Comelis Moenicx, Huibert Berck, Johan Rade maker usw. Leinwand und andere Textilwaren nach Marokko ausführten, ohne jedoch Retouren von dort zu erhalten. Daß der Exporthandel Marokkos nach den nördlichen Niederlanden gar nichts*-verstellte, bezeugt ein Brief der Admiralität von See land an die Hochmögenden⁸. Es wird darin betont, daß die meisten Schiffe unbefrachtet aus den marokkanischen Häfen heimkehrten. Wohl waren niederländische Kaufleute im Nordwesten Afrikas etabliert, die Waffen, Leinen, Wollstoffe usw. an die Marokkaner verkauften und gelegentlich auch an dem Prisen geschäfte teilnahmen, welches, wie wir sahen, in Safi und Saleh in hoher Blüte stand. Zugleich offenbaren die Berichte Coys und Ruyls, daß niederländische Piratenfahrzeuge häufig Prisen auf diesen Reeden löschten.

So reichlich uns die Quellen mit Nachrichten über die Beziehungen Hollands zu Algier versorgen, so unergiebig sind

1 Rapport von Albert Ruyl.

3 De Caetries, Sources inédites ü. p. 518.

die Berichte in bezug auf die kommerzielle Verbindung zwischen Holland und dem nordafrikanischen Kaubstaate. Schon daraus kann man entnehmen, daß die merkantilen Interessen der Niederländer in diesen Gebieten sehr geringfügig waren. Seit der Preisgabe des Landes an die Janitscharen und dem Aufschwung des Piratentums ging die Produktion Algiers Schritt für Schritt zurück. Zwar brachten die Eingeborenen Wolle, Häute, Wachs, Honig und Getreide auf den Markt der Hauptstadt¹, und warf die algerische Korallenfischerei reiche Erträge ab, allein der Export dieser Artikel hielt sich — von der Korallenausfuhr abgesehen — in recht bescheidenen Grenzen. Den Bewohnern Algiers lag nichts am Handelsverkehr mit dem Abendlande. Sie gewannen den Lebensunterhalt rascher und billiger auf der See. Die „grande course“ ernährte nicht nur das Land, sie rief auch einen schwunghaften Sklaven- und Prisenhandel ins Leben. An diesem gewinnbringenden Geschäfte beteiligten sich Franzosen, Engländer, Niederländer wie Italiener und erwarben oder verkauften Güter, die vielleicht ihren eigenen Landsleuten gehört hatten. Doch den größten Vorteil zogen die algerischen Juden daraus. Sie sandten Sklaven und geraubte Güter nach Livorno oder Civitavecchia, wo die Ware reißenden Absatz fand.

Wenn wir auch aus den Briefen der Konsuln kein zusammenhängendes Bild von der kaufmännischen Tätigkeit der Holländer in Tunis und Algier erhalten, so lassen doch die Berichte kaum einen Zweifel darüber bestehen, daß die Haupt einfuhrartikel der Engländer² und Niederländer Pulver, Kanonen, Gewehre und Kriegsmaterialien aller Art waren. Die Versorgung des „Feindes der Christenheit“ mit Waffen und Munition erregte das Mißfallen der strenggläubigen Calvinisten im hohen Maße und veranlaßte die Generalstaaten wiederholt, mit Plakaten dagegen einzuschreiten. 1619 ward der Vorschlag gemacht, alle Schiffe, die an diesem ruchlosen Verkehre teilnahmen, als Prisen anzusehen³ Würde ein Schiffer beim Löschen von Kriegs-

1 Mercier, Hist. de l'Afrique septentr. m. p. 150.

3 Grammont, p. 187. Masson, Hist. d. Etablisse. p. 87 f.

6 Die Eingabe in der Loketkas. Loq. V. Lit. W. Nr. 10.

material in Algier oder Tunis ertappt} Bolle ihn nach der Heimkehr die Todesstrafe treffen. Aber derartige papieme Drohungen machten auf Kaufleute und Kapitäne gar keinen Eindruck und hinderten sie nicht, das lukrative Geschäft weiter zu betreiben. Als charakteristisches Beispiel möchten wir einen Passus aus dem Briefe des Juden Isaak About mitteilen: „Vor vier Monaten“, schreibt er Haga am 8. Oktober 1624 aus Tunis, „haben hier zwei holländische Schmugglerschiffe ‚de Waterhont⁴ und ‚de Schae^{*} Masten, Ruder, Bretter, Pulver, Blei, eiserne Ketten, Handketten und sonstige Gerätschaften gelöscht, die zur Aus^{*}rüstung von Piratenfahrzeugen bestimmt sind. Einer der Schiffer wollte sogar Geschütze verkaufen. Alle christlichen Kaufleute fluchen deshalb über die Niederländer, sogar die Türken ver wünschen uns!“

Auf die britischen Waffenlieferungen weist u. a. ein Schreiben hin, das Thomas Roe an den Staatssekretär Calvert im Jahre 1621 richtete: „They have at Algier upon the wharfe before and about the town 1000 peeces of our English iron ordinance!“.

Ob Tripolis damals von niederländischen Handelsschiffen besucht wurde, entzieht sich unserer Kenntnis. Wahrscheinlich lieferte man auch dorthin Waffen und Kriegsmaterial.

Obwohl die noch vorhandenen Berichte im allgemeinen eine wenig befriedigende Auskunft über den Handel der Niederländer im westlichen Mittelmeerbecken geben, so lassen sie doch erkennen, daß den Grundstock des Verkehres der Warentausch zwischen Holland und Italien bildete, und daß Livorno, Genua und Venedig die stärkste Frequenz von holländischen Schiffern und Kaufleuten aufzuweisen hatten. Mit den genannten drei Städten konnten sich in dieser Hinsicht weder die übrigen italienischen Handelsplätze noch die proven[^]alischen Märkte messen, von den spanischen und nordafrikanischen Häfen gar nicht zu reden.

Auch in der östlichen Hälfte des mittelländischen Meeres war die Teilnahme der Holländer am Handel und Verkehr wesentlich geringer. Trotzdem uns für die Levante ein ziem

1 Negotiations, p. 5.

lieh umfangreiches Material zur Verfügung steht, müssen wir unsere Darlegungen mit dem Ausdruck des Bedauerns eröffnen, daß über den Anfängen der morgenländischen Handelsbeziehungen Hollands ein fast undurchdringliches Dunkel schwebt. Im anderen Zusammenhang ist auf die wertvolle Mitteilung van Meterena Bezug genommen, wonach holländischen Kaufleuten im Jahre 1598 die Erlaubnis erteilt ward, als Frankreichs Schutzbefohlene Handel in den „Schalen“⁴¹ der Levante zu treiben. Zwei Jahre später wußte der Gesandte Elisabeths die Pforte zu bewegen, den Niederländern auch die Führung der englischen Flagge zu gestatten. Die Folgen dieser Vergünstigung ließen nicht lange auf sich warten. Während die Holländer in einigen Häfen unter französischem Schutz blieben, ernannten sie in anderen den englischen Konsul zu ihrem Protektor, bis dann mit dem Erscheinen Hagas am goldenen Horn und der Errichtung von eigenen Konsulaten die Lage der holländischen Kaufleute im Osten eine durchgreifende Änderung erfuhr.

Nach einer merkwürdigen Denkschrift, die wir unter den Papieren Hagas fanden⁸ soll sich der holländische Handelsumfang im ganzen Morgenlande vor dem Abschluß des niederländisch-türkischen Vertrags auf 4 Millionen fl. jährlich belaufen habend „Schiffahrt und Handel“, beginnt das Schreiben, „sind, im Morgenlande bedeutender als in Indien, auch kann man sein Geld im levantischen Handelsgebiete besser anlegen als im indischen. Der Orient liefert Baumwolle, mit der ganz Deutschland versorgt werden kann, er bietet uns Galläpfel, Indigo, Roh

1 „Schalen“ franz. échelles, ital. scale di Levante = Staffeln des Morgenlandes. Eine auch in holländischen Quellen übliche Bezeichnung für die Handelsplätze im östlichen Mittelmeergebiet.

8 Das Original ist nicht mehr vorhanden. Die Abschrift (von fremder Hand datiert: Januar 1611) enthält weder Ortsangabe noch den Namen des Verfassers. Die Eingabe wendet sich gegen die Übertragung des geplanten niederländischen Konsulates in Konstantinopel auf den Vertreter eines dort etablierten holländischen Handelshauses.

8 „Den handel . . . , die tegenwoordich wel is van veertich tonnen gouts, die daer jaerlicx verhandelt worden.“

seide, Rhabarber und Drogen verschiedenster Art, Edelsteine und andere Kostbarkeiten.“ Wenn wir nach dieser Schilderung, die den Stempel absichtlicher Übertreibung an der Stirne trägt, die Gesandtschafts- und Konsulatsberichte der folgenden Jahre lesen, so wird uns darin ein anderes und wesentlich ungünstigeres Bild enthüllt.

Der holländische Levantehandel konzentrierte sich in den ersten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts vornehmlich auf das syrische Handelsgebiet, neben dem Ägypten, Anatolien, die europäische Türkei, Morea und die Inseln im griechischen Archipel kaum in Betracht kamen. Die Beziehungen Hollands zum Pharaonenlande, um mit der westlichsten Provinz des osmanischen Reichs zu beginnen, bedürfen noch eingehender Untersuchung. Aus den wenigen Berichten, die das Levantearchiv im Haag bewahrt, geht nur hervor, daß die Holländer die ägyptischen Häfen Rosette und Damiette sowie Alexandria kaum besuchten. Ob in Kairo, dem Hauptmarkt des Landes, holländische Firmen Filialen gegründet hatten, bleibt dahin gestellt. Seit der Entdeckung des Seeweges nach Indien und der Einverleibung der Nillande in das Türkenreich war die Blüte des alten ägyptischen Transitohandels dahin. Die drückende Herrschaft der Türken und die fürchterliche Ausbeutung der Provinz hatten in der Folgezeit dazu beigetragen, den Verfall Ägyptens zu beschleunigen. Aber in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts sahen Kairo und Alexandria recht häufig ausländische Kaufleute in ihren Mauern, weil hier neben den Landesprodukten wie Häuten, Baumwollgarn, Leinen, Flachs, Wachs, Natron und Reis¹, der nach christlichen Häfen allerdings nicht ausgeführt werden durfte, auch arabische und indische Erzeugnisse im Handel erschienen. Der Import dieser Produkte war mit großen Mühen und Kosten verbunden. Denn die Gewürze Indiens mußten dreimal im roten Meere umgeladen werden und demzufolge drei verschiedene Douanen passieren. Masson hat in seiner Geschichte des französischen Levantehandels den Reiseweg

¹ Masson, p. 409 f.

anschaulich beschrieben¹. Die indischen Produkte kamen zu nächst nach Mocha, wo Vertreter der türkischen und ägyptischen Importeure sie in Empfang nahmen und nach Djedda ver schifften. Von dort gingen die Waren nach Suez weiter. Nach dem man sie in diesem Orte auf Kamele geladen hatte, trafen sie 2 oder 2² Tage später in Kairo ein. Es versteht sich von selbst, daß der schwierige und teure Transport die Drogen- und Gewürzpreise außerordentlich in die Höhe trieb. Daher war in der ägyptischen Zentrale die Nachfrage nach indischen Artikeln im allgemeinen unbedeutend. Bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts scheinen Franzosen und Venezianer die häufigsten Gäste in Kairo gewesen zu sein. Doch unterhielten Messina, Livorno, Genua und Ragusa einen lebhaften Verkehr mit Ägypten, der unter französischer Flagge betrieben ward². Als Schützlinge Frank reichs werden auch Holländer und Engländer in einem franzö sischen Konsiliarbericht von 1611 genannt. Einen sicheren Beweis von der Anwesenheit holländischer Kaufleute in Kairo liefert die Abrechnung Hagas über die in den Jahren 1629 bis 1632 erhaltenen Gesandtschaftsabgaben³, wonach ihm 405 Realen aus der ägyptischen Kapitale übermittelt wurden. Auch ist kaum zu bezweifeln, daß die meisten der zwischen Italien und Ägypten hin und her segelnden Schiffe holländische Fahrzeuge gewesen sind, die von italienischen Firmen gechartert waren. Wir werden darauf noch einmal zurückkommen, wenn wir die Bedeutung der holländischen Mittelmeerschiffahrt zu prüfen haben.

Von allen Märkten des Morgenlandes hatte kein einziger einen derartigen Verkehr fremder Kaufleute zu verzeichnen wie Aleppo, die syrische Handelsempore. Freilich war die Stadt nicht mehr das „kleine Indien“ des 14. und 15. Jahrhunderts, aber sie lag am Endpunkte alter nach Innerasien, Mesopotamien und Arabien führender Handelsstraßen und blieb dadurch, wenn auch in geringerem Maße als früher ein Schauplatz des morgen- und abendländischen Warentausches. Jahr für Jahr wurden in

1 Masson, p. 410 ff.

2 Masson, p. 400.

3 Beilage Nr. VÜL

den Bazaren Aleppos die vielbegehrten Spezereien des indischen Wunderlandes feilgeboten, aber nicht ihnen verdankte der Markt seine große Stellung. Levantische Baumwolle und persische Seide waren die Handelsartikel, die den christlichen Kaufmann immer von neuem nach der syrischen Metropole lockten. Auf fünf verschiedenen Routen konnten die Karawanen von Aleppo aus Ispahan oder von Ispahan Aleppo erreichen¹. Die nördlichste Marschroute ging von Haleb über Biredyk, wo der Euphrat überschritten ward, Urfa (Edessa), Diabekr, Wan, Täbris (Tauris) nach Ispahan, während die zweite eine fast gerade Linie bildete und über Mosul Hamadan (Ekbatana) zum gleichen Ziele führte. Der dritte Weg zog sich in südöstlicher Richtung nach Anah und Bagdad, von wo aus die Karawanen den Weitermarsch auf Kengower und Ispahan antraten. Den größten Verkehr hatte die vierte Straße aufzuweisen, an der als Hauptstationen Bagdad und Basra am Schatt-el-Arab lagen. Hier wandten sich die Reisenden nach Nordosten und schlugen nun den direkten Weg nach Ispahan ein. Die fünfte Marschroute endlich holte weit nach Süden aus und durchquerte die Wüste, um Bagdad zu erreichen. Zu Schiff ward die Fahrt über Basra bis Ränder Rig am persischen Golfe fortgesetzt. Sechs Tage später trafen dann die Waren über Kaserun und Schiras in Ispahan ein.

Da keiner dieser Wege leicht zugänglich und frei von Gefahren war, mußten sich die persischen Händler und die nach Persien ziehenden Kaufleute stark bewaffneter Eskorten bedienen, die den Transport außerordentlich verteuerten. Trotzdem fiel manche Karawane in den Hinterhalt. Lebte doch eine ganze Reihe arabischer Emire von der Plünderung der ihre Gebiete passierenden Warenzüge². Infolge der Unsicherheit der Verkehrsstraßen ließ sich die Reisedauer nie im voraus berechnen. Masson führt zwei Zeugnisse von Reisenden an, wonach der Franzose Tavernier 65 Tage gebrauchte, um von Aleppo nach Basra zu gelangen, während der Italiener Pietro della Valle die

¹ Masson, p. 877 f.

² Masson, p. 375.

selbe Strecke in 69 Tagen zurücklegte¹. Daher atmeten die christlichen Kaufleute erleichtert auf, wenn die Karawanen wohl behalten in Aleppo einzogen. Das Ausbleiben der persischen Seide störte das ganze Geschäftsleben der Stadt und legte den Handel oft monatelang lahm.

Alexandretta, das heutige Iskanderun war der Zugangshafen Aleppos, aber er lag mehrere Tagemärsche von der Metropole entfernt und besaß keine Befestigungen, um die abendländischen Kauffahrer gegen Angriffe christlicher und türkischer Piraten zu schirmen². Dieser Plage und dem außerordentlich schlechten Klima hatten es die Bewohner des Küstenortes zu zuschreiben, daß der Handel trotz des mühseligen Landweges und der kostspieligen Umladungen seinen Schwerpunkt in Aleppo behielt. Zur Erleichterung des Verkehrs zwischen Hafen und Stadt hatten die Kaufleute einen Brieftaubendienst eingerichtet, der vortrefflich funktionierte³.

Vor 1612 pflegten die Franzosen ihre Waren in Tripolis zu löschen, obwohl die Distanz von Aleppo fünf Tagemärsche ausmachte⁴. Allein die Obergriffe des dort residierenden Paschas nötigten die französischen Kaufleute, den Besuch dieses Platzes einzustellen und den Verkehr nach Alexandretta zu verlegen.

Für die Jahre 1612 bis 1617 können wir die Zahl der in Iskanderun eingelaufenen holländischen Schiffe aus den Rechnungen Hagas und Pauws genau feststellen. 1612 ankerten 9 reich beladene Kauffahrer auf der Reede, was der Gesandte als ein seit langer Zeit nicht vorgekommenes Ereignis feierte^{5*}.

¹ Masson, p. 376.

² Masson, p. 380. Nach dem Schreiben des französischen Konsuls Viguier an Haga vom 27. April 1624 nahmen 6 Barbaresken-Schiffe auf der Reede von Alexandretta ein französisches und ein holländisches Fahrzeug weg und plünderten die Stadt. Der Gesamtschaden der Abendländer betrug 60000 Realen.

³ Masson, p. 879. Savary, *Parfait négociant* ü. p. 417.

⁴ Masson, p. 880.

⁵ Haga an Reynier Pauw 8. Nov. 1618 (Archiv Pauw). Ferner Beilage Nr. I.

Im nächsten Jahre trafen aus Holland nur 3 Schiffe in Alexandretta ein¹, während 1614 die Gesamtzahl auf 11 stieg² 1615 liefen 9 Segler, 1616 ebenfalls 9 und bis zum 1. Juni 1617 3 Fahrzeuge den Hafen Aleppo an³. Trotz des geringen Schiffsverkehrs war der Umsatz in einzelnen Jahren recht beträchtlich.

Bevor wir zur Prüfung der in den Rechnungen mitgeteilten Ziffern schreiten, ist es notwendig, sich die Zollverhältnisse in Aleppo zu vergegenwärtigen. Dem Vertrage gemäß mußten die niederländischen Kaufleute, wie wir uns erinnern, 3 % vom Werte ihres Importes und Exportes an den Sultan entrichten. Zollfrei durften nur Kontanten eingeführt werden. Mäßige Sätze also, die dem Verkehr keine Fesseln anlegten und im Vergleich zu westeuropäischen Schutzzöllen bescheiden zu nennen waren. Neben den türkischen Rechten hatte man Konsulatsgebühren, 2prozentige Ein- und Ausgangszölle zu zahlen. 1615 wurden diese Lasten noch um eine Gesandtschaftsabgabe von $IV\frac{1}{2}$ % (vom Werte der Einfuhr) vermehrt. So betrug die Höhe der Importzölle im ganzen $6\frac{1}{2}$ %, die Höhe der Exportzölle 5 %.

Aber die türkischen Beamten hielten sich nicht immer an die Bestimmungen der Kapitulation. Wir haben gesehen, wie die schwierige Lage, in der sich die meisten Paschas, Agas und Emire befanden, sie zu willkürlicher Handhabung der Steuer schraube trieb. Da trotzdem die Ergebnisse häufig ihren Erwartungen nicht entsprachen und wenig Geld in die Kassen floß, nahmen die türkischen Machthaber gelegentlich zu sogenannten „Avanien“⁴ ihre Zuflucht. Darunter verstand man ungerecht[^]

¹ Haga an d. Generalst., 19. Dez. 1613. Die in Pauws Rechnungsablage unter „an. 1613 en de 1614“ eingetragenen Schiffe (Beilage Nr. II) sind wahrscheinlich erst 1614 in Alexandretta ein getroffen.

² Siehe Pauws Rechnung vom 18. Sept. 1614 auf S. 96 ff.

³ Siehe Beilage Nr. ü.

⁴ Das Wort kommt von dem arabischen „hou&n“ und bedeutet Verachtung. Vgl. Masson p. 1 Anm. 1.

fertigte Geldforderungen, denen die christlichen Kaufleute in den allermeisten Fällen nachkommen mußten. Ein Protest gegen diese Erpressungen fruchtete nur dann, wenn der Gouverneur keine Stütze in Konstantinopel fand oder mit dem Großwesir auf gespanntem Fuße lebte. Je weiter ein Hafen vom goldenen Horn entfernt lag, desto mehr hatten die Abendländer unter Avanien zu leiden. Ägypten war, wie Masson sich ausdrückt, der klassische Boden derartiger Erpressungen. Die schwersten Verluste wurden in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts dem französischen Handel zugefügt, Verluste, die nach Tausenden von Realen zählten und zeitweise die Existenz der Kaufleute in den betreffenden Plätzen ernstlich in Frage stellten. Allerdings trug die mangelhafte diplomatische Vertretung Frankreichs sehr viel Schuld daran, daß den Übergriffen der Paschas nicht energischer entgegengetreten ward¹.

Auch die holländischen Kaufleute blieben trotz des hohen Ansehens ihres Gesandten von Avanien nicht verschont und mußten sich dazu verstehen, den Pascha oder die Zollpächter zu bestechen, damit sie ihren Ansprüchen keinen Nachdruck verliehen. Andererseits kann nicht in Abrede gestellt werden, daß die Holländer — und der Vorwurf trifft wohl alle im Osten verkehrenden Abendländer — nach Kräften die türkischen Zölle umgingen und den Osmanen mit gleicher Münze heimzahlten. Da Bargeld der Douane nicht unterworfen war, führte man statt Waren spanische Silberrealen ein, die in Aleppo zum Einkauf von Seide und Baumwolle verwandt wurden. Der dadurch bedingte Rückgang der türkischen Zolleinnahmen veranlaßte die Regierung in Konstantinopel, niederländische Kontanten ebenfalls mit 2 % zu besteuern. Und rücksichtslos verschaffte sie ihrem Willen Geltung, solange der gefürchtete Großwesir Nassuf Pascha, der „terror huius urbis et orbis“² das Staatsruder in Händen hielt. Erst nach langwierigen Unterhandlungen, die durch einen heftigen Zwist Pauws mit den holländischen Kaufleuten in Aleppo

¹ Masson p. 2 ff. VgL über Avanien besonders Buch I Kap. 1, worin recht krasse Fälle angeführt werden.

² Haga an Adriaan Pauw, 14. Nov. 1614 (Archiv Pauw).

sehr erschwert wurden, gelang es Haga 1617, die Pforte zur Herabsetzung der Kontantenabgabe auf 1 % zu bestimmen. Damit waren die Schwierigkeiten keineswegs beseitigt, denn jeder Amtswechsel konnte eine neue Zollpolitik in Aleppo ins Leben rufen. Um den Türken so wenig wie möglich zahlen zu müssen, begingen die christlichen Kaufleute unerhörte Zolldefraudationen oder bezahlten die leichtgläubigen türkischen Händler mit falschen Münzen². In Tonnen, Ballen und Säcken schmuggelte man die Piaster, echte und nachgeahmte, durch die Zollstätten und gab beim Export nur einen Teil der zum Versand bestimmten Waren an. Daß bei diesen im großen betriebenen Schmuggeleien und Verheimlichungen auch der Konsul den Kürzeren zog, lag auf der Hand. Die Faktoren weigerten sich z. B. mehr als $\frac{8}{4}$ der eingelaufenen Kontanten auf dem Konsulate anzumelden. Den Protest des Konsuls wiesen sie mit dem Bemerkten zurück, daß 25 % für Provision, Lade- und Vermittlungskosten daraufgingen. Als Cornelia Pauw die Zügel straffer anziehen und Import wie Export einer strengen Kontrolle unterwerfen wollte, begegnete er energischem Widerstande. Und nicht nur von seiten der Faktoren. In verschiedenen Denkschriften nahmen die Kaufleute in der Heimat Stellung zu der Angelegenheit. Während einzelne den Beschwerden Pauws eine gewisse Berechtigung nicht absprachen, andere ihren Vertretern im Morgenlande Vorstellungen machten⁸ fiel die dritte Gruppe erbarmungslos über den Konsul her. Man warf ihm Unfähigkeit, Unkenntnis in kommerziellen Dingen, ja sogar Geldgier vor. Dem Einspruch des allmächtigen Amsterdamer Bürgermeisters Reynier Pauw, der den Hochmögenden schrieb⁴, man

1 Haga an d. Generalst., 29. Juli 1617.

3 Masson, p. 18.

8 Brief der Amsterdamer Kaufleute an die Faktoren in Aleppo. 30. März 1615. Holland 2609.

4 Ein Teil der Anklageschriften befindet sich in dem Aktenbündel, Holland 2609. Ein in sehr schroffem Ton gehaltenes Schreiben seeländischer Kaufleute ist von 9 Personen unterzeichnet. In der gleichen Portefeuille auch 2 Briefe Reynier Pauws für seinen Sohn Comeli⁸. Über R. Pauw vgl. Elias, *De Vroedschap van Amsterdam* I p. LIX ff. Panw berechnete die Unkosten der Faktoren an f

könne doch nicht von einem Konsul verlangen, daß er zum Wohle des Landes und des Handels sein ganzes Vermögen opfere, gaben die Staaten Gehör. Am 17. Februar 1616 ward allen Niederländern in Aleppo befohlen, den Anordnungen des Konsuls Folge zu leisten. Weiter traf man die Bestimmung, daß die durch Avanien oder Beamtenwechsel verursachten Kosten gemeinsam getragen werden sollten¹. Ob dem Verlangen Reynier Pauws, alle Faktoren zu veranlassen, die Gebühren für Kontanten in ihrer vollen Höhe zu bezahlen und den ungerechtfertigten Abzug von 25 % aufzuheben, nachgegeben wurde, wissen wir nicht.

Aus den Darlegungen ergibt sich zur Genüge, daß die dem Konsul während dieser Jahre gezahlten Abgaben nur bedingt als Gradmesser für den Handelsumfang gelten können. Wahrscheinlich hat man bei jedem Posten ein Achtel oder ein Viertel und manchmal wohl die Hälfte hinzuzuaddieren, um ein den tatsächlichen Verhältnissen einigermaßen entsprechendes Bild zu erhalten. Daß alle Kontanteneintragungen 25 % höher anzunehmen sind, wurde erwähnt.

Laut Hagas Zusammenstellung² betragen die Einnahmen des holländischen Konsulates in Aleppo nach Abzug der Unkosten im Jahre 1612 * 4600 Realen. Da wir nicht sagen können, wieviel Prozent diese Unkosten ausmachten, ist es ganz unmöglich, den Totalumsatz zu berechnen. Er muß jedenfalls mehr als 230 000 Realen betragen haben, denn davon würden die eben genannten 4600 Realen den 50. Teil oder 2 % bilden. 1613 war die Kauflust der Holländer in der syrischen Metropole sehr gering. Die Obergriffe, die sich Nassuf Pascha den „Christenhunden“ gegenüber erlaubte, und vor allem die Besteuerung der Kontanten hielten Amsterdam und andere Plätze ab, Bargeld nach der Levante zu senden. So empfangen Haga und Pauw bis zum 1. Dezember zusammen nur 1800 Realen, wovon der Gesandte 2/3 bekam, während sich Pauw mit 1/3 be höchstens 10%, da alle Frachten und Versicherungen in Holland befaßt wurden.

¹ Arend, van Rees, Brill, Alg. Gesch. HL 2 p. 585 Anm. 2.

² Siehe Beilage Nr. I.

gütigen mußte, weil er erst im Oktober das Amt angetreten hatte. Auch für dieses Jahr läßt sich der Handelsumfang nicht feststellen. Außer den 1800 Realen waren noch verschiedene Beträge eingegangen, die zur Deckung der Reisekosten usw. von Hagas Dragoman verwandt wurden¹.

Wesentlich günstiger lagen die Dinge im Jahre 1614. Der niederländische Verkehr nahm einen gewaltigen Aufschwung und wie die nachstehende Liste zeigt, lief Bargeld in ansehnlicher Menge aus Holland ein.

Die im Jahre 1614 auf dem Konsulat in Aleppo deklarierten niederländischen Kontanten² betragen:

Name des Schiffes	Name des Schiffers	Datum der Registrierung	Name des Faktors	Deklarierte Werte (in Realen van 8)
St. Jan	Comelis van de Venne	22. Jan.	Hendrick Barnards	25 590
			Govert Snoeck . . .	8548
			Gerardo de la Croix	5 699
			Daniel van Steenwinckel	9225
			Guilielmo Lancelott	3956
				Sa. 53 018
St, Marco	Claes Pietersz Noomsz.	22. Jan.	Gio Ritzardi . . .	2 700
den Swarten Leeuw	Nicht genannt ⁸	27. März	Govert Snoeck . . .	9000
			Gerardo de la Croix	7000
			Guilielmo Lancelott	2000
				Sa. 18 000

¹ Beilage Nr. I.

* Die Aufstellung befindet sich im Portefeuille: Holland 2609.

⁸ Geertien Jans. Vgl. Rechnungsablage Pauws, Beilage II.

Name des Schiffes	Name des Schiffers	Datum der Registrierung	Name des Faktors	Deklarierte Werte (in Realen van 8)
5 Schiffe (ohne Angabe der Namen)	Nicht genannt ¹	30. Mai	GuilielmovanSteenwinckel	68946
			Daniel Muysson .	39196
			Cornells Jansz.	
			Verburch . . .	26918
			Govert Snoeck . .	36727
			Nicolo de Respagnie	13092
			Gerardo de la Croix	33868
			Hendrick Barnards	28603
			Guilielmo Lancelott	14186
			Gerardo Fransman	1400
			Floris Isbrantsz. .	1120
Gio Batta. Catti . .	4000			
				Sa. 268056
4 Schiffe (ohne Angabe der Namen)	Nicht genannt	21. Aug.	Gerardo de la Croix	9725
			Hendrick Barnards	12 874
			Nicolode Respagnie	10332
			Daniel Muysson .	34276
			Cornells Jansz.	
			Verburch . . .	14514
Guilielmo Lancelott	4838			
Govert Snoeck . .	1907			
				Sa. 88466

Gesamtresultat = 430240

Gesamtaigaben der einzelnen Faktoren:

Namen	Realen van achten:
Daniel Muysson	73472
Guilielmo van Steenwinckel	68 946
Hendrick Bamards	67 067
Gerardo de la Croix	56 292

¹ Die Schiffs- und Schifferraamen dieser und der folgenden Eintragung in der Rechnungsablage Pauws, Beilage ü.

Namen:	Realen van achten:
Govert Snoeck	56 182
Cornelia Jansz. Verburch	41432
Guilielmo Lancelott	24 980
Nicolo de Respagnie	23 424
Daniel von Steenwinckel	9 225
Gio Batt* Catti	4000
Gio Ritzardi	2 700
Gerardo Fransman	1400
Floris Isbrantsz	1120

Die deklarierten 430 240 Realen stellen natürlich nur 75 % der wirklich erhaltenen Summen dar, so daß de facto 573 *βbsl** Realen oder 1 Real zu 2,40 fl. gerechnet TM 1 376 768 fl. von Holland nach Aleppo geschickt waren. Daher schätzten Haga und Fauw den Umsatz ganz richtig auf etwa 600000 Realen ein. Bis zum 18. September ergaben die „consulaten“ 5736 Realen. Dazu scheinen später noch bedeutende Beträge von exportierten Werten gekommen zu sein. Wie aus Beilage Nr. II hervorgeht, warf die Ausfuhr vom 1. Dezember 1613 bis zur Ankunft des ersten Schiffes im Jahre 1615 insgesamt 9885 Realen und 76 Asper ab. 1615 flössen 7588 Realen, 53 Asper in die Konsulatskasse ein, wonach der Handelsumfang nicht niedriger als 379 433 Realen und 10 Asper sein konnte. 1616 blieben die Ergebnisse um über 2000 Realen hinter den Erträgen von 1615 zurück, da Pauw nur 5379 Realen und 40 Asper einnahm. Leider bricht die Rechnung des Konsuls am 1. Juni 1617 plötzlich ab. Nach seiner Schätzung hätten sich bis zu diesem Termin noch ungefähr 2000 Realen ergeben. Im August des selben Jahres kam dann das Schiff „de Star“, das 30 000 Realen überbrachte.

Ober den Verkehr von 1618 bis 1621 liegen uns keine Nachrichten vor. 1622 erschienen 7 holländische Fahrzeuge in Alexandretta, von denen die meisten ein- oder ausgehend Cypern anliefen. Leider ist nur bei zwei Schiffen die Höhe der ein-

1 Pauw an d. Generalst., 31. August 1617.

geführten und deklarierten Werte = 92 706 Realen eingetragen¹. Da die Gesandtschaftsabgabe, die Haga von den übrigen Kontanten erhielt, 2131 Realen (1V²o von der Einfuhr) ausmachte, müssen die ändern fünf Schiffe jedenfalls 140 066 2/s Realen gelöscht haben. 1623 segelten drei niederländische Kauffahrer nach Alexandretta. 729 Realen wurden an Gesandtschaftsrechten bezahlt, so daß der Import mindestens 48 600 Realen betrug.

Schon 1617 klagte Pauw über den Niedergang des Levantehandels und verfehlte nicht, die Hochmögenden auf die Ursachen dieser Erscheinung aufmerksam zu machen². Was die Holländer bewog, ihre Teilnahme am syrischen Handel einzuschränken, waren nicht die Avanien noch die Konkurrenz der Venezianer, Franzosen und der vortrefflich organisierten „Turkey Company“³ & nein, es waren die Bewegungen in Asien, der Wiederausbruch des persisch-türkischen Krieges und das Vordringen der ostindischen Kompanien im persischen Golf und im roten Meer. Hierdurch verlor Aleppo für die Niederländer seine Bedeutung als Marktplatz der persischen, arabischen und indischen Produkte. Und wenn auch syrische Baumwolle und levantische Seide wichtige Exportartikel blieben, so konnten sie mit den feineren Erzeugnissen Persiens und Indiens nicht wetteifern, die auf dem zwar längeren, aber billigeren und viel gefahrloseren Wasserwege nach Westeuropa gelangten.

Am 11. September 1615 hielt der Großwesir Mohammed Pascha seinen feierlichen Einzug in Aleppo. Obwohl die Handelswege nach Persien zunächst noch offen blieben, empfanden alle christlichen Kaufleute die Anwesenheit des Heeres als drückende Last. Denn die Janitscharen terrorisierten die Stadt und nötigten die Abendländer, sich auf allen Gängen, zumal wenn sie Aleppo verlassen wollten, einer Janitschareneskorte zu bedienen.

¹ Siehe Beilage Nr. V.

² Pauw an d. Generalst., SO März 1617.

³ Vgl. über sie jetzt: M. Epstein, *The English Levant Company*. Das sehr vornehm ausgestattete Buch von H. G. Rosedale, *Queen Elizabeth and the Levant Company* (London 1904) ist wissenschaftlich ganz wertlos.

Das Kriegsvolk sei insolent gegen die Christen, meldete auch Pauw seiner Regierung¹. Nach dem Beginn des eigentlichen Feldzuges machten sich sehr bald große Störungen im Geschäftsleben der Stadt bemerkbar. Immer seltener erschienen die persischen Karawanen. Seide, Teppiche, Indigo, Gewürze und andere Handelsartikel stiegen enorm im Preise. Da von den Wandlungen alle in Aleppo ansässigen Kaufleute betroffen wurden und wenig Bargeld einlief, lag der Handel zeitweise vollkommen still².

Der persisch-türkische Krieg kam den Bestrebungen der englischen und niederländischen ostindischen Kompagnie außer ordentlich gelegen. Beide hatten Beziehungen zu Persien und Arabien angeknüpft, die dem Levanteverkehr ihrer Landsleute sehr gefährlich werden sollten. Über die Anfänge des persischen und arabischen Verkehrs der holländischen Kompagnie sind wir bis zum heutigen Tage mangelhaft unterrichtet³. Wahrscheinlich haben die Schiffe der Gesellschaft 1614 zum ersten Male das rote Meer befahren. Allein die Versuche, in den arabischen Küstenplätzen festen Fuß zu fassen, führten zunächst zu keinem Resultate. Man verweigerte den Eindringlingen die Erlaubnis, ein Kontor in Mocha zu errichten. Vier Jahre später gelang es Haga, der Kompagnie freien Zutritt in Aden, Mocha und Jemen zu verschaffen⁴. Der arabische Handel konnte sich nun ungestört entfalten, und für seine rasche Entwicklung spricht die Tatsache, daß Haga 1623 den Hochmögenden vorschlug, einen niederländischen Konsul in Jemen anzustellen⁵. Zur selben Zeit ent-

¹ An d. Generalst., 12. Sept. 1615.

² Pauw an d. Generalst., 80. März 1617.

³ Vgl. d. Aufsätze älterer niederländischer Historiker: J. K. J. de Jonge, Overzicht van den vroegeren handel der Nederlanders in Persie. Tydschr. Aardrykskundige Genootschap I. p. 143 ff. N. J. den Tex, Onze handel in de Persische golf en de roode zee. De Economiët 1871. p. 148 ff. Ferner Werken van het Historisch Genootschap te Utrecht, Kronyk 10. Jahrg. 1854 p. 80 ff., 164 ff., 191 ff.

⁴ Res. d. Generalst., 8. Nov. 1617, 18. Aug. 1618. Haga an d. Generalst., 19. Juni 1618.

⁵ Haga an d. Generalst., 26. Nov. 1628.

stand die erste Faktorei der Kompagnie in Persien, die Hubrecht Visnicht in Ispahan begründete. Der kluge Schah Abbas bewies den Holländern außergewöhnliches Entgegenkommen. Er garantierte ihnen absolute Zoll- und Handelsfreiheit, in der Hoffnung, dem türkischen Handel dadurch zu schaden, und sah sehr bald den Erfolg seiner Politik. Denn die persischen Seidenproduzenten und Seidenhändler, die früher ihre Erzeugnisse über Aleppo nach dem Abendlande exportieren mußten, verkauften jetzt den größten Teil der Rohseide und Seidenfabrikate direkt an den Vertreter der seit 1619 vereinigten niederländischen und englischen ostindischen Kompagnie. Neben Ispahan erhielten Gamron (Bender-Abbas) und Basra niederländische Kontore, und bereits 1626 galt Persien als eigenes Handelsgebiet der Kompagnie, die hier einen Direktor einsetzte.

Das Auftreten der Engländer und Holländer in Persien und Arabien beunruhigte die Pforte im hohen Maße. Sie fürchtete einmal nachteilige Wirkungen für den syrischen und ägyptischen Handel und infolgedessen Verminderung der Zolleinnahmen. Sodann aber schwebte die türkische Regierung in größter Sorge, daß die englischen und niederländischen Ostindienfahrer den Persern Hilfe gegen die Osmanen leisten könnten. Übertriebene und entstellte Berichte schürten die Erregung in Konstantinopel. Man munkelte, Schiffe der holländischen Kompagnie hätten 14 türkische Fahrzeuge im roten Meere aufgebracht und sogar Sklavenjagden veranstaltet. Der Pascha von Jemen meldete, daß 7 gutbewaffnete Ostindienfahrer im Hafen von Mocha lägen, die Rache an den Türken nehmen wollten, weil der frühere Vizekönig 1622 niederländischen Kaufleuten 100000 Realen abgenommen habe¹. In einer Rechtfertigungsschrift, die Haga übermittelt wurde, suchte sich die Kompagnie von den Beschuldigungen rein zu waschen. Erstens seien die von den holländischen Schiffen angehaltenen Handelsfahrzeuge keine türkischen, sondern portugiesische Segler — also

¹ Das Nähere über den Zwischenfall in Hagas Briefen an d. Generalst., 27. Juni 1626, 18., 26. Jan., 18, 27. Febr. 1627.

Feinde — gewesen¹. Zweitens hätten die bewußten 7 Ostindienfahrer nur in friedlicher Absicht die Heede von Mocha an gelaufen, um dort Handel zu treiben und die Rückgabe der geraubten Summe zu erbitten. Den Kapitänen sei strikte Ordre gegeben, Feindseligkeiten jeglicher Art zu vermeiden².

Das Bemerkenswerteste an dem an sich ja unbedeutenden Vorfall war die hochgradige Nervosität, die Sultan, Wesire und Diwan beim Eintreffen der Nachrichten aus Jemen an den Tag legten. Und nicht mit Unrecht machte sich die Pforte über die direkte Verbindung der Holländer mit Persien und Arabien schwere Gedanken. Ist es auch vor der Hand noch unmöglich, den Umfang des persisch-arabischen Verkehrs der Kompagnie ziffernmäßig festzustellen, so geben doch die von der historischen Gesellschaft zu Utrecht mitgeteilten Zahlen wichtige Fingerzeige. Aus einem der veröffentlichten Berichte erfahren wir, daß die Schiffe Vlissingen, Leeuwarden, Grol und Bommel 1633 in Gamron Gewürznelken, Muskatnüsse, Puderzucker, Sappanholz, japanisches Kupfer, Pfeffer, kandierten Ingwer und Kontanten löschen sollten, deren Gesamtwert auf 199334 fl. 11 st. und 4 pen. veranschlagt wurde. Als Rückfracht hatten die Segler Seide zu nehmen⁸. Auch in Mocha florierte das Geschäft der Kompagnie, wenn wir der von Johan Carstenzoon vorgelegten Bilanz aus dem gleichen Jahre, wonach die Niederländer für 151050 Realen arabische Artikel einkauften und für 339600 Realen indische Produkte verkauften, also einen Gewinn von 188550 Realen erzielten, Glauben schenken dürfen⁴.

Die aus dem Anfang der 30er Jahre vorliegenden Berichte schildern die kommerzielle Lage Aleppos in den düstersten

¹ Nach den Tex, p. 149 und Johan Carstenzoons Bericht vom 19. Febr. 1634 i. d. Werken van het Hist. Gen. Krön. X. p. 166 hatte ein gewisser Tjerek ägyptische Schiffe beraubt, unter dem Vorwand, es seien Portugiesen gewesen. Deshalb beschlagnahmte der Pascha von Jemen alle Güter der Kompagnie.

* Eingabe der ostindischen Kompagnie, am 15. Mai 1627 in der Staatenversammlung verlesen.

* Kronyk X. p. 80 ff.

⁴ Ebenda, p. 171.

Farben. Gleichwohl können die Handelsverhältnisse 1626 noch nicht ungünstig gewesen sein, denn die Zahl der anlaufenden Schiffe betrug 11 und die Höhe der angegebenen Kontanten = 135224 Realen. 1627 kamen bis zum 7. Mai zwei holländische Kauffahrer, und dem Konsul ward die Einfuhr von 62170 Realen deklariert¹. Zwei Jahre nachher warfen die Gesandtschaftsgebühren in Aleppo 592 Realen und 40 Asper ab, wonach mit einem Import von wenigstens 39500 Realen zu rechnen wäre. Allerdings scheinen sich *dann* infolge wiederholter Truppendurchzüge die Zustände sehr verschlechtert zu haben, zumal als 1631 die Pest Haleb heimsuchte, der zahlreiche Abendländer zum Opfer fielen⁸. Am 21. August 1632 schrieb Haga, er habe noch nicht vernommen, daß in diesem Jahre niederländische Schiffe in der Levante gewesen seien⁸.

Um gegen Avanien besser gewappnet zu sein, und um jederzeit Mittel zur Beschaffung von Geschenken zur Verfügung zu haben, hatten die niederländischen Kaufleute eine zwei prozentige Umsatzabgabe nach venezianischem Muster unter sich vereinbart, die sie als „Cottimo“ oder „Tanza“ bezeichneten⁴. Alle Beiträge flössen in eine gemeinschaftliche Kasse, die zwei Kaufleute verwalteten. Wenn wir richtig orientiert sind, gab es einen holländischen Cottimo nur in Aleppo und auf Cypern⁵.

Den Anforderungen, die gegen Ende der 20er Jahre an die christlichen Kaufleute herantraten, war die Kasse in keiner Weise gewachsen. 1626 überwinterte das osmanische Heer in

1 Vgl. Beilage Nr. VI.

8 Witsen an d. Generalst., 12. April 1626.

8 Siehe Beilage Nr. VII. Tatsächlich war ein Schiff in dem cyprischen Hafen Larnaka eingetroffen.

4 Cottimo bedeutet eigentlich Akkord, Tanza-tassa. Wahrscheinlich errichteten die Niederländer 1627 die Kasse in Aleppo. Wiederholt hatte Haga die Notwendigkeit einer Tanza betont, vgl. Briefe des Gesandten vom 25. Nov. 1623, 21. Juni 1625, 28. Dez. 1626. Die Venezianer erhoben ihren Cottimo nicht in Aleppo, sondern in Venedig.

* 1636 proponierte Haga, eine Tanza in Konstantinopel zu errichten. Schreiben an d. Dir. 20. Juni 1636.

Aleppo, 1627 beehrte der Großwesir Chalil Pascha die Stadt mit seinem Besuche, und zwei Jahre später beherbergte Haieb den Nachfolger Chalils, den kOhnen Bosnier Chosrew, der von dort nach Bagdad weiter marschieren wollte. Unter der Wucht dieser drei rasch aufeinander folgenden Ereignisse fallierte die Tanza. 1630 betrug die Passiven — die Aktiven sind uns leider nicht bekannt — 5—6000 Realen. Im Jahre 1632 ward die Schuld auf 6—7000 Realen veranschlagt, wofür jährlich 18% Zinsen an die türkischen Kreditoren zu zahlen waren. Als sich in Amsterdam die Kunde verbreitete, die Verwaltung des Cottimo beabsichtige, Prozente von den ersten in Syrien eintreffenden Kontanten zur Deckung des Defizits zu verwenden, wollte niemand mehr Bargeld nach Aleppo schicken. Hieß es doch, das Kapital sei gefährdet. Da die Lage der cyprischen Tanza ebenfalls höchst bedenklich war, kamen die Amsterdamer Direktoren des Levantehandels² mit den Hochmögenden am 18. Januar 1633 überein, daß Amsterdam die Gesamtschulden der beiden Kassen im Betrage von 38400 fl. = 16000 Realen übernehmen sollte. Es ward den Kaufleuten gestattet, den Vorschuß durch einen Einfuhrzoll (2 % vom Wert) auf Levante artikel, der in sämtlichen holländischen Häfen erhoben werden durfte, zu decken. Sodann beschlossen die Generalstaaten, alle von der englischen Levantekompagnie nach Holland importierten persischen und morgenländischen Waren so hoch wie möglich zu besteuern.

Die Abwicklung der Cottimoschulden ging ziemlich rasch von statten. Als praktische Geschäftsleute wußten die mit der Regelung der Angelegenheit betrauten Vertreter Amsterdams so viele Posten zu streichen, daß sich noch ein Überschuß von 4479 Realen und 24 Aspern ergab⁸. Diese Summe ward zum Einkauf von fünf Ballen Seide benutzt, nachdem die Forderung

¹ Eingabe der Dir. an d. Generalst., 12. März 1632.

³ Über das Direktorium des Levantehandels vgl. S. 174 ff.

⁸ Des Risikos wegen sollte der Real zum höchsten Kurse = 66 Stüver (2,75 fl.) angenommen werden. Daran scheint man sich aber nicht gehalten zu haben, denn die Bevollmächtigten zahlten den

der Hochmögenden, auch die Schulden der Konsuln in Aleppo und auf Cypren zu begleichen, abgelehnt war.

Mit dem Beginn des Jahres 1634 versiegen die Quellen, aus denen wir bisher unsere Kenntnis des syrischen Handelsverkehrs schöpften. Es wäre ein Irrtum, wollte man aus dem Mangel an Berichten etwa auf Abbruch der holländischen Beziehungen zu Aleppo schließen. Mag auch ein Teil der Faktoren — und vielleicht der größere — der Stadt den Racken gewandt haben, einige Kaufleute blieben in Haleb zurück, um die Stellung ihrer Firmen am Baumwollmarkte zu behaupten. 1636 sandten Paul de Wilhelm und andere Amsterdamer Handelsherren das Schiff „de Sayer“ nach Alexandretta. Die Ladung bestand aus Kontanten und ausnahmsweise auch aus Waren, wie Tabak, Quecksilber, Eisendraht, Indigo, Zinnober, Gewürznelken usw., die einen Gesamtwert von wenigstens 424961* Realen gehabt haben müssen¹. Wegen der Verzollung dieser Handelsartikel erhoben zwei Faktoren Protest. Wenn ihm auch nicht Folge gegeben ward, so beweist die Klageschrift einmal die Fortdauer des niederländischen Verkehrs mit Aleppo und zweitens die Anwesenheit niederländischer Kaufleute in Syrien. Allerdings lag das persische Geschäft infolge der Feldzüge Murads IV. gegen Eriwan und Bagdad völlig darnieder, bis dann der Friede von 1639 die Verbindung zwischen Aleppo und Ispahan wieder herstellte. Inzwischen hatte die persische Seide einen neuen Markt in Smyrna gefunden.

Doch bevor wir das Auftreten der Holländer in Anatolien zum Gegenstand unserer Untersuchung machen, müssen wir die Blicke auf die übrigen syrischen Handelsplätze richten. Unglücklicherweise steht uns kaum Material dafür zu Gebote, sodaß wir über die Beziehungen der holländischen Kaufleute zu Tri

Tanziers 11520 Realen und 56 Asper aus, und da ein Restbetrag von 4479 Realen und 24 Aspern blieb, muß die Gesamtsumme = 16000 Realen (1 Real — 48 Stüver), und nicht = 14000 Realen (1 Real = 55 Stüver) gewesen sein.

¹ Es wurden 849 Realen und 74 Asper (2% von der Einfuhr) bezahlt. Die Eingabe im Bündel: Requesten Lev. Handel Nr. 286.

polis, Beirut, Saida, Damaskus, Akkon, Haifa, Rama und Jaffa lediglich Vermutungen äußern können, denen hier und da eine Notiz festeren Untergrund gibt. Möglicherweise kauften die Faktoren einen Teil der in Damaskus hergestellten Baumwollgarne, Kattune, Sammet-, Taffet- und Brokatstoffe in Aleppo ein. Beide Märkte hielten enge Fühlung miteinander, wenn auch der Warentransport von Damaskus nach Haleb fünf bis sechs Tagemärsche erforderte und starker Eskorten bedurfte. Masson zitiert den Brief eines französischen Konsuls in Saida, der allerdings einer viel späteren Zeit angehört und vom 27. November 1688 datiert ist, wonach holländische Schiffe Jahr für Jahr nach Akkon segelten, um dort 3—400 Ballen Wolle und Baumwolle zu laden. Nach Empfang der Waren kehrten die Fahrzeuge wieder nach Alexandretta zurück und komplettierten hier die Ladung.² Wir sind der festen Überzeugung, daß die Niederländer derartige Zwischenfahrten von Iskanderun nach den südlich gelegeneren Levantehäfen in gleicher Weise während der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts unternommen haben. Wenn Franzosen, Engländer und Venezianer an der syrischen Küste entlang fuhren und in den verschiedenen Plätzen ihre Einkäufe machten, so taten die rührigen holländischen Kaufleute und Schiffer sicherlich dasselbe. Bot doch Tripolis vortreffliche Seide, die nur der persischen nachstand, galt doch Saida als zweitgrößter Baumwollmarkt im syrischen Handelsgebiete. Unter der Herrschaft des Drusenfürsten Fachreddin⁸ hob sich der Handel dieser Stadt zu beträchtlicher Höhe, zumal da der den Christen wohlgesinnte Gebieter die kommerzielle Entwicklung Saidas außerordentlich förderte. Nach dem Urteil von Deshayes de Courmesmin gab es kein Land im türkischen Reiche, wo die Christen so frei waren wie im Gebiete Fachreddins.⁴ Die Anwesenheit niederländischer Faktoren in Saida, Haifa und „anderen

1 Masson, p. 386f. Nach d. Mémoires du Chevalier d'Arvieux Bd. H. p. 462 ff.

9 Masson, p. 389, Anm. 3.

8 Zinkeisen, IV. p. 83 ff.

4 Masson, p. 383.

Plätzen Palästinas“ bezeugt uns ein Schreiben Hagas aus dem Jahre 1631. Der Gesandte tadelt darin seine Landsleute, daß sie mit Hilfe des Emirs die Zahlung von Gesandtschaftsabgaben verweigert hätten¹. Leider enthält der Brief keine Andeutungen über den niederländischen Handelsumfang in den betreffenden Schalen. Wir müssen daher die wichtigste Frage offen lassen. Der sehr allgemein gehaltene Eintrag in Hagas Rechnungsablage von 1622/23² wonach dem Orateur für 8000 in Palästina umgesetzte Realen 120 Realen Gesandtschaftsgebühren bezahlt wurden, beweist ebenfalls, daß die Holländer Handelsbeziehungen zu diesem Lande unterhielten. 1629 ergaben die in Saida erhobenen Gesandtschaftsrechte 500 Realen³ sodaß man auf einen Bargeldimport von mindestens 33333 Realen schließen kann.

Außerdem exportierten Saida, Akkon und Haifa beträchtliche Mengen von levantischem Korn, ein Geschäft, das zum guten Teil durch niederländische Hände ging.

Welche Rolle Rama und Jaffa im holländischen Levanteverkehr vor 1650 gespielt haben, ist uns verborgen, aber die Bedeutung der beiden Plätze war so gering, daß man das Fehlen von Berichten hier am leichtesten verschmerzt.

Wir dürfen das syrische Handelsgebiet nicht verlassen, ohne auf Cypern Halt gemacht zu haben. In kommerzieller Beziehung gehörte das Eiland zu Syrien, weil dieselben Fahrzeuge, die in Alexandretta, in Tripolis, Saida und Akkon löschten oder luden, auf der Hin- und Rückreise cyprische Häfen anzulaufen pflegten. Und zwar taten es nicht allein holländische Fahrzeuge. Franzosen⁴, Venezianer und Florentiner und vielleicht auch die Segler der englischen Levantekompagnie unterbrachen ihre Fahrt in Cypem.

Trotz der türkischen Mißwirtschaft zeigte die Produktion, der Insel während der ersten beiden Dezennien des 17. Jahr-

1 Haga an d. Generalst., 4. April 1631.

2 Siehe Beilage Nr. V.

3 Siehe Beilage Nr. VIII.

4 Masson, p. 893.

hunderts noch Spuren einstiger Lebenskraft. Neben der Baumwolle, die den wichtigsten Handelsartikel bildete, erzeugte das Eiland Zucker, Wein, Getreide, Mineralien und Salz. Doch schon um die Mitte der 20er Jahre war es kein Geheimnis mehr, daß die Produktionsfähigkeit Cyperns unaufhaltsam zurückging, Der Baumwollbau verfiel, die Bevölkerung verminderte sich, und infolge der mangelhaften Bodenpflege entstanden Sümpfe, die zu Pestherden schlimmster Art wurden¹. Nirgends zeigte sich die verheerende Wirkung des osmanischen Regimes in so schreckenerregender Gestalt wie hier, und wohl in keinem Paschalik des unermeßlichen Reiches waren Christen und Türken¹ der Tyrannis so preisgegeben wie auf Cypem. Da die türkischen, Zollpächter sich hartnäckig sträubten, den im niederländischen Verträge stipulierten Wertzoll von 3 % auf Import und Export anzuerkennen und an dem alten Tarife festhielten, der 2 Dukaten von jedem Zentner Baumwolle forderte, entstand 1613 ein schwerer Konflikt zwischen dem Emir und den niederländischen Faktoren. Beide Parteien kämpften um ihren Vorteil. Denn der Satz der cyprischen Baumwolltaxe entsprach 5—6 % vom Werte der Ausfuhr, ein Zoll, den die Holländer natürlich nicht bezahlen wollten, während den Zolleinnehmer aus der Verminderung ihrer früheren Erträge die größten Unannehmlichkeiten erwuchsen. Unglücklicherweise begannen die Differenzen zu einer Zeit, wo die Baumwollpreise sehr niedrig waren, und der Zentner statt 40—50 nur 20—25 Dukaten auf dem Markte erzielte. Solange der Emir 2 Dukaten pro Zentner in guten und schlechten Baumwolljahren erhielt, hatte der Preisrückgang gar keinen Einfluß auf die Zolleinkünfte. Jetzt aber warfen 4 oder 5 Zentner statt 8—10 nicht mehr als 3 Dukaten ab². Mit allen Mitteln suchte der Emir seiner Forderung Geltung zu verschaffen, während die niederländischen Kaufleute den Gesandten bestürmten, für Abstellung der Zollplackereien Sorge zu tragen. Solange Nassuf Pascha das Staatsruder in Händen hielt,

¹ Masson, p. 894.

² Alles nach Hagas Brief vom 80. Mai 1615.

glückte es Haga nicht, die Schwierigkeiten zu beseitigen. Erst nach Ermordung des Großwesirs ward die Bestimmung getroffen, daß der holländische Baumwollenexport nach dem Vertrage von 1612 behandelt werden sollte¹. Allein die Ruhe wollte auf Cypern nicht einkehren. Im Jahre 1615 rief der Emir die holländischen Kaufleute plötzlich vor den Pascha und forderte von ihnen 3 % aller seit 1613 eingeführten Kontanten. Als die Faktoren unter Berufung auf die Kapitulation energisch protestierten, wurden sie in Ketten geworfen. Ja, der Pascha drohte ihnen mit der Bastonade, wenn sie nicht sofort zahlten, und erpreßte auf diese Weise von den „an Hals und Beinen gefesseltenu Holländern 3000 Realen²

Zum Glück sind uns verschiedene Konsulatsabrechnungen aus den Jahren 1613—16 und 1626—32 erhalten, für die hinsichtlich der Zuverlässigkeit die früher bei Aleppo geäußerten Bedenken gelten. Auch in Larnaka (Saline), dem Hauptsitz des niederländischen Handels auf Cypera sowie in Nicosia und Limissos wurden gewöhnlich zu niedrige Werte angegeben. Und Vorsicht scheint besonders bei der von Giacomo Mille, dem ersten holländischen Vizekonsul, vorgelegten Rechnung von 1614 geboten zu sein. Während in der Aufstellung von 1613 nur die Ausgaben gebucht sind³ ist die bewußte Abrechnung Milles vollständiger. Man erstaunt über die Geringfügigkeit der darin verzeichneten Totalausfuhr von 1614⁴, zumal da Haga den Staaten zur selben Zeit berichtete, es seien wohl 10 holländische Fahrzeuge in Cypern befrachtet worden, was leider selten geschehe⁵. Rechnen wir die teils in Piastern, teils in Zechinen

1 Haga an d. Generalst., 7. März 1614. Ferner Beilage C. bei Hag&8 Brief vom 30. Mai 1615.

* Klageschrift von niederländischen Kaufleuten an d. Generalst., 28. Nov. 1615. Haga an d. Generalst., 2. Jan. 1615.

8 Die Rechnung von 1613 und Milles Abrechnung von 1614 befinden sich als Beilagen bei Hagas Brief vom 28. Nov. 1615. 1615 brachten die cyprischen „consulaten“ Haga nach Abzug aller Unkosten noch 1500 Realen ein.

4 Die eingeführten Kontanten sind nicht angegeben.

6 Haga an d. Generalst., 28. Nov. 1615.

angegebenen Werte in Realen um, so betrug der Gesamtwert der exportierten Baumwolle, Baumwollgarne usw, ungefähr 66058 Realen und 60 Asper¹. An der Richtigkeit dieser Deklarationen hegte Pauw leise Zweifel⁸ Haga aber schrieb der Regierung: „Ich sende Euch, Hochmögliche Herren, eine Kopie der Rechnung, damit jedermann erkennen kann, wie wenig Abgaben die Kaufleute in Zeiten zahlen, wo die Schiffe so reich beladen kommen und gehen“⁸ Und Adriaan Pauw klagte er, daß wahrscheinlich die Hälfte der tatsächlich ausgeführten Waren Cypern unverzollt verlassen habe⁴.

Möglicherweise hing die verdächtige Zollerhebung Milles mit dem am 5. Juni 1614 gefaßten Beschluß der Generalstaaten zusammen, wonach Haga seine Ansprüche auf die cyprischen Konsulatseinkünfte von 1614 an die Levantekaufleute in Holland abtreten sollte, die ihm dafür 6000 fl. garantierten. Da den Handelsherren wenig an den Gebühren gelegen war, und die erwähnte Resolution der Hochmögenden vor allem eine Entlastung des cyprischen Handels im Auge hatte, wurden Abgaben vielleicht nur pro forma von Mille erhoben.

Ein zuverlässigeres Resultat liegt uns für den Zeitraum vom 13. September 1615 bis zum letzten September 1616 vor. Nach der Rechnungsablage des Vizekonsuls Cornelis van Ostayen wurden in diesem Jahre 126076 Realen auf dem Konsulate

1 Deklariert wurden:	Realen van achten
a) Versandte Güter (Baumwolle usw.)	← 18175
b) Desgl. im Wert [©] von 84576 Zech.	
u. 80 Asp.....	— 61865
c) 20 Säcke Baumwolle u. 4 Zentner Baumwollgarn, wofür 13 Zech. u. 70 Asp. bezahlt wurden. Der Wert dieser Artikel betrug demnach 679 Zech. u. 20 Asp.	⇒ 1018 u. 60 Asp. 66058 R. 60 A.

2 Pauw an d. Generalst., 12. Sept. 1615.

8 Haga an d. Generalst., 28. Nov. 1615.

* Haga an Adriaan Pauw, 14. Nov. 1615.



Den Generalstaaten ging eine Denkschrift¹ zu, die, gestützt auf die ungünstigen Berichte der Faktoren, dem Gesandten das schlechteste Zeugnis ausstellte und die Handelsverhältnisse auf Cypem in den düstersten Farben schilderte. Viele Faktoren hatten bereits die Insel verlassen, trotzdem Cypem im Osten die Zentrale des Baumwollhandels bilde und eine überaus wichtige Schifffahrtsstation sei. Was nütze denn der Republik ein Vertreter in Konstantinopel, der kein Herz für den Handel habe! Die Folgen von Hagas rigoroser Tat würden Zollerhöhungen von türkischer Seite und die Vernichtung der so mühsam errungenen Handelsfreiheit sein.

Die Generalstaaten nahmen die Partei des Orateurs, dem sie schon am 24. September 1616 Erlaubnis gegeben hatten, die 6000 fl. im „Namen der Hochmögenden“ einzufordern. Und so lautete der Beschluß: Die Faktoren haben den Anordnungen Hagas Folge zu leisten, widrigenfalls sie auf keinen Schutz mehr rechnen dürfen². Eine geraume Zeit entziehen sich dann die Vorgänge auf Cypem unserem Blicken. Wir vernehmen nur, daß verschiedene der 1622/23 nach Alexandretta segelnden holländischen Schiffe in Laraaka Station machten, und daß der Faktor Jan de Marees auf der Insel ermordet ward³. Ob der Handelsverkehr zunahm oder zurückging, ist aus Hagas Abrechnung nicht zu ersehen.

Wenn wir in einem Schreiben des Gesandten lesen, daß 1626 die Venezianer den größten Teil der cyprischen Baumwolle aufkauften und für die nach ihnen kommenden Niederländer keine halbe Ladung übrig ließen⁴, so überrascht der Bericht des Vizekonsuls Daniel van Steenwinckel, daß in demselben Jahre 117520 Realen auf dem Konsulate angemeldet wurden⁵. Und

¹ Im Bündel: Holland 2609.

² Res. d. Generalst., 21. Febr. 1617.

³ Haga an Floris II. van Pallant, 28. Dez. 1628. (Bydr. voor Vaderl. Gesch. VI. p. 32 ff. Arnhem 1848.)

* Haga an d. Generalst., 28. Dez. 1626.

⁵ Siehe hierfür sowie für alle übrigen Notierungen Beilage Nr. VII.

diese Summe wird wahrscheinlich doppelt so hoch gewesen sein. Denn gerade 1626 richtete Steenwinckel flehentliche Bitten an Haga, ihm zu helfen. Auf Cypern gehe alles drunter und drüber. Er werde wie ein „Hundejunge“ von den Faktoren behandelt, und man betrüge ihn um mehr als die Hälfte der Gebühren. Überall sei es Sitte, die eingetroffenen Kontanten zuerst nach dem Hause des Konsuls zu bringen und sie nach her dort abzuholen. In Larnaka bringe jeder Kaufmann sein Geld dahin, wohin es ihm beliebe, und deklariere nicht mehr, als ihm gerade gut scheinel.

Da Steenwinckel von den exportierten Waren — vermutlich aus dem von Haga angegebenen Grunde — keine Prozente erhielt; müssen wir auf die Ermittlung des Handelsumfangs Verzicht leisten. Auch ist die Zahl der ein- und ausgegangenen Segler nicht deutlich zu erkennen. Denn mehrmals begnügt sich der Konsul mit dem Eintrag „auf verschiedenen Schiffen gekommen“.

Viel niedriger war die Kontanteneinfuhr im Jahre 1627. 61145 Realen gab man dem Konsul an, es mögen in Wirklichkeit 100000 Realen gewesen sein. 1628 scheint kein niederländisches Schiff in einem der cyprischen Häfen gelöscht oder geladen zu haben, während 1629 26 300 Realen deklariert wurden. Im folgenden Jahr verzeichnet Steenwinckels Rechnung den Eingang von nur 14 000 Realen, wozu die Abgaben von 139 Säcken Baumwolle kamen. 1631 betrug das angemeldete Bargeld 27567 Realen, aber von den ausgeführten Gegenständen verzollte man lediglich 21 Säcke Baumwolle und 241 Karren Salz. Bis Ende Juli 1632 wurden für 5000 Realen, 3 eingeführte Wolltücher sowie für den Export von 25 Ballen Seide und anderen nicht genannten Waren Abgaben bezahlt.

So anfechtbar die Summen der registrierten Kontanten auch sind, sie geben uns immerhin einen Begriff von der Bedeutung des niederländischen Verkehrs auf Cypern. Wir sahen, daß der

1 Daniel van Steenwinckel an Cornelia Haga 4. Juli 1626. Bei-
lage bei Hagas Brief vom 28. Dez. 1626.

Geldimport nach dem Jahre 1626 erheblich abnahm, daß 1628 gar nichts umgesetzt ward, und daß zu Anfang der 30er Jahre nur wenig Kontanten einliefen. Die Zahlen der Cypera in dieser Periode berührenden Schiffe bestätigen den Verfall des Handels. 1627 warfen drei Fahrzeuge vor Laraaka Anker, von denen eins aus Alexandretta zurückkam. 1629 finden wir wiederum drei Schiffsnamen in der Rechnung, 1630: zwei, 1631: vier, 1632: eins, und zwar waren es fast immer dieselben Segler und die selben Schiffer.

Bei der Besprechung des syrischen Cottimos wurde hervor gehoben, daß die Vertreter holländischer Firmen auf Cypem — nach dem Rechnungsbericht scheinen es acht im ganzen (darunter zwei Venezianer) gewesen zu sein — dem Vorbilde der Landsleute in Aleppo folgend eine gemeinschaftliche Kasse gegründet hatten, der das gleiche Schicksal widerfuhr. Wie hoch die cyprischen Passiven gewesen sind, läßt sich nicht mehr feststellen, weil die von Steenwinckel den Amsterdamer Direktoren übersandte Tanzaabrechnung verloren gegangen ist. Ausbezahlt wurden den Gläubigern in Laraaka 6420 Realen¹.

Der Zusammenbruch der Tanza bildet auch hier gleichsam den Schlußstein. Die cyprischen Zustände waren derartige geworden, daß der Kaufmann keine Lust mehr verspürte, Einkäufe auf der Insel zu machen. In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts hörte Cypera auf, eines der wichtigsten Handelsgebiete der Levante zu sein. Und so konnte es geschehen, daß von 1670—1690 zeitweise der französische Konsul Venezianer, Engländer, Holländer und Ragusaner vertrat².

Durch den Rückgang des niederländischen Verkehrs in Syrien und auf Cypera ward der Besuch Smyrnas im hohen Maße gesteigert. Den Hauptanziehungspunkt bildete natürlich das Erscheinen der persischen Seide auf dem dortigen Markte. Aber auch die angenehmen kommerziellen Verhältnisse und die Bewegungsfreiheit lockten sehr viele Abendländer hierher.

¹ Eingabe der Dir. 8. Okt. 1686. Missiveboek I. p. 110 ff.

² Maseon, p. 894.

Avanien hatten die Christen in Smyrna kaum zu befürchten, man tat alles, um ihnen den Verkehr zu erleichtern und den Aufenthalt abwechslungsreich zu gestalten. Dazu kam der vor treffliche Hafen, der den Schiffen gestattete, bis dicht an den Quai heranzufahren, so daß rasch aus* und eingeladen werden konnte¹. Während der ersten Jahrzehnte des 17. Säkulums dominierte der französische Handel in der Metropole Anatoliens, und solange der Seidenimport der Stadt belanglos war, kamen wenig holländische Schiffe nach Smyrna. Nur 662 Realen nahm Haga 1612—13 an Gebühren in Chios und Smyrna ein² und die Tatsache, daß der Venezianer Nicolo Orlandi in dem klein asiatischen Hafen den Posten eines holländischen Konsuls ver sah, zeigt zur Genüge, wie gering die Frequenz der Nieder länder dort sein mußte. 1616 schrieb Haga den Hochmögenden, die Zahl der Smyrna anlaufenden Fahrzeuge, die der Baumwolle wegen kämen, sei recht unbedeutend⁸.

Ganz allmählich trat dann die Wandlung ein. Als der persisch-türkische Krieg die Verbindung Aleppos mit Ispahan unterbrach, suchten die Perser auf einem anderen Wege, über Täbris, Eriwan, Kars, Erzerum, Tokat, Angora und Smyrna zum mittelländischen Meere zu gelangen. Freilich wurden die meisten persischen Erzeugnisse dem Abendlande durch die Schiffe der englischen und niederländischen ostindischen Kompagnie zuge führt. Denn der Karawanenverkehr von Ispahan nach Smyrna dauerte sieben Monate und verschlang Unsummen. Masson be rechnet, daß für jede Kameellast 40 Piaster Transportgebühren zu entrichten waren. Diese nicht sonderlich hohe Ausgabe ward durch Zölle, die unterwegs erhoben wurden, um 122 Piaster pro Last vermehrt, während man in Smyrna noch einen Ein gangszoll von 46 Piastern zu zahlen hatte⁴. So kostete die Überführung einer Kameellast Seide von Ispahan bis zur klein

¹ Masson, p. 418.

² Die oben genannte Summe stellte nur die Hälfte der „consulaten“ dar, die andere Hälfte erhielt der Konsul

⁸ Haga an d. Generalst., 6. Febr. 1615.

⁴ Masson, p. 419. Savary, IL p. 882.

asiatischen Küste = 208 Piaster¹. Wir wissen nicht, ob die Mitteilung Savarys richtig ist, daß Persien um 1670 22000 Ballen Seide produzierte, wovon 3000 nach Smyrna gingen.

Außerdem gewann die Stadt eine steigende Bedeutung für den Teppich- und Fellhandel. Nach dem Parfait négociant sollen die Holländer in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts bis zu 1500 Ballen Angorafelle in Smyrna eingekauft haben². Endlich waren in den dortigen Bazaren Häute, Korduan, persische Drogen, Galläpfel sowie Baumwolle und Baumwollwaren zu haben.

Seit dem Ende der 40er Jahre begannen die niederländischen Kaufleute eine rege Tätigkeit in Smyrna zu entfalten³ und zur Förderung ihres Handels trugen vier hervorragende Konsuln aus dem Geschlechte Hohepied bei, die nacheinander von 1688—1824 das Konsulat inne hatten⁴. Bis zum heutigen Tage ist Smyrna Hollands Verkehrszentrum im östlichen Mittelmeer geblieben, und für die Lebensfähigkeit der Beziehungen spricht wohl kein Umstand mehr als die im Jahre 1903 erfolgte Gründung einer niederländischen Handelskammer in dieser Stadt⁵.

Chios scheint die Holländer nach Hagas Berichten nicht sonderlich angezogen zu haben, obwohl die Insel ergiebig an Wein, Südfrüchten, Baumwolle, Seide, schwarzem Marmor und Mastix war. Vermutlich kamen chiische Produkte auch in dem benachbarten Smyrna zum Verkauf, wo sie leichter und profitlicher abgesetzt werden konnten.

In Übereinstimmung mit dem französischen Gesandten klagte Haga beständig über den flauen Handelsverkehr in

1 Ob es sich hier um türkische oder spanische Piaster handelte, ist nicht ersichtlich.

2 Savary, H. p. 868.

3 Remonstrantieboek I. p. 82f.

4 Über die Hohepieds siehe Elias, Vroedschap van Amsterdam ü. p. 618ff. Von 1810—1814 ward das Konsulat nicht von einem Hohepied vertreten.

5 Bulletin de la chambre de commerce néerlandaise de Smyrna 1er année Nr. 1.

Konstantinopel. „Der Umsatz ist in diesen Quartieren nur klein“, lautet ein Schreiben von 1613, „und bei dem geringen Absatz wird voraussichtlich keine Besserung eintreten. Waren, die hier gebraucht und nachgefragt werden, sind Laken, Zinn und Kirseyen¹ — sie kommen gewöhnlich auf englischen Schiffen — sowie Seide und Brokatstoffe, mit denen die Venezianer Konstantinopel versorgen. An diese Gewebe haben sich die Türken so gewöhnt, daß sie die leichten holländischen Zeuge und Manufakturen gar nicht oder wenig schätzen“²

Vom Frühjahr 1612 bis zum 1. Oktober 1613 löschten nur vier holländische Schiffe auf der Reede von Konstantinopel, und zwar lief Ende März oder Anfang April 1613 das erste Fahrzeug unter holländischer Flagge ein³. Der kleinen Schiffszahl entsprechend ergaben die Handelsgebühren nur 2000 Realen, wonach der Wert der deklarierten Ein- und Ausfuhr 100000 Realen betragen haben konnte. In den ersten drei Monaten des Jahres 1614 erschienen zwei kleine niederländische Segler mit geringwertiger Ladung⁴, und auch in den folgenden Jahren blieb der Verkehr auf diesem Niveau.

Masson hat aus französischen Quellen nachgewiesen, daß der Import der Franzosen, Engländer und Holländer nach Konstantinopel eine ganz andere Rolle als der Export spielte, und daß sich Stambul darin von allen übrigen Schalen der Levante erheblich unterschied⁵. Wir sahen, wie in Syrien und auf Cypem die Niederländer in großen Mengen levantische Produkte kauften, während sie sehr selten den Türken holländische Erzeugnisse verkauften. Bestand doch die Ladung der meisten nach Laraaka und Alexandretta segelnden Kauffahrer aus Kon-

¹ Vgl. darüber Ehrenberg, Hamburg und England, p. 269. Er erklärt Kerseys (Kirseyen) als leichte, fiannelartige, geköperte Wollstoffe aus Streichgarn, die hauptsächlich nach Italien und anderen südlichen Ländern ausgeführt wurden.

² Haga an d. Generalst. 26. Okt. 1618, ferner 5. Sept. 1615.

³ Haga an d. Generalst., 8. April 1613.

⁴ Haga an d. Generalst., 8. April 1614.

⁵ Masson, p. 482.

tanten! Im Gegensatz zu den Syrien- und Cypernfahrem hatten die nach dem goldenen Horn bestimmten Schiffe in erster Linie Güter und nur in Ausnahmefällen Kontanten an Bord. Der holländische Verkehr mit Chios, Smyrna und Konstantinopel ward gewöhnlich durch ein und dasselbe Fahrzeug betrieben. Der Schiffer fuhr zuerst nach Stambul, wo er die aus Holland mit gebrachten Gewebe und sonstigen Erzeugnisse der Republik löschte. Dann segelte er nach Smyrna oder Chios weiter. Hier wurde das in Konstantinopel erhaltene Geld zum Einkauf von Baumwolle, Fellen usw. verwandt.

Es war nicht allein die große Konkurrenz der Engländer und Venezianer, die den holländischen Handel in Konstantinopel ein kümmerliches Dasein fristen ließ. Die Habgier des Sultans, die Unersättlichkeit der zahllosen Hofbeamten, die sich der Kaufmann zum Freunde halten mußte, die unaufhörlichen Personalveränderungen und fürchterlichen Avancen — so kostete 1634 eine Erpressung den Abendländern 72628 Realen⁸ — entmutigten viele Handelshäuser, hier Filialen zu gründen. Dazu kam das kostspielige Leben in Konstantinopel⁸ und die geringe Bedeutung des Marktes. Denn alle hier von den Türken feilgebotenen Handelsartikel, wie Wolle, Häute, Felle, Wachs, Potasche und Baumwolle, waren in den ersten Dezennien des 17. Jahrhunderts besser und in beträchtlicheren Quantitäten in Syrien zu erhalten. Daher blieb Konstantinopel bis zum Ausbruch des türkisch-venezianischen Krieges einer der von den Holländern am wenigsten frequentierten Levantehäfen.

Aber schon während der Kriegsjahre machten sich die ersten Anzeichen einer Umwandlung bemerkbar. Im März 1647 trafen zwei vollbeladene holländische Kauffahrer aus Venedig und Livorno auf der Reede der Kapitale ein, denen im Laufe des Sommers drei weitere Segler folgten. Zu gleicher Zeit scheint sich eine größere Zahl von niederländischen Schiffen in

¹ Haga an d. Generalst., 6. Febr. 1615, 28. Mai 1616.

* Haga an d. Dir., 20. Juni 1686, an d. Generalst., 12. Juli 1686.

⁸ Die Abendländer wohnten schon damals in Galata und in Pera.

Smyrna befunden zu haben. Was diese Fahrzeuge an Ladung brachten, wird leider nicht mitgeteilt. Vier der auf der Beede von Konstantinopel liegenden Holländer wurden dann plötzlich von der Pforte beschlagnahmt und als Transportschiffe eingerichtet, die den auf Kreta fechtenden Türken Proviant bringen sollten.

Nach dem Ende des kandischen Krieges stand der holländische Handel in Konstantinopel dem englischen kaum noch nach. Niederländische Gewebe fanden starken Absatz auf dem Markt der türkischen Hauptstadt, und Savary versichert uns, daß die Holländer in den 70er Jahren 2000—2500 Stück jährlich verkauften². „Il faut remarquer“, fügt er hinzu, „que ceux qui a donné lieu au grand débit que font les Anglois et Hollandois de leurs draps à Constantinople e par tout le Levant, vient de la fidélité qu'ils ont toujours gardée tant dans la bonté des draps que dans les teintures pour leurs couleurs; car pour soutenir cette réputation, ils ne voudroient pas mettre en vente une seule pièce de drap qu'il ne eût de bonne qualité, soit pour les largeurs soit pour les couleurs⁸“.

Während der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts hatten die Inseln im griechischen Archipel wohl die stärkste Frequenz von niederländischen Schiffen aufzuweisen. Zwar geben die Quellen kein bestimmtes Eiland an, es ist auch im höchsten Grade zweifelhaft, ob der Verkehr, der sich dort entwickelte, ein eigentliches Zentrum hatte. Nur soviel steht fest, daß die Cykladen und Sporaden am häufigsten angelaufen wurden, weil sie Getreide in großen Mengen produzierten. Und um der Cerealien willen kamen diese Schiffe ins ägäische Meer.

Im Jahre 1614 hatte Sultan Ahmed die Bestimmung getroffen, daß türkisches Korn nur mit großherrlicher Erlaubnis

¹ Vgl. darüber Nicolo Gisbrechti an d. Generalst., 21. März, 29. Juni, 12. Ang. 1647. Ferner Josua van Sonneveit an d. Generalst., 24. Mai, 13. Sept. 1647.

* Savary, ü. p. 444.

* Savary, ü. p. 422. In dem uns vorliegenden zweiten Teile des Parfait négociant herrscht in bezug auf die Paginierung vollständiger Wirrwarr.

ausgeführt werden durfte. Aber Genuesen, Livoraesen, Venezianer, Neapolitaner und Sizilianer, Spanier, Portugiesen, Griechen und Juden machten dem Padischah einen Strich durch die Rechnung. Da die apenninische und iberische Halbinsel von auswärts Getreide beziehen mußten, und die Zufuhr aus Nord- und Ostseehäfen allein nicht genügte, mieteten unternehmende Kaufleute, die vornehmlich in Genua und Livorno saßen, aber auch griechische Komhändler auf Zante eine Anzahl niederländischer und englischer Schiffe und ließen im östlichen Mittelmeer alles Getreide aufkaufen, dessen man nur habhaft werden konnte. Infolge des vom Sultan erlassenen Dekretes kam es bei diesen Einkäufen zu unaufhörlichen Reibungen mit den Beamten der Pforte, gelegentlich sogar zu Gewalttaten von beiden Seiten. Die Osmanen brachten verschiedene Komschiffe auf, während sich die holländischen Schiffer, die in viel größerer Zahl als englische Seeleute diese Fahrten betrieben, an türkischem Eigentum vergriffen und Muselmänner nötigten, ihre Komvorräte herauszugeben. Eine schmale Abfindungssumme sollte dann den Schein erwecken, als habe hier ein regelrechter Kauf stattgefunden. Man ging schließlich so weit, türkische Handelsfahrzeuge anzuhalten und ihrer Ladung zu berauben. Trafen jedoch osmanische Galeeren mit den Getreidefahrern zusammen, so setzten sich die niederländischen Seeleute energisch zur Wehr und lieferten den Türken förmliche Schlachten.

Über diese Vorgänge, die sich fast Jahr für Jahr wiederholten, herrschte in Konstantinopel außerordentliche Erbitterung. Mehr als einmal schwebten Haga und die wenigen in Galata und Pera wohnenden Niederländer in Lebensgefahr. Es bedurfte der ganzen diplomatischen Geschicklichkeit des Gesandten, um Reeder und Befrachter der türkischen Getreideschiffe zufrieden zustellen²

¹ Von hansischen Schiffen ist in unseren Berichten nicht die Rede.

² Über die Kornschiffahrt siehe Hagas Briefe an d. Generalst., 17. April 1614; 12., 26. Nov. 1616; 6. Jan., 22. Mai 1618; 2. März 1619; 6. April 1621; 10. Jan. 1622; 4. April 1626; o. D. 1627; 1. April 1628;

Auf Hagas Antrag untersagten die Generalstaaten allen niederländischen Schiffen, Korn im Gebiete des Sultans zu laden¹ und entzogen den Ungehorsamen ihren Schutz. Der Orateur erhielt strenge Weisung, keinem einzigen der auf solchen Fahrten ertappten und in die Sklaverei verkauften Seeleuten irgendwie behilflich zu sein. Trotzdem fanden die Plakate von 1617 und 1621 gar keine Beachtung⁸. Unverdrossen ward das gefährliche, aber einträgliches Geschäft fortgesetzt. An Beseitigung der Mißstände war schon deshalb nicht zu denken, weil es sehr selten gelang, die Namen der Schuldigen festzustellen. Denn ein großer Teil der niederländischen Kornfahrer segelte unter fremder, unter der Flagge der jeweiligen Befrachter. Daher hatte Haga im Jahre 1618 die Bitte ausgesprochen, die Staaten möchten die in italienischen Häfen und insbesondere die in Genua und Livorno residierenden Konsuln beauftragen, Namen und Heimatsorte derjenigen Kapitäne zu ermitteln, die levantisches Korn löschten⁸. Diesem Wunsche ward entsprochen. Aus den Briefen der Konsuln Ouwercx, van Dalen und van Ryn⁴ geht hervor, daß 1621 ein niederländisches Kornschiff von Venedig nach dem Archipel fuhr. Es kehrte mit 70 Lasten Getreide nach der Markusstadt zurück. Im Hafen von Livorno erschien im gleichen Jahre „de goude leeuw“, der 110 Lasten levantisches Getreide mitbrachte, während genuesische Kaufleute im Winter 1620/21 zwei holländische Fahrzeuge ins östliche Mittelmeer sandten, von denen „de lootsman“ vier tunesischen Piraten zum Opfer fiel⁵. Diese Ziffern lassen erkennen, daß die Konsuln bei

17. März 1629; 2. März 1630; 27. Sept. 1681; 8. Jan., 28. Febr., 16. März, 27. April, 26. Mai, 10., 26. Juni 1632; 21. Febr., 10. Dez. 1683; 15. Dez. 1685; 10. Jan. 1686.

¹ Res. d. Generalst., 16. Febr. 1617; 22. Juni 1621; 3. Febr. 1622.

⁸ Das beweist auch die Erneuerung des Plakates am 3. Mai 1682.

⁸ Haga an d. Generalst., 22. Mai 1618.

⁴ G. Ouwercx an d. Generalst., 11. Juni 1621; 1. April 1622. Johan van Dalen, 14. Juni 1621. Nicolaes van Ryn, 11. März 1622.

⁶ 1626 segelten ebenfalls zwei holländische Kornfahrer von Genua nach dem Archipel. Vgl. Schreiben von Hendrick Muilman an d. Generalst., 1. Aug. 1626.

ihren Nachforschungen nicht vom Glück begünstigt waren. Aber es wurde ihnen auch schwer genug gemacht, eine Kontrolle aus zuüben. Schiffer und Befrachter verheimlichten das Reiseziel der Segler, nannten nicht selten falsche Bestimmungshäfen und bestritten, daß die gelöschten Cerealien levantischen Ursprungs seien. In einem Briefe des Konsuls Josua van Sonneveit begegnet uns der Ausspruch, von den in Venedig liegenden Schiffen wisse und erfahre man nie, wohin sie segeln wollten¹.

Wie groß die Zahl der jährlich den Archipel, die macedonische und griechische Küste sowie die Getreidehäfen Moreas und Syriens besuchenden niederländischen Kauffahrer war, wird wohl immer verborgen bleiben. 1619 sprach Haga von zwölf großen Komschiffen, die in den östlichen Gewässern gesehen seien. Im Jahre 1630 erhielten die Staaten aus Haifa Nachricht, daß dort neun Schiffe auf Kornfrachten warteten⁸. Der französische Reisende Fermanel zählte zur selben Zeit im Hafen von Akkon 32 Fahrzeuge, die ohne Ausnahme Getreide luden⁸.

Zu höchst unangenehmen Verwickelungen kam es im Jahre 1632. Als man in Konstantinopel vernahm, daß 1631 wiederum ein holländischer Segler irgend einem Türken die Kornladung geraubt habe, drohten die Reeder des osmanischen Schiffes, sich an dem Gesandten schadlos zu halten. Es entstand in der Stadt das Gerücht, daß über 100 Getreidefahrer der Republik im vergangenen Jahre den Archipel nach Korn abgesehen hätten. Daher rühre der Brotmangel in Konstantinopel. Haga sandte seiner Regierung ein Memorial über die Schadenersatzforderungen der betroffenen türkischen Reeder⁴. Die Mitteilungen dieses Aktenstückes sind in verschiedener Hinsicht hochinteressant, so daß wir sie hier kurz wiedergeben möchten. Dem Schiffer

¹ An d. Generalst., 20. März 1637.

⁸ Abraham Aertsen an d. Generalst., 20. August 1630 (aus Akkon).

⁸ Masson, p. 390. Fermanel gibt nicht an, wieviele dieser Fahrzeuge nach den Niederlanden gehörten.

⁴ Memoriael van wegen de schaeden, die de Turcken preten deren geleden te hebben usw. 25. Juni 1632.

Bastiaen „fiamengo“ wurde vorgeworfen, er habe in Gemeinschaft mit einem genuesischen Kauffahrer einem türkischen Segler folgende Waren gewaltsam abgenommen:

	Forderungen (in Realen)
1553 Kilo Weizen	1553
2019 „ Gerste	1009—50
1015 „ Gerste? ¹	253—75
3 Zentner Wachs	100
5 „ Butter	50
3 eiserne Geschütze	90
Schiffsgeräte	350
Wert des Fahrzeuges	200
	3606—25

Ein anderer Schiffer Muys, Führer des Fahrzeuges „deswarte muys“, das von zwei Livorneser Juden befrachtet war, kaufte im Hafen von Skiathos von dem Türken Stazi Abti:

	Forderungen (in Realen)
540 Kilo Weizen	540
1840 „ Gerste	920
außerdem raubte er ihm:	
2 eiserne Geschütze	80
10 Zentner Biskuit, etwas Pulver und Schiffsprovision	95
	1635

Da dem türkischen Schiffer nur 180 Realen (teils in Bar* geld, teils in Sammet und Laken) bezahlt wurden, betrug der Verlust 1455 Realen² Als erschwerender Umstand kam noch hinzu, daß man Stazi Abti während des Vorganges in Eisen geschlossen hatte.

¹ Im Original: geers.

² Hagas Schlußsumme 1454 Realen ist wahrscheinlich auf einen Schreibfehler zurückzuführen.

Die dritte Anklage traf den niederländischen Seemann Adriaen Dingemans aus Medemblik. Er lag mit drei anderen holländischen Schiffen unter „Prinzenflagge“ auf der Reede von Skiathos¹ und nahm hier einen angesehenen Tfrken Mehemed Aga gefangen. Durch diesen Gewaltstreich wollte Dingemans die Hafenbehörden zwingen, den Holländern „freie“ Ladung (vermutlich von Getreide) zu erlauben. Vor seiner Erlösung hatte Mehemed Aga noch 750 Realen zu entrichten, während zwei Diener als Pfand an Bord Zurückbleiben mußten. Wenn Haga angesichts dieser Übergriffe auf Plünderung der niederländischen Gesandtschaft, ja auf ein Massakre gefaßt war, so erscheint das wohl begreiflich.

Nun stellte sich sehr bald heraus, daß bei der ersten Gewalttat kein niederländisches Schiff in Frage kam, sondern daß beide Fahrzeuge nach Genua gehörten². Im zweiten Falle hieß der Schiffer nicht Muys, sondern Gerrit Jansz und der Segler „de bonte koe“. Die Befrachter waren zwei portugiesische Juden⁸. Diese Rektifikationen beeinträchtigten den Wert des Memorials in keiner Weise. Zeigt es uns doch, in wie rücksichtsloser Weise die Abendländer dem Gebote des Großherm trotzten und immer wieder in den Besitz des türkischen Getreides zu gelangen suchten. Andererseits aber verraten die unsinnig hohen Schadenersatzansprüche der Osmanen, daß man bei dieser Gelegenheit einen gehörigen Schnitt zu machen hoffte. Durch Vergleichung mit Genueser Getreidepreisen in dem Notjahre 1648 werden wir später die fabelhafte Höhe der Forderungen ins richtige Licht setzen.

Trotzdem die Pforte 1633 noch einmal erklären ließ, daß niemand ohne Erlaubnis des Padischahs Cerealien aus osmanischen Ländern exportieren dürfe, und daß im Wiederholungsfälle die im Osten ansässigen Landsleute des betreffenden Kornfahrers dafür büßen sollten, war an Ausrottung des Übels nicht zu

¹ Eine der Nordsparden, nördlich von Euböa.

* Hendrick Muilman an d. Generalst., 19. Juni 1632.

⁸ Theodor Reiniersz an d. Generalst., 28. Juni 1632.

denken¹. Bedauerlicherweise fehlen uns über den Verkehr der Holländer in den Häfen Moreas in Patras, Coron, Modon und Napoli di Romania genauere Berichte vollkommen. Wir können daher nur mutmaßen, daß sich in Patras, dem wichtigsten Korinthenexporthafen des Peloponnes, ein lebhafter Handel entwickelte.

Solange Kreta noch venezianisches Besitztum war, machten niederländische Schiffe dort häufig Station. In reichen Mengen bot die Insel Baumwolle, Seide, Häute, Getreide, öl und Wein dar. Es ist bemerkenswert, daß die Sundzolüsten von 1601 bis 1638 bei den meisten holländischen Fahrzeugen, die vom Mittelmeer direkt nach der Ostsee fuhren, Kreta als Abgangsort bezeichnen². Ob damit nur angedeutet werden sollte, die Schiffe seien aus dem Morgenlande gekommen, bleibt dahingestellt.

Mit Stillschweigen übergehen unsere Quellen leider auch die eigentlichen Produktionsgebiete der Korinthen, die jonischen Inseln. Obwohl wir der Meinung sind, daß die holländischen Kaufleute einen großen Teil ihres Bedarfes an diesen getrockneten Früchten in Venedig deckten, erföhre man gern, wie viel Schiffe Kephalaria und Zante, die im englischen Levantehandel eine so hervorragende Rolle spielten⁸ anliefen, um Korinthen zu laden. Das im venezianischen Besitz befindliche Zante wird in den Akten öfters als Sammelpunkt heimkehrender Levantefahrer erwähnt, wofür sich seine Lage auch vortrefflich eignete. Allerdings zogen manche Schiffer Malta dem ionischen Eilande vor, weil die Insel der Johanniter den stark frequentierten italienischen Häfen näher gelegen war.

Blicken wir zurück auf die Entwicklung des niederländischen Levantehandels während der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts, so ergibt sich, daß wir es mit einer kommer-

¹ 1631 erfuhr die englische Levantekompanie, daß viele britische Schiffe von Messina und Livorno nach dem Archipel gefahren seien, um Korn zu laden. Epstein, *The English Lev. Company Manuskr.* p. 69.

* Sundzollregister, Schiffahrtstabellen L p. 171 ff.

⁸ Epstein, *Manuskr.* p. 23, 56 ff.

ziellen Bewegung von untergeordneter Bedeutung zu tun haben» Nach guten Ansätzen und einzelnen großen Geschäftsjahren, wie z. B. 1614 ging der Verkehr, der in Aleppo sein Zentrum gefunden hatte, alsbald unaufhaltsam zurück. Der Verfall hing aufs engste mit den Wirkungen des persisch-türkischen Krieges und der Entstehung einer Handelsverbindung zwischen Schah und ostindischer Kompanie zusammen. Mehr und mehr trat Aleppo als Markt persischer und indischer Produkte in den Hintergrund, und das Erscheinen dieser Waren in Smyrna nötigte dann die Holländer, ihren Hauptverkehr von Syrien nach Anatolien zu verlegen. Damit beginnt in der Geschichte des nördlichen Levantehandels eine neue Epoche.

3. Die Organisation des Mittelmeerhandels.

Es ist im vorigen Abschnitt der Versuch gemacht worden, an Hand des teilweise lückenhaften Materials ein Bild des Auftretens der holländischen Kaufleute in den verschiedenen Verkehrsplätzen zu entwerfen. Wenn auch manche Teile des Gemäldes nicht mehr zu rekonstruieren sind und infolgedessen vieles unverbunden nebeneinander steht, so läßt sich doch aus allem erkennen, daß der Mittelmeerhandel nicht in den Fesseln einer monopolistischen Kompanie lag. Das südliche Binnenmeer sollte jedem holländischen Kaufmann, der dort Handel treiben wollte, geöffnet sein. Daher begegneten alle Vorschläge, eine Levantekompanie im Sinne der englischen zu errichten, unvorhergesehenen Mißfallen¹.

Aber die Unsicherheit der Schifffahrt und das außerordentliche Wachstum der Piratengefahr schädigten die freie Privatunternehmung derartig, daß den Holländern nichts anderes übrig blieb, als die Straatfahrt zu organisieren. Nur so war es möglich, der Barbareskennot vorzubeugen und den unaufhörlichen Verlusten an Schiffen, Mannschaften und Gütern abzuwehren. Eine Art von Aufsichtsbehörde mußte geschaffen werden, in

¹) Haga an d. Generalst., 29. Mai 1627, 21. Aug. 1632. Ferner Blok, IV. p. 364.

deren Hände man die Sorge für Mittelmeerbandel und Mittel* meerschiffahrt legte.

Vielleicht hat das Schreiben Hagas vom 5. April 1625 den Stein ins Bollen gebracht. Er riet den Hochmögenden, einige der tüchtigsten und angesehensten Amsterdamer Levantekaufleute zu autorisieren, eine Kontrolle über den südlichen Verkehr auszuüben. Und zwar sollten die betreffenden Handelsherren ihr Augenmerk auf drei Punkte lenken:

1. Auf die Ausrüstung der Schiffe.
2. Auf die Beschaffenheit der Konnossemente und Schiffs* papiere.
3. Auf den Unterhalt der in* Morgenlande, in Italien, in Tunis und Algier tätigen Gesandten und Konsuln.

Zwischen ihnen und den Amsterdamer Kaufleuten müsse ein regelmäßiger Briefwechsel stattfinden.

Sehr bald nach dem Eintreffen dieses Schreibens¹ forderte die Kaufmannschaft Amsterdams den Magistrat auf, 5—6 Personen aus ihrer Mitte zu erwählen. Am 25. Juni 1625 beschloß die Stadt, Hillebrandt den Otter, Elias Trip, Albert Schuyt, Gerrit Hudde, Marcus de Vogelaer, Philippo Calandrini und Jan Bicker zu Direktoren zu ernennen. So trat das Direktorium des Levantehandels und der Mittelmeerschiffahrt ins Leben². Obwohl das Kollegium, wie mehrere seiner Schreiben aus den Jahren 1625—26 beweisen, sofort seine Tätigkeit aufnahm, begannen die Aufzeichnungen im „Resolutieboek“ erst mit dem 4. Oktober 1627. Die früheren Berichte sind entweder verloren gegangen oder man hat vor dem genannten Tage keine Beschlüsse protokolliert. Aus den Papieren der Direktoren gewinnt man den Eindruck, als sei die Korporation in den ersten beiden Jahren ihres Bestehens ein ziemlich loses Gefüge gewesen, das nach und nach festere Formen gewann.

¹ Es kam am 2. Juni in der Staatenversammlung zur Verlesung.

² 8 Missiveboek I. p. 1f. Nominatieboek, p. 1ff. Plakaatboek d. Dir. Nr. L „Institutie van de Kamer der Directeuren tot Amsterdam“. Cannemann, De Batavorum Mercatura Levantica. 1839.

Als sich die Körperschaft am 25. Juni 1625 konstituierte, zählte sie 7 Mitglieder. Diese Zahl ward später in 8 verwandelt. In jedem Jahre schieden 3 oder 4 Handelsherren aus, niemand durfte länger als zwei Jahre im Amte bleiben, konnte aber später wieder gewählt werden. Der Bürgermeister nominierte die ihm vorgeschlagenen Kaufleute, die ohne Remuneration ihre Stellung bekleideten¹.

Mittwochs, seit 1633 Freitags — man hielt aber auch an anderen Wochentagen Sitzungen ab — versammelten sich die Direktoren zu gemeinsamer Beratung. Alle Mitglieder mußten bei den Verhandlungen zugegen sein, die der Präsident oder Vizepräsident leitete. Anfangs tagte man in Kontoren oder sonst geeigneten Räumlichkeiten, später in einem Zimmer des Stadt*hauses. Seit dem 27. Oktober 1627 führte ein besoldeter Sekretär die Kanzleigeschäfte.

Auf Texel und Vlieland wurden Kommissare angestellt, die alle ausgehenden Straatfahrer zu visitieren und streng darauf zu achten hatten, ob für jedes Fahrzeug die Schiffsgebühr richtig bezahlt war. 1630 begegnet uns in den Berichten zum ersten Male der Rendant, der die Kasse des Kollegiums verwaltete.

Wenn das Direktorium auch seinen Charakter als städtische Korporation bewahrte, die von den Generalstaaten verliehenen Vollmachten und das Recht, Abgaben erheben zu dürfen, ließen die Körperschaft, wie van der Burgh ganz richtig bemerkt, als eine Art von Generalitätskollegium erscheinen.

Bis 1644 hatte Amsterdam allein die Leitung der Mittelmeerfahrt in Händen. Am 2. Dezember des erwähnten Jahres wurde dann in Hoorn ein neues Direktorium aus vier Hoornener Levantekaufleuten gebildet, das die gleichen Ziele verfolgte und in enger Verbindung mit der Amsterdamer Institution stand².

¹ Vgl. hierüber, auch für das Folgende: Resolutieboek I. 1627 bis 1683 und d. handschriftl. Index zum Archiv d. Dir. von A. van der Burgh. Die Namen der Direktoren bis 1758 bei Le Long, De Koophandel von Amsterdam, ü. p. 712 ff.

² Sammlung von Briefen <L. Hoornener Direktoren. Lev. Handel Nr. 282.

Im Laufe der 50 er Jahre kam es zwischen der Metropole und den Städten des Norderquartiers zu heftigen Differenzen über Schiffsvisitationen. Um dem unerquicklichen Zwist ein Ende zu machen, beschloß man, Generalversammlungen einzuberufen, an denen 12 Vertreter, und zwar 6 aus Amsterdamb¹ je 2 aus Hoorn, Enkhuizen und Medemblik teilnehmen sollten. Die Generalversammlungen waren halbjährlich oder bei besonderen Anlässen abzuhalten.

Wir müssen es uns versagen, das Schicksal dieser Neubildung im einzelnen weiter zu verfolgen. Bangstreitigkeiten sowie Klagen über Gebühren und unberechtigte Visitationen trübten bisweilen das Einvernehmen und erschwerten eine geordnete Zusammenarbeit. 1669 ward im Einverständnis mit Amsterdam ein Direktor der am Smyrnahandel stark beteiligten Stadt Leiden zu den Generalversammlungen hinzugezogen. Inzwischen hatten Visitations- und Abgabefragen auch Amsterdam und Rotterdam entzweit. Die Folge war, daß Rotterdam am 5. November 1670 sein eigenes Direktorium des Levantehandels errichtete. Erst nach längeren Unterhandlungen gelang es, zwischen beiden Handelsplätzen eine Einigung herzustellen. Die Amsterdamer Direktoren erklärten sich bereit, die Rotterdamer Kollegen über alle wichtigen Vorfälle auf dem Laufenden zu halten und willigten ein, daß Rotterdam seine Abrechnungen über Schiffsgebühren nicht länger der Kontrolle Amsterdams zu unterwerfen brauche. In das Rotterdamer Direktorium trat ein Leidener und 1699 auch ein Dordrechter Kaufmann ein.

Nur Middelburg wandelte seine eigenen Wege. Auch hier führten Weigerungen, Schiffsabgaben zu zahlen und Visitationen vorzunehmen, zum Kampf gegen das verhaßte Amsterdam sowie zur Schöpfung eines Middelburger Direktoriums im Jahre 1696. Diese Korporation stand ganz außerhalb und unterhielt keine Verbindung mit den anderen Direktorien. Amsterdam

¹ Der Vergleich wurde am 26. Juni 1658 geschlossen. Remonstrantieboek II. p. 127 ff., p. 160 ff. Das Folgende nach van der Burgh, Index usw.

lehnte es beharrlich ab, die Existenzberechtigung des seeländischen Kollegiums anzuerkennen und erhob wiederholt Protest bei den Generalstaaten. Die 4 Direktoren Middelburgs legten ihre Abschlüsse auch nicht der Generalitätsrechenkammer, sondern dem seeländischen Rechnungshöfe vor.

Weder Hoorn noch Rotterdam und Middelburg erreichten je den Einfluß und die Machtstellung des Amsterdamer Direktoriums, das bis zum letzten Jahre seines Bestehens (1826) das Zentrum der Straatfahrt war und zwei Jahrhunderte lang die Führerrolle spielte.

Von einer erfolgreichen Tätigkeit der Amsterdamer Direktoren ist in den ersten 25 Jahren (1625/50) wenig zu merken. Es wurde ihnen nicht leicht, Boden zu gewinnen und den überall gegen die Visitationen aufflammenden Widerstand zu brechen. Als die sieben genannten Kaufleute Amsterdams die Aufsicht über die Mittelmeerfahrt übernahmen, war das Seeräuberwesen bereits zu einer solchen Ausdehnung gelangt, daß nur bis an die Zähne bewaffnete Kauffahrer auf Abwehr der Piraten hoffen durften. Welche unendliche Mühe aber die Gewöhnung der Reeder und Schiffer an Bewaffnungsvorschriften machte, werden wir später zeigen¹. Außerdem konnten die Direktoren den in Not befindlichen Konsuln, vor allem den Vertretern der Republik in Tunis und Algier gar nicht helfen, weil die Kasse der Korporation sofort verschuldet war. Dadurch ward es ihr unmöglich, in die kommerziellen Wirren Syriens irgendwie einzugreifen, bis dann der Bankerott der Tanza das Direktorium zwang, zur Deckung der Schulden 16000 Realen aufzubringen.

Wie gesagt, die Opposition von Kaufleuten, Reedern und Schiffern gegen die lästige Kontrolle und namentlich die beständige Geldverlegenheit hinderte die Kaufleute auf Schritt und Tritt, ihren Aufgaben gerecht zu werden.

Die Goldquelle, aus der das Direktorium die Mittel zur Bestreitung seiner ganz erheblichen Kosten schöpfte, war das

¹ Siehe S. 200 f.

Lastgeld, eine lediglich für die Mittelmeerfahrt bestimmte und von allen Straatfahrem bei Ein- und Ausgang zu entrichtende Schiffsgebühr. So viel Lasten ein Fahrzeug in seinem Laderaum aufnehmen konnte, so viel Gulden hatte man als Abgabe zu zahlen. Und zwar wurde in den Niederlanden die Tragfähigkeit eines Seglers nach der Zahl der Roggenlasten geschätzt. Wir werden in anderem Zusammenhang die Komlast als Inhaltsmaß und als Gewicht kennen lernen und behalten uns auch die Berechnung der Größe von niederländischen Schiffen vor. Wie im hansischen Handelsgebiete nahmen die Holländer die Schiffslast durchschnittlich zu 4000 Pfund an.

In einem Gutachten der Admiralitäten über die Fahrt von unbewaffneten Fahrzeugen nach der Straße von Gibraltar finden wir das Lastgeld zum ersten Male erwähnt. Das Dokument ist undatiert, gehört aber zu Papieren aus dem Jahre 1619, in die es vielleicht durch ein Versehen geraten sein mag¹. Die Admiralitäten stellen in dem Schreiben die Forderung auf, daß unmontierte Segler, wenn sie bis Lissabon führen, 1 fl., wenn sie Gibraltar passieren wollten, 2 fl. — wahrscheinlich an die Convoischiffe — zahlen müßten. Offiziell ward das Lastgeld erst im Jahre 1625² eingeführt. Aber die Abgabe betrug zunächst nur 16 Stüver pro Schiffslast⁸.

Die Erträge flössen in die Kassen der Admiralitäten, die der Generalitätsrechenkammer Jahr für Jahr über Einnahme und Verwendung der Gelder Rechenschaft abzulegen hatten. Aus der Lastgeldkasse sollten die Kosten der zweiten Mission Pynackers nach der Berberei gedeckt und die Konsulate in Tunis und Algier unterhalten werden. Anfang September 1625 erhöhten die Generalstaaten die Gebühr auf 20 Stüver (1 fl.) pro Last,

1 Die Akte befindet sich in der Loketkas Loq. V. Lit. W. Nr. 10.

⁸ P. L. Müller, *Gouden Eenw* L. p. 814 schreibt, daß 1623 zum ersten Male Lastgeld in Holland erhoben wurde. Worauf er die Nachricht stützt, wissen wir nicht.

² Definitiv scheint das Lastgeld am 24. Juni 1626 eingeführt zu sein.

und zwar kamen die mehr geforderten 4 Stüver den Direktoren des Levantehandels zu gute, die darüber ebenfalls mit dem obersten Rechnungshöfe abrechnen mußten*. Alle Zahlungen geschahen so, daß 2s der zu erlegenden Summe die Befrachter, 1/8 Reeder und Schiffer trugen. Wer die Quittung nicht vorlegen konnte, erhielt keinen Paß. Auf Umgehung der Lastgeld-Ordnung stand hohe Geldbuße, man mußte den vierfachen Betrag der schuldigen Summe nachzahlen. 1636 ward die Abgabe auch auf ausländische Schiffe ausgedehnt, wenn sie in holländischen Häfen luden oder löschten⁸

Drei Jahre vorher hatten die Hochmögenden eine wichtige Änderung in der Lastgeldverwaltung getroffen. Wie erwähnt, waren die Gebühren bisher von den Admiralitäten eingetrieben worden. Durch die Resolution vom 18. Januar 1633 wurde den Marinebehörden dieses Recht genommen und auf das Direktorium des Levantehandels in Amsterdam übertragen. In allen Häfen stellten die sieben Kaufleute besondere Rendanten an, die dem Generaleinnehmer, einem Mitgliede des Kollegiums, unterstanden.

Leider ist nur noch ein kleiner Teil von Lastgeldrechnungen aus der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts vorhanden. Die früheste der uns bekannten Aufstellungen stammt aus Enkhuizen und umfaßt den Zeitraum vom 27. September 1625 bis zum 30. September 1626⁸. Volle 20 Jahre fehlen uns dann diese für die Schiffahrtsstatistik hochwichtigen Dokumente, denn die älteste der vorhandenen Rechnungen des Direktoriums trägt die Jahreszahl 1645/46 und ist die 13. seit der Übergabe der Verwaltung an die Amsterdamer Levanteleute. Ferner sind erhalten: die Abrechnungen von 1646/47, 1647/48, 1648/49, 1661/62, 1656/57 und 1658/59. Wir haben im Anhang Nr. XI und XII Auszüge aus den Listen von 1645/46 und 1646/47 veröffentlicht. Wie ersichtlich, war die Buchführung höchst einfach. Mit ihrem und des Schiffers Namen — hier und da fehlt der erstere —

1 Res. d. Generalst., 6., 8. Sept. 1625, Missiveboek d. Dir.

I. p. 3.

2 Res. d. Generalst., 2. Mai 1686. Plakaatboek d. Dir. Nr. 4.

⁸ Die Abrechnung in der Lias Admiraliteit 1626, ü.

wurden alle Kauffahrer in das Register eingetragen. Man notierte das Datum des Zahltages, die Anzahl der Schiffslasten, sowie die dafür erlegten Gebühren. Gewöhnlich ward auch der Heimatsort des Schiffers vermerkt, wonach sich bekanntlich die Ortszugehörigkeit des Fahrzeuges richtete, sehr selten dagegen der Abgangshafen eingelaufener Segler. Der Amsterdamer Liste fügte der Rechnungsführer die Ergebnisse der Kollekten in Hoorn, Enkhuizen, Medemblik, Rotterdam und kleineren Häfen bei und stellte sodann ein Verzeichnis der Ausgaben auf.

Allenthalben begegnete das Lastgeld, das seinen ominösen Namen mit Recht trug, starker Abneigung. Kaufleute, Reeder und Schiffer empfanden die Auflage als schweren Druck und sahen in ihr geradezu ein Hemmnis der Straatfahrt. Daher war die Lastgelderhebung für die Direktoren und die von ihnen angestellten Kollektoren eine unerfreuliche und mühselige Arbeit. Sogar in Amsterdam, dem Sitze des Mittelmeerhandels, wurde nicht selten die Zahlung der Abgabe verweigert. In der Umgehung der von den Generalstaaten erlassenen Lastgeldplakate entwickelten besonders die Schiffer Virtuosität. Sie gaben den Beamten falsche Abfahrtszeiten an, verließen bei Nacht und Nebel den Hafen und ersannen unermüdlich neue Triks, um sich der Kontrolle zu entziehen. Immer wieder suchten Regierung und Direktoren dem Unwesen durch strenge Edikte und schärfere Überwachung zu steuern. Doch die Klagen über Lastgeld-Prellereien hörten nicht auf. Und ebenso erfolglos blieb eine Maßregel, die auf Vorschlag Amsterdams getroffen ward. An die Konsuln in Genua, Livorno und Venedig erging der Befehl, allen niederländischen Schiffen, die auf den dortigen Reeden erschienen, die Lastgeldquittungen abzufordern¹. Das Mittel wirkte nur für den Augenblick. Denn der Seemann begann nun sich falscher Flaggen und Pässe zu bedienen, und half auch dieser Ausweg nicht mehr, so wurde dem Konsul einfach der Gehorsam verweigert. Im Jahre 1646 segelten vor dem 16. März nicht

¹ Resolutieboek I. p. 78, Missiveboek I. p. 88.

weniger als 12 Schiffe von Holland nach dem Mittelmeer, ohne Lastgeld entrichtet zu haben *L*.

Daß unter solchen Umständen die Einnahmen weit hinter den auf sie gesetzten Erwartungen zurtückblieben, nimmt uns nicht wunder. Besonders ungünstig müssen die Ergebnisse in den Jahren 1625—1633 gewesen sein, wo die Haupterhebung noch durch die Admiralitäten geschah. Daran trug neben der schlechten Verwaltung und unregelmäßigen Zahlung vor allem das Bestreben von Generalstaaten und Marinebehörden Schuld, lästige Ausgaben auf die Lastgelder abzuwälzen. Man glaubte wohl, in der Auflage eine Goldmine entdeckt zu haben. Denn das Lastgeld sollte bereits 1628 52 352 fl. einbringen² um Schulden und rückständige Gehälter der in Tunis und Algier residierenden Konsuln (im Betrage von 28 352 fl.) und die Unkosten Pynackers (in der Höhe von 24000 fl.) zu bestreiten. Am 13. Mai 1633 ergab die Bilanz ein Defizit von 37 386 fl. 9 st. 8. Wir deuteten oben an, daß die finanzielle Lage des Direktoriums von Anfang an prekär war. Die 4 Stüver Lastgeld, die der Korporation in den ersten Jahren zustanden, erwiesen sich als unzureichend. Verfügte doch 1628 die Amsterdamer Kasse über nicht mehr als 1265 fl. 4. Als 5 Jahre später die Lastgeldordnung reformiert ward, wollten die Direktoren die Passiven nicht eher übernehmen, als bis die Vorschüsse zur Ablösung der Tanza aus dem Lastgeld und dem am 18. Januar 1633 bewilligten Importzoll von 2 % gedeckt seien. Zwischen Generalstaaten und Amsterdamer Kaufleuten blieb diese Angelegenheit ein Zankapfel. Alle Gläubiger der Konsuln wurden von den Hochmögenden an die sieben Direktoren gewiesen, die aber hartnäckig bei ihrem Beschlüsse beharrten. Ob es je möglich sein würde, die Schuld zu tilgen, mochte den Kaufleuten 1633 wohl zweifelhaft erscheinen. Denn infolge des Zwistes mit Hoorn und Middelburg kam im Norder

1 Bes. d. Generalst., 15. März 1646.

2 Remonstrantieboek L p. 37 ff.

8 Besolntieboek I. p. 81. Remonstrantieboek I. p. 247 ff.

4 Bemonstrantieboek I. p. 42 ff.

quartier und in Seeland gar nichts ein. 1630 hatte der Bürgermeister von Hoorn die Eintreibung der Gebühr im Stadtgebiete kurzerhand verboten, weil sie eine unnötige Belastung der Schifffahrt sei. Nach außerordentlichen Anstrengungen gelang es den Amsterdamer Direktoren, den Magistrat Hoorns zum Nachgeben zu bewegen. Man einigte sich dahin, daß der Hoerner Kaufmann Albert Groes als „confrater“ in das Direktorium eintreten solle. Groes ward dann die Oberaufsicht über die Straatfahrt Nordhollands übertragen, zu seinem Bezirke gehörten auch Enkhuizen und Medemblik.

Ein Jahr vorher hatte Middelburg Bedenken gegen die bekannte Resolution der Generalstaaten vom 18. Januar 1633 geäußert und seinem Mißfallen Ausdruck gegeben, daß die Lastgelderhebung in die Hände der Amsterdamer Körperschaft gelegt sei. Zu gleicher Zeit sprachen sich die Seeländer gegen die Einführung des zweiprozentigen Levantezolles aus². Was Middelburg zu diesem Schritte veranlaßte, waren nicht kommerzielle Sorgen. Nein, wie gewöhnlich flammte bei dieser Gelegenheit die alte Eifersucht zwischen Holland und Seeland wieder auf. Der Süden wollte seinen Mittelmeerverkehr nicht unter die Kontrolle des Nordens stellen. Und die Folge war, daß auf Befehl der seeländischen Provinzialstaaten das Lastgeld in den Häfen, die zu ihrem Machtbereich gehörten, überhaupt nicht erhoben werden durfte. Im Jahre 1643 schrieben die Direktoren ver zweifelt, Seeland beharre bei seiner Weigerung, trotzdem man alles getan habe, die Edelmögenden umzustimmen. Daß selbst am Schluß des 17. Jahrhunderts keine Änderung eingetreten war, haben wir bei der Besprechung des seeländischen Direktoriums gezeigt. Unterzöge sich ein Historiker der Aufgabe, die Geschichte des Lastgeldes im einzelnen zu untersuchen, er stieße

1 Über den Streit zwischen Amsterdam und Hoorn vgl. Res. d. Generalst., 24. Dez. 1630; 19., 22. Juli, 19. Sept., 14. Nov. 1631, ferner Remonstrantieboek I. p. 102ff., Resolutieboek I. p. 77ff. und Presentieboek fol. 13.

1 Res. d. Generalst., 28. Februar 1631, 19. Februar 1632, Remonstrantieboek I. p. 136, 238 ff., 276 ff. Missiveboek L p. 238 ff.

wahrscheinlich auf ein Material, das interessante Einblicke in die politische Zerrissenheit der Republik, in „diese Welt von kleinen Welten“, wie Treitschke sie in seinem berühmten Essay genannt hat, gestatten würde.

Bald nach Ausbruch des Konfliktes mit Middelburg war die Lastgeldgebühr für Ballastschiffe um die Hälfte ermäßigt worden.¹ Ein weiterer Schritt erfolgte 1659. Man beschloß am 8. Februar, nur noch einen halben fl. pro Schifflast zu fordern. Da aber die Einnahmen dem wachsenden Geldbedarf der Direktorien durchaus nicht genügten, ward am 1. Februar 1666 das sogenannte Levantrecht eingeführt, ein einprozentiger Wertzoll, dem alle zu Wasser und zu Lande aus dem Mittelmeergebiet importierten Waren unterlagen.

Die spätere Geschichte des Amsterdamer Direktoriums gehört nicht mehr in den Rahmen unserer Darstellung. Ununterbrochen hat es bis zur Einverleibung des Königreichs Holland in das französische Kaiserreich bestanden und der Förderung der Straatafahrt seine Arbeit und Fürsorge gewidmet. Am 31. Oktober 1810 befahl eine kaiserliche Ordre den Direktoren, ihre Tätigkeit mit dem Beginn des nächsten Jahres einzustellen.⁸ Dem holländischen Mittelmeerverkehr konnte dieses Edikt nichts mehr anhaben, er war durch die Kontinentalsperre in seiner Schlagader getroffen. England verschloß den „Départements de la ci-devant Hollande“ den Seeweg, der sie mit Südeuropa verband, während die französische Douanelinie den Überlandhandel fast unmöglich machte. 1805 hatte die Gesamtzahl der im Hafen von Amsterdam eingegangenen Schiffe 2400 betragen, 1809 waren 335 gekommen, nach der Verwandlung des Gemeinwesens in eine französische Provinz lag der Schiffsverkehr ganz still.⁸

Dann gab der Aufstand im November 1813, der die Niederlande von dem drückenden Joch der Franzosenherrschaft befreite, auch dem Handel die Bewegungsfreiheit zurück. Die Direk-

* 8. Sept. 1683.

² Darüber van der Burgh, Index.

^a Blok, Gesch. VII. p. 253.

tonen erwachten am 26. Januar 1814 zu neuem Leben und wurden gegen Ende des Jahres im Namen des ersten oranischen Königs in ihre alte Würde wieder eingesetzt¹. Nachdem 1818 auch Ostende das Recht erhalten hatte, Direktoren anzustellen, schien eine Zeit neuer Blüte für die Körperschaften beginnen zu sollen. Aber im Interesse des Mittelmeerhandels wurden am 18. März 1826 alle Belastungen aufgehoben und dadurch den Direktorien die finanzielle Grundlage genommen. Dieser Schritt bedeutete das Ende der Institutionen, die nun wie ein Nacht*licht langsam erloschen.

4. Kaufleute und Faktoren.

Viele Direktoren und auch minder hervorragende „Straetse handelaersu hatten einen Teil ihrer Lehrzeit in Italien oder im Morgenlande verbracht und dort als Faktoren die Interessen der Prinzipale vertreten. In einem kleinen Aufsatz weist Ehrenberg auf die Wichtigkeit des Faktors im mittelalterlichen Handelsverkehre hin und betont, daß „für jeden tüchtigen Großhändler die Stellung als Faktor ein notwendiges Durchgangsstadium bildete, ohne das er niemals selbständig ein weit verzweigtes Geschäft leiten konnte“². Wir haben im niederländischen Mittelmeerverkehr zwei Gruppen von Faktoren zu unterscheiden. Die Mitglieder der einen waren jahrzehntelang, ja dauernd in levantischen und italienischen Handelsplätzen ansässig, „kontrahierten im eigenen Namen“ und dienten mehreren Häusern zu gleicher Zeit. Sie erhielten von ihren Arbeitgebern eine bestimmte Provision, die wahrscheinlich nach Prozenten vom Werte des Umsatzes berechnet wurde. Diese Faktoren würden wir heute als Kommissionäre bezeichnen. Andere Kaufleute dagegen gingen als Handlungsbevollmächtigte „etwa in der Eigenschaft von Juniorpartnern“⁸ nach den Einkaufs-, Verschiffungs- oder Absatzorten

1 Allerdings folgte Middelburg erst Ende 1815.

9 Im Handwörterbuch für Staatswissenschaften HI. p. 787 ff.

8 Ebenda, p. 788.

der Waren und kehrten, sobald sie ihre Aufträge erledigt hatten wieder heim. Nicht selten gehörte der Faktor zur Familie des Geschäftsinhabers. Reynier Pauw nahm sogar die Dienste seines Sohnes Coraelis, dessen kaufmännischer Tätigkeit wir gedachten, zum Ein- und Verkauf von Waren in Anspruch. Wenn Willem Wsselincx — sein Name steht bekanntlich mit der Schöpfung der westindischen Kompagnie im engsten Verbände — uns die Versicherung gibt, daß die meisten Faktoren, die holländische Firmen in Europa vertraten, aus den belgischen Provinzen stammen*, so trifft seine Behauptung auch für die Levante zu. 1616 schrieb Haga, die Mehrzahl der in Syrien befindlichen Faktoren bestehe aus Brabantem und anderen Untertanen des Erzherzogs Albrecht². Die Ziffer der in den Mittelmeerhäfen anwesenden kaufmännischen Vertreter variierte beständig und hing von verschiedenen Umständen ab, ob die Marktlage günstig oder ungünstig war, ob in Holland großes oder geringes Bedürfnis nach südlichen Produkten herrschte usw. Mit ziemlicher Sicherheit können wir für einige Jahre die Faktorenzahl in Aleppo und auf Cypera aus den Konsulatsrechnungen feststellen. In Beilage Nr. II sind die Namen von 21 holländischen und 7 venezianischen Faktoren verzeichnet. Nicht jede Firma ließ ihre Geschäfte ausschließlich durch Niederländer besorgen, sondern wandte sich auch an Kaufleute anderer Nationalitäten. Möglicherweise waren die Coraelis Pauw von den Venezianern deklarierten Kontanten und Handelsartikel gar kein holländisches Eigentum.

Aus der Liste der 1614 in Aleppo eingetroffenen Kontanten ist zu ersehen, daß sich die Bargeldsendungen in diesem wichtigen Jahre auf 11 niederländische und 2 venezianische Faktoren verteilten⁸. Bedauerlicherweise verschweigt die Abrechnung Hagas von 1622/23⁴ Zahl und Nationalität der Dekla

i Fruin, 10 jaren, p. 191 nach Wsselincx, *Bedenckingen over den staet van de Ver. Nederl. nopende de Zeevaert, Coop-handel usw.* (1608).

9 Haga an d. Generalst., 17. Dez. 1616.

» Siehe S. 143 ff.

4 Beilage Nr. V.

ranten, und erst 1626/27 erhalten wir wieder genauere Mitteilungen. Wie die Aufstellung Witsens zeigt, waren damals noch 6 holländische Faktoren in Haleb tätig¹. Weitere Zahlenangaben liegen aus Syrien leider nicht vor, da die Rechnungsablage des Orateurs von 1629—1632 nur die Gesamtergebnisse angibt². Etwas besser sind wir über Cypern unterrichtet. Die bewußte Abrechnung Milles³ führt 4 niederländische und 3 italienische Kaufleute an. Drei der holländischen Namen begegneten uns bereits in der oben erwähnten Aufstellung Pauws von 1613/17, ein neuer Beweis für den innigen Zusammenhang des syrischen und cyprischen Handels der Holländer. Beilage Nr. IV zufolge zahlten 1616/16 6 Holländer und 3 Venezianer Abgaben an den niederländischen Vizekonsul. Die nächsten statistischen Nachweise bietet uns dann der wertvolle Rechnungsbericht Steenwinckels von 1626—1632. Nach den Eintragungen von 1626 betrug die Zahl der Faktoren, die Kontanten zum Wareneinkauf aus Holland empfangen = 6. Allerdings war einer der Kaufleute, Pietro Savioni, venezianischer Untertan. Zu diesen sechs Namen, die verschiedentlich wiederkehren, treten in den folgenden Jahren noch zwei (ein holländischer und ein venezianischer) hinzu, so daß man die Gesamtziffer der während dieses Zeitraums in Larnaka tätigen niederländischen Faktoren auf sechs veranschlagen kann. Wie viele Holländer in den weniger bedeutenden syrischen Plätzen sowie in Smyrna und Konstantinopel durchschnittlich als Faktoren beschäftigt waren, wissen wir nicht. Und ebensowenig ist ihre Anzahl in den Häfen des westlichen Mittelmeergebietes heute noch zu bestimmen. Bei der hervorragenden Stellung Livornos und der starken Schiffsfrequenz dürfen wir wohl annehmen, daß hier die meisten niederländischen Faktoren am Platze waren.

In seinem *Le parfait négociant* hat Savary ein sehr hartes Urteil über die französischen Kommissionäre⁴ im Morgenlande

¹ Beilage Nr. VI.

^a Beilage Nr. VII.

» Vgl. S. 156 f.

⁴ Savary, II p. 866. Masson, p. 489f.

gefällt. Ein Kaufmann, der erfolgreich in der Levante operieren wolle, meint Savary, dürfe die Geschäfte nicht durch Kommissionäre betreiben lassen, sondern müsse einen seiner Associés nach dem Orient senden, wie dem überhaupt die Gründung einer Handelsgesellschaft Vorbedingung sei. Nur so könne man große Dinge wagen! Weil den Faktoren gewöhnlich die nötigen Vollmachten fehlten, versäumten sie zum Schaden ihrer Kommittenten günstige Kaufgelegenheiten. Gäbe aber ein Kaufmann den Kommissionären „plein-pouvoir“, dann dächten sie in erster Linie an den eigenen Profit, „pour gagner une double commission qu'ils ne manquent jamais de passer en compte“. Manche Faktoren besäßen nicht die für diesen Posten erforderliche Ehrlichkeit. Sei es doch erwiesen, daß den Auftraggebern sehr selten zu verlässige Berichte über Ein- und Verkauf zuzingen, daß in den Rechnungen die Ausgaben für die türkische Douane und die Spesen so hoch wie möglich angegeben würden, obwohl man bisweilen 3 bis 4 % weniger bezahlt habe! Mehrfach seien angesehene Häuser zugrunde gegangen, die Kommissionären zu viel Vertrauen geschenkt hätten.

Inwieweit diese schweren und sehr verallgemeinerten Vorwürfe auch den holländischen Faktor traf, ist bei dem Mangel an kaufmännischen Berichten nicht mehr festzustellen. Wir werden gut tun, die außerordentlich ungünstigen Urteile von Gesandten und Konsuln über das Treiben niederländischer Kaufleute im Osten cum grano salis zu nehmen. Daß Zolldefrauden an der Tagesordnung waren, und die Vertreter der Generalstaaten fortwährend um einen Teil ihrer Einkünfte geprellt wurden, soll damit keineswegs bestritten oder beschönigt werden. Aber bei den schwierigen kommerziellen Verhältnissen, bei den Avanien und dem geringen Schutz vor türkischer Willkür blieb den Kaufleuten, die Geld verdienen und ihrer mühevollen Aufgabe gerecht werden wollten, nichts anderes übrig als rück-

1 Vgl. auch Eingabe d. Dir. v. 7. Jan. 1628. Der Konsul klagte stets über Vorenthaltung von Abgaben. Dabei sei in den Rechnungen der Faktoren jedesmal der volle Konsulatsbetrag angegeben.

sichtelos vorzugehen. Wer im türkischen Handelsgebiete ängstlich in der Wahl seiner Mittel war, verlor sofort den Boden linter den Füßen. In französischen Konsulatsberichten finden wir dieselben Klagen über falsche Deklarationen und Umgehung der Zölle, und daß sich die englischen und venezianischen Kaufleute davon freigehalten hätten, ist kaum anzunehmen. Und kann man beweisen, daß die Konsuln, wenn sie für sich oder Familienangehörige Geschäfte machten, niemals in Versuchung geraten sind, zu niedrige Werte einzutragen oder zu hohe Provisionen zu beanspruchen? Das Mißverhältnis zwischen Konsuln und Faktoren war keine spezifisch holländische Eigentümlichkeit, es herrschte während der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts bei allen im Orient handelnden Christen, und die Hauptschuld daran trugen, wie gesagt, die anarchischen Zustände der osmanischen Paschaliks. Auch in den westlichen Mittelmeerhäfen ward unter dem Werte deklariert, und der Konsul um einen Teil der Gebühren betrogen, aber die Defrauden waren geringfügiger und nahmen nicht derartige Dimensionen wie im Osten an.

Den geschäftlichen Verkehr der Abend- und Morgenländer vermittelten in allen Schalen Juden oder Armenier. Masson schätzt die Zahl der in Aleppo und Smyrna ansässigen jüdischen Makler auf einige Tausend. Sie betrieben daneben Bankgeschäfte, pachteten türkische Zölle und liehen mit besonderer Vorliebe Geld zu Wucherzinsen aus. Bei Avanien und in anderen finanziellen Notlagen wandten sich die christlichen Kaufleute an die Juden, und fast alle holländischen Konsuln gehörten zu ihren Schuldnern. Christen und Juden haßten sich tödlich, aber auch die Türken waren den Israeliten durchaus nicht wohlgesinnt. In verschiedenen Levanteplätzen mußten die jüdischen Händler in Ghettos wohnen, und nur in Smyrna erfreuten sich die Verstoßenen größerer Freiheit „Die Osmanen behandelten sie, wie es die französischen Könige im Mittelalter tatenu, schreibt Masson, „sie ließen die Juden reich werden, um sie alsdann um so besser ausplündern zu könnenu.

1 Masson, p. 490 f.

Die Armenier dienten den Abendländern vornehmlich als Sensale für den persischen Verkehr¹. Aber sie beschränkten ihre Tätigkeit keineswegs auf den Levantehandel, sie erschienen in allen Mittelmeerhäfen, wo Waren des Orients und des Okzidents einander trafen und ließen sich in großer Zahl in Livorno nieder. Der französische Naturalist Tournefort bezeichnet die Armenier als „les meilleurs gens du monde, honnêtes, polis, pleins de bon sens et de probité“². Nach seinen Angaben konnte man ihre Spuren bis nach England und Holland — wenigstens gegen Ende des Jahrhunderts — verfolgen. Wie aus den Tabellen Savarys hervorgeht, betrug die Courtage in Smyrna 8%

6. Schifffahrt und Schifffahrtspolitik.

In einer vermutlich aus dem Jahre 1619 stammenden Eingabe von Kaufleuten und Schiffern wird die Gesamtzahl der niederländischen Mittelmeerfahrer auf 200 veranschlagt⁴. Die gleiche Ziffer kehrt in dem Schreiben der Direktoren vom 18. März 1631 wieder⁵ und wir sind der Meinung, daß sie nicht zu hoch bemessen sein dürfte. Denn neben Amsterdam betrieben Hoorn, Enkhuizen, Medemblik und andere Plätze Westfrieslands die Mittelmeerfahrt, obwohl ein großer Teil ihrer Schiffe für Rechnung von Amsterdamer Handelsherren nach dem südlichen Binnenmeere segelte. Die Metropole bildete wie im Ostseeverkehr den Sitz des Geschäftes, während die Fahrzeuge überwiegend von den Städten und Dörfern an der Zuiderzee gestellt wurden⁶. Sehr gering war in der ersten Hälfte de«

¹ Masson, p. 491.

² Relation d'un voyage du Levant (1700) I. p. 158f. Masson p. 420f.

³ Parfait négociant ü. p. 374, 377, 379, 380 usw.

⁴ Loketkas Loq. V. Lit. W. Nr. 10.

⁵ Remonstrantieboek L p. 83 ff.

⁶ Vgl. D. Schäfer, Die Sundzollrechnungen als internationale Geschichtsquelle. Internat. Wochenschr. I. p. 365 ff., 401 ff. Rave-steyn, Ontwikkeling van Amsterdam, Beilage VI. Hansische Geschichtsbl. Jahrg. 1908, p. 20 ff.

17. Jahrhunderts die Teilnahme der süd-holländischen Orte, Schiedam, Rotterdam und Dordrecht. Lebhafter scheint dagegen das Interesse in der Provinz Seeland gewesen zu sein, worüber wir leider nur spärliche Nachrichten besitzen.

Was die Straatfahrt für Holland bedeutete, erhellt aus einem Vergleich mit der Ostseeschiffahrt. Im Norden zählten die den Sund in östlicher und westlicher Richtung passierenden niederländischen Kauffahrer nach Tausenden, dort stellte die Republik fast 2/3 aller durchfahrenden Schiffe. Besser als Worte es vermögen, offenbart die Schiffahrtsstatistik den gewaltigen Unterschied der beiden Meere im Verkehrsleben der Niederlande. Der Süden hatte aufgehört, das Herz der Welt zu sein, die Ostsee war die Mutter aller Commercien geworden. „Hier floß der nachhaltigste Quell des holländischen Reichthums“¹.

Trotzdem kam die Navigation im Mittelmeere zu ihrem Recht. Sehr rasch waren die Niederländer auch hier die Frachtschiffer der meisten am südlichen Handel teilnehmenden Völker geworden. Für Genuesen, Florentiner und Venezianer, für Franzosen und Spanier, für Griechen und Juden arbeiteten die Fahrzeuge der Republik. Durch niedrige Frachtsätze, durch prompte Erledigung der erhaltenen Aufträge, durch Ordnung und Zuverlässigkeit wußten sich die rührigen Seeleute die Herzen der Südländer zu gewinnen. Freilich schreckten die zahlreichen Schiffsverluste durch Barbaresken und christliche Piraten bisweilen italienische Kaufleute ab, holländische Fahrzeuge zu befrachten. Aber das Mißtrauen schwand, als man sah, daß auch die englischen Schiffe gegen Piraten nicht gefeit waren. In dem Bestreben, die Frachtschiffahrt ganz in ihre Hand zu bekommen, wagten die Niederländer alles. Sie schlugen kein Anerbieten aus und gaben ihre Fahrzeuge selbst zu gefährlichen Unternehmungen wie Kornfahrten und Reisen nach spanischen Häfen her. Für Geld riskierten einzelne Kapitäne ihr und ihrer Mannschaft Leben.

¹ Treitschke, D. Rep. d. vor. Niederl. p. 494.

⁹ Johan Berck an d. Generalst*, 2. April 1627.

Von Jahr zu Jahr gewann die holländische Reederei größeren Vorsprung im Süden, und ihre eigentliche Bedeutung lag darin, daß sie den Mittelmeervölkern unentbehrlich ward. Mochte diese Art von Schiffahrtsbetrieb einem national gesinnten Manne wie Cornelis Haga abstoßend erscheinen, mochte der rein kaufmännische Gesichtspunkt zu stark in den Vordergrund treten, der Erfolg sprach für die Schiffer. Was wir vorhin zur Verteidigung der Faktoren gesagt haben, gilt auch hier. Im Mittelmeere, wo nur das Recht des Stärkeren Anerkennung fand, wo man stündlich darauf gefaßt sein mußte, dem Tode ins Auge zu sehen, durfte der Seemann sich nicht durch Rücksichten auf Generalstaaten und Verträge die Hände binden lassen. Seine Aufgabe war, Ladung zu suchen und das von Reedern wie Befrachtern in ihn gesetzte Vertrauen zu rechtfertigen. Ob er für Spanier, Italiener oder Juden fuhr, konnte ihm gleichgültig sein. Denn die Frachtschiffahrt war international. Gewiß, nicht alle Schiffer dachten so. Wir besitzen Zeugnisse, daß Matrosen sich weigerten, Korn aus dem Archipel zu holen oder Neapel sizilianisches Getreide zuzuführen¹. Wie andere — und wohl die meisten Mittelmeerfahrer — zu dieser Frage standen, beweist der Ausspruch eines Schiffers, in dem sich der trotzig Sinn und das Selbstbewußtsein der holländischen Seeleute vortrefflich widerspiegelt: „Ich frage nicht nach Gott, nicht nach Papst, Teufel oder König, soll ich da etwa nach den Niederländern fragen?“²

Wenn wir in den Briefen Hagas häufig Klagen finden, daß holländische Fahrzeuge unter falscher Flagge die Levante Häfen anliefen, so erscheint uns das nach dem Gesagten begreiflich. Die Schiffer wollten damit keineswegs den Vertretern der Hochmögenden ihre Mißachtung ausdrücken oder gegen die Kapitulation verstoßen. Noch war es ihre Absicht, die „Ehre

¹ Johan van Dalen an d. Generalst., 28. März 1622. Ferner Protokoll, aufgenommen in Hagas Kanzlei am 3. Febr. Abschrift vom 14. April 1628.

² G. Ouwercx an d. Generalst., 29. Sept. 1617.

der Republik“ zu verletzen. Nein, die Flaggenführung des Straatfahrers richtete sich gewöhnlich nach der Nationalität der Befrachter. Stand der Schiffer im Dienst von Franzosen, wehten die französischen Farben vom Maste. Fuhr er für Venezianer, wurde das Banner von San Marco entfaltet. Gehörte aber die Ladung Kaufleuten aus verschiedenen Ländern, so wählte der Schiffer, wollte er aus irgend einem Grunde nicht unter „Prinzenflagge“ segeln, die Farben seiner Hauptbefrachter. Die Venezianer legten sogar den gecharterten Schiffen „die förmliche und ausdrückliche Verpflichtung auf“, nur die Flagge von San Marco zu zeigen und in den morgenländischen Bestimmungshäfen den venezianischen Konsul allein als „zuständige Behörde“ anzuerkennen¹. Auch französische Kaufleute verlangten häufig von den Führern der gemieteten Fahrzeuge, daß sie die französische Flagge hissten und den Vertreter Frankreichs als Schutzhelm betrachteten. Diese Forderung erklärten die holländischen Gesandten und Konsuln für vertragswidrig. Denn sie beraube einmal die Beamten der Generalstaaten um einen großen Teil ihrer Einnahmen und verstoße zweitens gegen die Kapitulation, in der ausdrücklich gesagt sei, daß holländische Schiffe unter holländischer Flagge im östlichen Mittelmeerbecken erscheinen sollten. Daher befahlen Haga und Witsen den betreffenden Schiffern, sofort die Flagge zu wechseln, und reklamierten die den fremden Vertretern bezahlten Abgaben. In den Briefen an die Generalstaaten wurde darauf hingewiesen, daß der englische Konsul in Smyrna und der französische Beamte in Aleppo Prozente von Niederländern gefordert hatten, weil sie den Import und Export der Kontanten und Waren durch englische resp. französische Schiffe besorgen ließen².

Selbstverständlich waren die Amsterdamer Reeder ganz anderer Ansicht als Haga, Witsen und die ihre Partei nehmenden Hochmögenden. Ein „Corte Deductieu betitelttes Schreiben der

i Zinkeisen, IV. p. 817. Haga an d. Generalst., 28. Dez. 1626.
8 Haga an d. Generalst., 20. Jan. 1622.

Direktoren machte folgende Vorschläge für die Behandlung fremder Befrachter¹:

1. Senden diese Kaufleute Kontanten und Güter von Holland mit holländischen Schiffen nach der Levante oder umgekehrt, so muß der Tribut an die Konsuln der Republik bezahlt werden.
2. Die Abgaben fallen fort, wenn holländische Kauffahrer französische und italienische Waren von den Mittelmeerhäfen nach dem Morgenlande oder von türkischen Handelsplätzen nach Venedig, Livorno, Genua, Marseille usw. befördern. Sonst geht die Frachtschiffahrt zugrunde.
3. Befrachten aber Niederländer französische oder italienische Segler, so werden die Konsulatsgebühren den Vertretern dieser Nationen entrichtet.

In seiner Entgegnung hob Haga treffend hervor, daß die Direktoren also den Konsuln anderer Mächte Konzessionen machten, die sie den eigenen Landsleuten verweigerten. Was Franzosen, Italienern und Engländern recht sei, sei auch den Niederländern billig²

Wie verschieden Konsuln und Kaufleute über die Führung falscher Flaggen und Heranziehung von nicht holländischen Befrachtern zu den Gebühren dachten, beweist der Fall des „gecroonden Leeuw“³. Am 22. September 1626 ging das genannte Schiff, das Jan Albertsz. Rave aus Hoorn befehligte, auf der Reede von Alexandretta vor Anker. Für 850 Realen monatlich hatten Genuesen das Fahrzeug gechartert. Da sie im Orient den Schutz des französischen Königs genossen, segelte der „gecroonde Leeuw“ unter französischer Flagge in den Hafen, obwohl er auf der ganzen Reise die Prinzenflagge am Maste

¹ „Corte Deductie“, Antwort der Dir. auf Hagas Briefe vom 25. Nov. 1623 und 25. Juni 1625. Loketkas Lit. W. Nr. 18. Vgl. MisSiveboek I. p. 9 ff.

² Haga an d. Generalst., 28. Dez. 1626.

³ David de Willem an d. Generalst., 17. Nov. 1626. Witsen an d. Generalst., 24. Nov. 1626. Res. d. Generalst., 28. Febr. 1627.

W & tjen, Niederländer im Mittelmeergebiet.

geführt hatte. Der Konsul Witsen befahl dem Kapitän, die französischen Farben niederzuholen und die holländische Flagge zu hissen, zumal da in der Chartepartie gar nichts von einer derartigen Verpflichtung stände. Die genuesischen Faktoren erklärten sich bereit, an Witsen 2 % vom Werte der Ladung zu entrichten, wenn der Konsul seine Flaggenordre zurücknehme. Ein Vergleich scheiterte, und die Angelegenheit kam vor den türkischen Kadi. Durch „Geschenke“ hatten die Genuesen, mit denen der französische Konsul natürlich gemeinschaftliche Sache machte, die Gunst des Paschas und des Richters gewonnen, so daß Witsen zur Zahlung von 2000 Realen verurteilt wurde. Wahrscheinlich aus Ärger über den Einspruch des holländischen Konsuls brachen die Genuesen den mit Rave vereinbarten Fracht*vertrag und luden ihre Retouren auf einen französischen Segler. Ohne Ladung mußte nun der „gecroonde Leeuw“ nach Genua fahren, wo der Schiffer Klage erhob. Der Vorfall ward den Direktoren mitgeteilt. Sie stellten sich auf Seite der Italiener und tadelten das Benehmen des Konsuls¹. Das Fahrzeug war von den Genuesen gechartert, daher durfte nur der französische Konsul Abgaben beanspruchen. Doch zu einem kleinen Zugeständnisse ließen sich die Amsterdamer Reeder herbei. Sollten in Zukunft holländische Schiffer, wenn sie im Dienste französischer oder italienischer Handelshäuser ständen, die Hilfe niederländischer Konsuln begehren, so war den Vertretern der Republik dafür ein Real pro Schiffslast zu entrichten.

Wir sehen, beide Parteien Konsuln wie Schiffsherren, nahmen nicht um edler Motive willen den Fehdehandschuh auf. Die Direktoren wollten die Frachtschiffahrt von allen Fesseln befreien und der südländischen Kundschaft soweit wie möglich entgegenkommen, die Konsuln verlangten mit gleichem Rechte, die ihnen zustehenden Gebühren, mochten auch Reedern und Schiffern die größten Unannehmlichkeiten daraus erwachsen. Von einer

1 Dir. an d. Generalst., 27. Febr. 1627. Der Fall des „gecroonden Leeuw“ fand noch ein Nachspiel vor dem Hof von Holland. Leider sind die Prozeßakten nicht mehr vorhanden.

Einigung war natürlich keine Rede. Wiederholt verboten Generalstaaten und Admiralitäten das Fahren unter falscher Flagge, aber derartige Plakate pflegten die Mittelmeerfahrer nicht zu beachten. Und wie sollte man bei der außerordentlichen Verteilung der niederländischen Schiffahrt eine wirksame Kontrolle ausüben, wie jeden Segler sofort als Niederländer erkennen, wenn viele Kapitäne neben französischen und italienischen auch dänische und hansische Flaggen wie Pässe, ja sogar vom Regenten der spanischen Niederlande Unterzeichnete Seebriefe benutzten!

Daß der Dienst für südeuropäische Firmen einer ganzen Anzahl von Schiffen zum Unheil ausschlug, haben wir bereits bei den Komfahrten gesehen. Andere Seeleute wurden, wie das Beispiel des „gecroonden Leeuw“ lehrt, um ihr Geld betrogen oder fielen auf solchen Reisen in die Hände algerischer Piraten. Für die unglücklichen Mannschaften rührten aber die Vertreter Frankreichs und Venedigs keinen Finger, und die armen Leute konnten Gott danken, wenn Haga oder die niederländischen Konsuln von ihrem Elend erfuhren und sich ihrer annahmen.² Wie oft mußte der Orateur Matrosen helfen, die von Venezianern geheuert und nach der Wegnahme des Schiffes im Stich *gelassen* waren. Aber trübe Erfahrungen hielten den Seemann nicht ab, einmal eingeschlagene Bahnen energisch weiter zu verfolgen. So nutzlos das Bestreben wurde, den Getreidefahrten Einhalt zu gebieten, so wenig Erfolg hatten die Versuche, holländische Schiffer zur ausschließlichen Führung der Prinzenflagge zu zwingen.⁸

1 Haga an d. Generalst., 5. April 1626.

2 Haga an d. Generalst., 5. März 1622.

8 Kurz vor dem Beginn des kandischen Krieges häuften sich die Klagen über das Segeln unter venezianischer Flagge. Vgl. Res. d. Generalst., 8. Aug. 1648; Cops an d. Generalst., 28. Nov. 1648, an d. Dir. 28. Juli 1644 (Lev. Handel Nr. 97), an d. Generalst., 5. Nov. 1644, 4. Febr. 1646. Dir. an d. Generalst., 24. April 1646, Präsentieboek fol. 28.

Infolge der großen Unsicherheit, die im Mittelmeere herrschte, infolge des von Jahr zu Jahr anwachsenden internationalen Piratentums sollten alle Schiffe, die von den Niederlanden nach dem Süden, oder von dort nach dem Norden fuhren, in Admiralschaft segeln. Darunter verstand man die Bildung eines freiwilligen Flottenverbandes, dessen Führung gewöhnlich das stärkste und mit den besten Verteidigungsmitteln ausgerüstete Schiff übernahm¹. Nicht armierte Fahrzeuge durften sich gegen Zahlung einer Abgabe der Seekarawane anschließen. An allgemein bekannt gegebenen Treffpunkten — für die nordholländischen Schiffe bei Texel oder im Vlie — warteten die Kauffahrer aufeinander und stachen in See, sobald sie stark genug schienen, dem Angriff von Seeräubern oder feindlichen Geschwadern Trotz zu bieten. Eidlich verpflichtete man die Schiffer, sich in Not und Gefahr zu helfen, alles Ungemach gemeinsam zu tragen und treu zur Admiralschaft zu halten. Niemand sollte ohne Erlaubnis des Führers aus dem Verbände scheiden, und harte Strafen wurden dem Seemann angedroht, der beim Nahen des Feindes oder im Gefecht die Kameraden ihrem Schicksal überließ. Für die Heimreise galten die gleichen Vorschriften. Zante, Malta, Livorno und Toulon (bis 1641) waren im Süden, wie wir wissen, die wichtigsten Rendezvousplätze.

In dem Straatfahrtreglement von 1621, dem wir einen Teil der obigen Verordnungen entnommen haben, findet sich auch die Bestimmung, daß die durch die Straße von Gibraltar segelnden Admiralschaften von Kriegsschiffen begleitet werden sollten. Ob man sich daran gehalten hat, scheint uns nach den vorliegenden Berichten zweifelhaft zu sein. Daß vor 1660 keine regelmäßigen Oonvois nach dem Mittelmeer abgingen, be weisen die zahlreichen Bitten von holländischen Kaufleuten um Geleitschiffe, sobald eine Expedition gegen die Barbaresken in

¹ Baasch, Hamburgs Convoischiffahrt, p. 833.

* Articulbrieff voor de coopvaerdieschepen vaerende ende geconvoyeert werdende door de Straete in de Middellantsche See, onder het geordonneerde Admiraelchap. Lias Admiraliteit 1621. Auch, bei L. van Aitzema, I. p. 161 f.

Frage kam oder aus anderen Gründen Örlögschiffe die Reise nach Südeuropa antraten. Jeder wollte von der günstigen Gelegenheit profitieren und Schiff und Waren dem Schutze der Flotte anvertrauen. 1621 bestürmten 69 Amsterdamer Kaufleute¹, als deren Wortführer Jan Bicker gelten konnte, die Generalstaaten, im Hinblick auf den Ablauf des Waffenstillstandes alle Straatfahrer in zwei großen Geschwadern segeln zu lassen. Und zwar solle man zu jeder Abteilung vier Kriegsschiffe kommandieren. Die erste Division werde am 1. Oktober, die zweite am 1. Dezember segelfertig sein. In der Zwischenzeit dürfe kein Mittelmeerfahrer Holland verlassen. Convoi A. habe seine Kauffahrer nach Marseille, Genua und Livorno zu bringen, alsdann einen Monat lang in Malta zu warten, wo sich alle zur Heimkehr bereiten Schiffer einzufinden hätten. Um den noch nicht seeklaren Fahrzeugen eine Möglichkeit zum Anschluß an die Kauffahrteiflotte zu geben, solle man auf der Rückreise alle drei Häfen wieder anlaufen. Convoi B. müsse zuerst nach Genua und Livorno segeln, und darauf mit den Levantefahrern nach Cypem und Alexandretta weitergehen. Die Wartezeit sei in den morgenländischen Häfen auf sechs Wochen auszudehnen. Bei der Heimfahrt möge der Führer des Convoi ebenfalls einen Monat in Lavalette Station machen und nun in gleicher Weise wie die erste Abteilung den Rückweg über Livorno, Genua und Marseille nehmen. Dieser Bitte ward nicht entsprochen. Aber die Generalstaaten kamen den Kaufleuten doch so weit entgegen, daß sie dem Admiral Haultain, der bekanntlich zur Bekämpfung der algerischen und tunesischen Korsaren ausgesandt war, befohlen, fünf Kriegsschiffe als Convoiers nach den türkischen Gewässern zu detachieren². Drei Örlögschiffe sollten von Cypem, zwei von Kreta und Zante Levantefahrer abholen, die 15—16 Segler in Malta zu einem Geschwader vereinigen und so lange begleiten, bis sie außer Gefahr seien⁸.

1 Eingabe vom 27. Febr. 1621 (Lias Admiraliteit 1621).

2 Res. d. Generalst., 20. März 1621.

8 Im Juli 1621 (Res. d. Generalst., 22. Juli) erhielt Haultain den Befehl, abermals vier Kriegsschiffe abzustehen, d. h. falls er sie entbehren könne, um heimkehrenden Levantefahrern Schutz zu bieten.

Der Wiederbeginn des spanisch-niederländischen Krieges nötigte Kaufleute und Reeder zur größten Vorsicht, und daher ist gerade in den Jahren 1621/22 häufiger von Convoien die Rede. Wie weit aber die Geleitschiffe mitführen, darüber lassen uns die Quellen im unklaren. Am 26. November 1621 meldete die Amsterdamer Admiralität den Generalstaaten, sie habe, wie ihr geheiß, fünf Kriegsschiffe ausgerüstet, um Straatfahrer und Salzschiffe zu convoiieren. Die Zahl der Bemannung betrage etwa 7001. Aus dem Jahre 1622 ist ein ganz interessantes Schreiben von vier Kriegsschiffskapitänen erhalten, die mit 46 nach dem Mittelmeer bestimmten Kauffahrem vor der Insel Wight ankerten⁸. Dem Namen nach zu urteilen, heißt es in dem Briefe, seien alle Fahrzeuge Holländer, und der ganze Convoi verfüge über 720 Geschütze sowie 1572 Mann. Die Kauffahrteiflotte solle in vier Geschwader verteilt werden, und zwar habe

Kap. Liefhebber	11	Straatfahrer
„ Cats	11	„
„ Buysman (aus Hoorn)	13	„
„ Jacobs (Kommandeur der Flotte)	11	„

zu geleiten. Signale — sie wurden gewöhnlich mit Flaggen, Trommeln, Kanonenschüssen oder Lichtern gegeben⁸ — seien vereinbart, und am 23. April könne die Abfahrt stattfinden.

Aus dem Faktum, daß solche Berichte sehr selten sind, kann man schon ableiten, wie wenig Fahrzeuge nach Südeuropa convoiiert wurden. Und das bestätigt auch eine Eingabe der Direktoren an die Regierung⁴, worin Klage über den mangel

1 In ihrem Schreiben klagte die Admiralität, daß sie zur Deckung der Kosten eine erhebliche Summe aufnehmen müsse.

9 Schreiben der Kapitäne Liefhebber, Cats, Buysman und Jacobs an d. Generalst., 22. April 1622.

* Baasch, Convoyschiffahrt, p. 298.

⁴ Missiveboek I. p. 160 ff. Aitzema I. p. 148 hat wahrscheinlich den eben erwähnten Convoi im Auge, wenn er schreibt, am 14. April seien Kriegsschiffe mit 80 Mittelmeerfahrern abgesegelt. Über einen Convoi im Jahre 1628, vgl. Meteranus novus ü. p. 262.

haften Schutz der Straatfahrt geführt wird. Wozu zahle man eigentlich hohe Convoigebühren*, wenn die Admiralitäten gar nicht in der Lage seien, Geleitschiffe in genügender Zahl zu stellen. Lasse man doch Kauffahrer, die nach der Ostsee, nach Norwegen, Frankreich und England, ja selbst nach Grönland segelten, fast nie ohne Convoiers in See stechen!

Der Vorwurf gegen die Admiralitäten war durchaus gerechtfertigt. Die schlechte Organisation, die beständige Geldnot und Uneinigkeit unter den fünf aufeinander eifersüchtigen Körperschaften machten sie unfähig, der Schifffahrt wirksamen Schutz zu verleihen. Außerdem pflegten Mitglieder und Beamte der Marinebehörden einen Teil der von ihnen erhobenen Schiffszölle zu unterschlagen, was 1626 zu einer Untersuchung in Rotterdam und zur Bestrafung verschiedener Angestellter der Admiralität an der Maas führte⁸

Da die früher geschilderten Expeditionen den Mittelmeerkorsaren keinen Abbruch taten, und Convoischiffe selten zur Stelle waren, mußte man darauf bedacht sein, durch starke Armierung den Schiffen die Mittel zur Selbstverteidigung in die Hand zu geben. Bereits im Jahre 1609 wurden einige Levantefahrer mit Geschützen ausgerüstet. Auch ließen vorsichtige Reederfirmen ihre Fahrzeuge nie unmontiert aussegeln. Gleichwohl scheinen die nichtbewaffneten Kauffahrer weitaus in der Mehrzahl gewesen zu sein. Um darin Wandel zu schaffen, ward am 27. November 1627 ein Reglement für die Mittelmeerschifffahrt erlassen⁸ das folgende Bestimmungen enthielt:

1. Befrachten mehrere Kaufleute ein und dasselbe Fahrzeug, muß es mindestens 180 Lasten groß sein, 24 Kanonen sowie 50 Mann an Bord haben und mit zwei in

1 Ein- und Ausgangszölle, die auf Waren gelegt und hauptsächlich zur Ausrüstung von Convoischiffen benutzt werden. Blok HI. p. 305 f.

2 Blok IV. p. 293, Pringsheim, Beiträge, p. 3.

8 „Opte Grootte, Equippagie, Monture, Manninghe, ende Admiralschappen der Schepen“. Haag 1627.

gleicher Weise bewaffneten Straatfahrern eine Admiral-
schaft bilden.

2. Gehört aber die Ladung einem Kaufmanne allein, so
sollen Segler von

100 Lasten mit 10 Geschützen und 20 Mann,					
100—160	„	„	1 2	„	„ 24 „
160—200	„	„	1 4	„	„ 32 „

versehen sein.

3. Derartig montierte Fahrzeuge dürfen nur ausnahmsweise
Waren verschiedener Kaufleute laden.

Die Verordnungen bleiben in Kraft, wenn die Schiffe zu
erst englische und französische Häfen anlaufen und von dort die
Reise nach dem Mittelmeer fortsetzen. Im übrigen erneuerte
das Plakat die Vorschriften für das Segeln in Admiralschaft, für
den Verkauf von Kriegsmaterialien nach Tunis, Algier und
Marokko und verbot, nicht armierte Fahrzeuge zu versichern.
Wir werden im letzten Abschnitt unserer Darstellung zeigen,
daß 1646/47 — und vermutlich auch in anderen Jahren —
gegen den ersten Paragraphen des Reglements allgemein ver-
stoßen ward, und daß fast alle kleineren Schiffe mehrere Fracht
herren hatten.

Wenn die Schiffsverluste trotz des Plakates von 1627 nur
eine unbedeutende Verminderung erfuhren, so trugen zum großen
Teil die Eigentümer selbst Schuld daran. Es gab in Holland
eine ganze Anzahl von Reedern, die aus Sparsamkeitsrücksichten
oder aus Eigensinn alle Bewaffnungsvorschriften der Staaten
geflissentlich ignorierten und ihre Schiffe ohne Armierung nach
dem Süden sandten. Außerdem ließ bei manchen reglementm&big
ausgerüsteten Kauffahrern die Beschaffenheit der Schutzwaffen
viel zu wünschen übrig, und es kam nicht selten vor, daß sogar
Schiffen hoch angesehenen Firmen die im Plakat geforderte Ver-
teidigungsstärke fehlte. Die Amsterdamer Direktoren taten, was
in ihren Kräften stand, geordnete Verhältnisse zu schaffen. Durch
strenge Visitationen suchten sie Reeder und Schiffer zu zwingen,
die Bestimmungen der Hochmögenden einzuhalten. Aber die
mühevollen Aufgabe war nicht einmal in der Metropole, geschweige

denn in den kleineren Schiffahrt treibenden Nachbargemeinden durchzufahren, wo die Bestrebungen des Direktoriums nach haltigem Widerstande begegneten. Häufig ward den Vertretern und Kommissaren der Direktoren, die natürlich nicht überall zur Stelle sein konnten, ein Possen gespielt. Einzelne Schiffer legten es geradezu darauf an, den Beamten die Visitation möglichst zu erschweren. Daher erzielten die Amsterdamer Handelsherren auf diesem Gebiet ihrer Tätigkeit — bis 1650 wenigstens — nur recht bescheidene Erfolge. Durch gute Bewaffnung der Fahrzeuge ward das Risiko der Schiffseigentümer zweifellos verringert. Aber auch diese Maßnahme schützte nicht vor schweren Geldverlusten, da eine ansehnliche Zahl selbst stark armerter Segler von den Piraten erbeutet ward.

So mußten die Reeder sich auf andere Weise gegen Gefahren sichern, die von Natur- und Menschengewalt drohten. Fast jedes Schiff fuhr deshalb für gemeinsame Rechnung nach der Straße von Gibraltar, das heißt, es war nicht im Besitz einer einzelnen Person, sondern Eigentum mehrerer Reeder, die verschieden große Anteile an dem Fahrzeuge besaßen. Zu den Mitgliedern dieser Gemeinschaft gehörte gewöhnlich der Schiffer. „De rederye der schepen meest bestaet by cleyne gedeelten, als sestiende parten en minder“ lautet ein Passus in einem Gutachten von Haarlemer Kaufleuten¹. Below hat in seinem bekannten Aufsätze über die „Großhändler und Kleinhändler im deutschen Mittelalteru darauf hingewiesen, daß sich die Schiffsanteile in den Hansestädten zwischen und bewegten². Wie dort, galten auch in den Niederlanden Schiffsparten als gute Kapitalanlage und fanden überall — selbst in nicht kaufmännischen Kreisen — lebhaft Nachfrage⁸.

Bei der großen Menge mangelhaft oder unbewaffneter Schiffe, bei der Barbareskennot war es nicht verwunderlich, daß die holländischen Privatassekuradeure sehr hohe Prämien forderten.

¹ Bydr. en Mededeel. XXI. p. 46.

a p. 45 f. Auch Daenell, Blütezeit, II, p. 351 f.

⁸ Ravesteyn, Ontw. van Amsterdam, p. 864.

Daß bei solchen Sätzen vielfach das Bestreben herrschte, sich nach weniger kostspieligen Deckungen umzusehen, liegt auf der Hand. Manche Kaufleute betrachteten die Seeversicherung gleichsam als eine Art Notbehelf und assurirten ihre Waren nur dann, wenn größere Partien auf ein und dasselbe Fahrzeug geladen werden mußten, und keine Gelegenheit vorhanden war, die Güter auf verschiedene Schiffe zu verteilen¹. Je weniger man alles auf eine Karte setzte, desto geringer war der Verlust, ging eines der Fahrzeuge durch Sturm oder Seeräuber verloren. Wer daher die hohe Prämie nicht bezahlen wollte oder infolge ungenügender Bewaffnung und Bemannung des Schiffes von der Assekuranz ausgeschlossen wurde², sicherte sich, indem er seine Waren möglichst vielen Schiffen übergab.

Der Seemann jener Tage⁸ mußte ein kaltblütiger und entschlossener Mann sein, der das Wort Furcht nicht kennen durfte. Denn überall, selbst dicht vor den Toren der Heimat lauerte der Feind. War der Schiffer den Dünkirchener Kapern glücklich entronnen, so erwarteten ihn neue Gefahren, wenn er in die Nähe der spanischen Häfen kam. Hier kreuzten immer Freibeuterschiffe aus Tunis und Algier. Aber die beständigen Angriffe der Barbaresken, die Gefechte mit christlichen Piraten und das Bewußtsein, jeden Augenblick einem neuen Gegner gegenüberstehen zu müssen, stählte den Mut der niederländischen Schiffer und gab ihnen Kraft, auch der Übermacht Trotz zu bieten. Daher sahen viele Seeleute gleichmütig der Reise nach dem Süden entgegen und fuhren mit festem Vertrauen auf sich und ihr gutes Schiff vom Heimatshafen ab. Und so weiß auch die Geschichte der Straatfahrt von Männern zu berichten, die ihr Leben für die Ehre der geliebten Flagge in die Schanze schlugen und lieber die Fackel in die Pulverkammer schleuderten,

¹ Bydr. en Mededeel. XXI. p. 46f.

² Ob diese Forderung des Plakates von 1627 strikt eingehalten wurde, ist sehr unwahrscheinlich.

⁸ Im allgemeinen nannte man den Führer eines Handelsfahrzeuges den Schiffer, den Kommandanten eines Kriegsschiffes den Kapitän.

als sich auf Gnade oder Ungnade zu ergeben. Freilich, solche Heldentaten waren Ausnahmen, und nicht alle Schiffer wehrten sich bis zum letzten Atemzuge, wenn der überlegene Feind auf sie eindrang. Manche Seeleute streckten sofort die Waffen oder leisteten nur schwachen Widerstand, in der Hoffnung, dadurch das Los der Gefangenschaft zu mildern. Ja, es gab in den Reihen der Mittelmeerfahrer Leute, die sich nicht scheuten, ihre gut bewaffneten Fahrzeuge an die Barbaresken zu verkaufen und Piratenkapitänen bei der Plünderung fremder und selbst eigener Fahrzeuge behilflich zu sein¹. Könnten wir heute noch feststellen, warum dieses oder jenes Fahrzeug eine Beute der Korsaren ward, wir würden staunen, wie viele Kapitäne ihre Pflicht gegenüber Reedern und Befrachtern vernachlässigten, wie viele den geschworenen Treueid brachen!

Man weiß aus den Schriften van Meterens und Aitzemas, mit welcher barbarischer Roheit der Kampf zwischen den holländischen Wachtschiffen und den Dünkirchener Kapern geführt wurde. Auch im mittelländischen Meere galt jede Kampfesart für erlaubt, und an Unbarmherzigkeit gaben die Niederländer den Freibeutern nichts nach. Der besiegte Barbareske durfte auf keine Schonung hoffen. Man rächte an ihm die Leiden, die seine Genossen holländischen Sklaven zugefügt hatten. Den gefangenen Piraten warf man über Bord oder ließ ihn am eigenen Leibe das Elend der Einechtschaft erfahren. Die Keysers Behauptung, daß Holländer sich nicht schämten, Sklavenhandel zu treiben, war keineswegs aus der Luft gegriffen. Die Seeleute betrachteten das als ihr gutes Recht, als etwas ganz Selbstverständliches, und diese Ansicht teilten auch die Amsterdamer

1 In d. Loketkas Loq. Y. Lit. W. Nr. 10 befindet sich ein Gutachten verschiedener Deputierter der Admiralitäten über einzelne Fragen, die in der Sitzung der Generalstaaten am 10. Oktober 1619 zur Sprache kamen. Da heißt es unter anderen: „doch soo syluyden (die Schiffer) op't archste immermeer oock bevonden ofte overtuycht werden van aen de plunderinge van hun eygen ofte yemandts anders schip neffens de rovers mede handtdadich ende feytelyck trouwelooe ende roffplichtig geweest te syn“ sollen sie über Bord geworfen oder gehängt werden.

Direktoren. Das beweist eine Remonstranz aus dem Jahre 1627, worin sie zur Deckung der Unterhaltungskosten eines ständigen Mittelmeergeschwaders folgenden Vorschlag machen. Man müsse Piratenfahrzeuge kapern, allen darauf befindlichen Renegaten die Ftlße spülen, den Rest der Mannschaft aber in Genua oder Malta als Sklaven verkaufen. Seine 100 Realen sei ein gesunder Türke wert¹.

Ehe ein von Amsterdam absegeltes Schiff seinen Bestimmungshafen im westlichen Mittelmeergebiet erreichte, konnten 14 Tage bis 6 Wochen vergehen, während die Reise nach den Levanteplätzen durchschnittlich etwa 2 Monate erforderte. Die Fahrtdauer ließ sich im voraus nicht berechnen, sie hing von den mehr oder minder günstigen Windverhältnissen ab. Bei gutem Winde wurden mitunter sehr schnelle Reisen gemacht. Oft hielt stürmisches Wetter oder Windstille den Schiffer wochenlang im Abfahrtshafen fest. So lesen wir z. B. in dem Schiffsjournale des Kapitäns Hillebrant Quast, der 1619 mit vier Kriegsschiffen nach Algier fuhr, und in dessen Begleitung sich etwa 100 Kauffahrer befanden, daß er am 9. Dezember von Texel absegelte, infolge schlechten Wetters genötigt war, vier Tage später Vlissingen als Nothafen anzulaufen, und erst am 28. Dezember weiterfahren konnte⁸. Auch Admiral Lambert Hendricksz widerfuhr fast zur selben Zeit das gleiche Schicksal. Er verließ den Briel am 9. November und mußte schon am nächsten Tage in dem etwas südlicher gelegenen Hellevoetsluis vor Anker gehen. Als sich das Meer am 9. Dezember wieder beruhigte, trat er die Ausreise an⁸.

Bis tief in den Winter hinein betrieben die Holländer den Verkehr mit den Mittelmeerländern. Eine zeitlich genau abgegrenzte Winterlage, wie die Ostseefahrt sie kannte, gab es in der Straatfahrt nicht, weil hier die klimatischen und maritimen Verhältnisse viel günstiger waren als in den nordeuropäischen

¹ Remonstrantieboek I. p. 1ff. In dem Verzeichnisse ist der 10. Oktober 1627 als Datum eingetragen.

² Admiraliteit Nr. 963.

⁸ Admiraliteit Nr. 962.

Gewässern. Daher segelte man aus, sobald es Wind und Wetter erlaubten und stellte die Fahrt gewöhnlich nur in den Monaten Januar und Februar ein. Manchmal war es schon im Dezember nicht mehr möglich, Reisen nach dem Mittelmeer zu unternehmen.

Wir können nicht sagen, ob die von Holland abgehenden Schiffe regelmäßig Supercargi an Bord hatten, d. h. Bevollmächtigte der Befrachter, die für Rechnung ihrer Auftraggeber die Ladung bis zum Absatzhafen begleiteten, sie den Faktoren übermittelten oder selbst verkauften. Manchmal mußte der Supercargo auch für Beschaffung der Rückladung Sorge tragen. Derartige Kargadore fehlten auf keinem der in den Archipel segelnden Kornschiffe, und zwar waren es zumeist Juden, die das türkische Getreide einkauften¹.

Obwohl die Straatzfahrer wenig Raum für die Passagiere besaßen und zur Personenbeförderung nicht eingerichtet waren, nahmen viele Kapitäne auf der Hin- und Rückfahrt Kaufleute, Handwerker oder befreite Sklaven mit. Auf einem nach Milos verschlagenen niederländischen Schiffe, das längere Zeit in spanischen Diensten gestanden hatte, befanden sich als Passagiere auch eine junge Spanierin mit ihrer schwarzen Sklavin². Über Passagekosten wird uns leider nichts mitgeteilt. Vermutlich rechnete der Schiffer den Fahrpreis so hoch, daß er ein vorteilhaftes Geschäft dabei machte. Gesandte, Konsuln und Kommissare der Generalstaaten reisten bisweilen per Kriegsschiff³, auch der Gattin Hagas ward diese Vergünstigung zuteil.

¹ Vgl. darüber Theodor Reiniersz an d. Generalst., 28. Juni 1632, Haga an d. Generalst., 27. April 1632, Memorial vom 25. Juni 1632.

² a Haga an d. Generalst., 1. April 1628. Auf diesem Fahrzeuge hatte kurz vor der Katastrophe eine Meuterei griechischer Matrosen stattgefunden, wodurch 22 Niederländer und Deutsche ums Leben gekommen waren. Die Meuterer wollten das Fahrzeug verkaufen, Kontanten und Güter unter sich verteilen, aber der Sturm warf das Schiff an die Gestade von Milos. Dort entdeckten es die Türken. Sie brachten es nach Chios und sandten die Spanierin nebst ihrer Dienerin nach Konstantinopel. Beide Frauen kamen in den Harem des Großherm.

³ So reiste der Konsul Pauw 1621 mit dem Orlogschiff „den Ball“ nach Aleppo.

Außerordentlich selten findet man in den Quellen Angaben von Frachtpreisen. Velius bemerkt einmal, daß in den 90 er Jahren des 16. Jahrhunderts die Frachten nach Italien sehr teuer gewesen seien, und daß man ohne Widerstreben 100 fl. für den Transport von einer Last Korn bezahlt habe¹. 1615 wurden die Frachtkosten nach Marokko auf zehn Prozent vom Werte der Waren veranschlagt². Wie aus einem am 3. Februar 1628 in der Gesandtschaftskanzlei zu Konstantinopel aufgenommenen Protokoll hervorgeht, hatte der Schiffer David Pietersz (cleyn David) Führer des Fahrzeuges „den Goliath“ 16/1700 fl. in acht Monaten an Frachten verdient⁸. Bei der Frachtpreisbildung sprachen verschiedene Faktoren mit, großes oder kleines Angebot von Schiffen, starke oder schwache Nachfrage nach Fahrzeugen, Wehrbarkeit der Segler, Lage des Bestimmungshafens und Entfernung vom Abgangsort sowie vor allem Zunahme oder Abnahme des Seerüberunweßens. Aus der oben erwähnten Notiz in der Chronik des Velius ist zu ersehen, daß die Maßeinheit der zum Versand bestimmten Ware für die Berechnung der Fracht ausschlaggebend war⁴.

Mit Vorliebe pfl egten die Holländer ihren Schiffen Namen von Heiligen zu geben, ein Gebrauch, der bekanntlich auch in der hansischen Schifffahrt herrschte⁵, während die Engländer derartige Benennungen vermieden⁶. Daneben verwandte man in den Niederlanden Tier-, Orts- und Eigennamen oder taufte die Fahrzeuge Glaube, Liebe, Hoffnung, Treue, Gerechtigkeit usw.⁷.

1 Velius, p. 490 Anm. 1.

2 De Castries, ü. p. 518.

8 Und zwar für Warentransporte von Amsterdam nach Livorno und zwei Salzreisen von dort nach Setubal.

4 Wie in der hansischen Schifffahrt. Vgl. Daenell, Blütezeit n. p. 362.

5 Siehe Th. Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte, p. 263. Daenell, Blütezeit U. p. 351, Stieda, Revaler Zollbücher, Einleitung p. LXVII. Agats, Der hansische Baienhandel (Heidelberg 1904) p. 36.

6 Epstein, Levant Company, Manusk. p. 117 ff.

7 Eine bunte Reihe von niederländischen Schiffsnamen enthält Beilage Nr. X.

Bisweilen ward der Schiffsname Gegenständen oder Berufszweigen entlehnt, die mit Reederei in gar keinem Zusammenhänge standen, wie z. B. „de Koetswagen, het Postpaert“ oder „de Schaepeherder“. Daß unter Umständen Name oder Wappen eines Fahrzeuges für seine Eigentümer verhängnisvoll werden konnte, lehrt **ein** Bericht Hagas aus dem Jahre 1628. Wir sprachen oben von einem holländischen Segler, der an die milesische Küste ver schlagen ward. Er führte den Namen „Santa Maria“ und **trug**, da sein aus Edam stammender Schiffer in Danzig wohnte, das Wappen des polnischen Königs im Schiffsspiegel. Als der Orateur die Freigabe des Fahrzeuges verlangte, weigerte **sich** der türkische Admiral, dieser Forderung zu willfahren, weil er die Santa Maria für **ein** feindliches Schiff hielt. So verblieb der Segler in den Händen der Türken. Um nicht unnötiger weise den Osmanen einen Vorwand zu **Obergriffen zu** bieten, riet Haga der Union, Maßregeln zur Beseitigung fremder Wappen schilder zu treffen und die Benennung der Straatfahrer nach Heiligen zu verbieten¹.

Während die Resolutionen der Generalstaaten, die Berichte der Direktoren und Marinebehörden sehr oft Handelsschiffe von 200, 250, 300, ja 400 Lasten erwähnen, ist in den Lastgeld rechnungen kein Segler von über 180 Lasten verzeichnet. Es macht den Eindruck, als hätten Kaufleute, Reeder und Schiffer bei größeren Fahrzeugen nur das für mehrere Befrachter im Plakat festgesetzte Minimum von 180 Lasten angegeben². Und das scheint im Einverständnis mit Direktoren und Lastgeldkollektoren geschehen zu sein, denn wir vernehmen keine Klagen über zu niedrige Lastenangaben.

Selbstverständlich war nur der wirklich belastete Schiffsraum abgabepflichtig. So erklärt es sich, daß wir manchmal bei Ein- und Ausgang desselben Fahrzeuges verschiedene Lasten-

¹ Haga an d. Generalst., 27. Mai 1628.

² Vgl. S. 199. Ferner Klerk de Rens, *Geschieht!. Überblick der administrativen, rechtlichen und finanziellen Entwicklung der niederländisch-ostindischen Kompagnie*, p. 117.

siffern eingetragen finden¹. Daher ist den in den Rechnungen vorliegenden Zahlen eine gewisse Vorsicht gegenüber am Platte. Sie leisten auch bei Schiffen unter 180 Lasten keine unbedingte Garantie für die tatsächliche Schiffsgröße, obgleich wir im allgemeinen annehmen dürfen, daß die Straatfahrer vollbeladen aus segelten und heimkehrten. Wie wären sonst die Reeder auf ihre Kosten gekommen? Wie hätte sich die teure und mit schweren Gefahren verbundene Seereise rentieren sollen?

Um das Verhältnis der damaligen zur heutigen Schiffsgröße klarzustellen, müssen wir das alte Gewicht in das jetzt übliche Maß umsetzen. Rechnet man die Last zu 2 1/2 Registertonnen² so entsprach der Mittelmeerfahrer von 180 Lasten einem modernen Segler von 450 Registertonnen. Er war also ein sehr kleines Fahrzeug. Wir dürfen aber nicht vergessen, daß man noch vor 50 Jahren Kauffahrer von 300 Lasten für stattliche Schiffe hielt, und daß solche von 1000 Lasten für wahre Monstra angesehen wurden.

Im Vergleich zu den Holländern weisen die in den Amsterdamer Listen eingetragenen deutschen Segler durchschnittlich niedrigere Lastenziffern auf. Wenn Daenell in seiner „Blütezeit der Hanse“ bemerkt, daß Hamburg und die wendischen Städte nach dem 15. Jahrhundert „an ihrer Vorliebe für kleinere Schiffe auffallend stark festhielten“³ so wird diese Behauptung durch die Lastgeldregister bis zu einem gewissen Grade bestätigt. *

Zur Illustration möchten wir an Hand der ersten drei Rechnungen die Größenverhältnisse der niederländischen und

¹ Beilage Nr. XU. Einkommend gab der Schiffer Franck Coraelisz. t'Kindt, Schiff „den Römer“ 140 Lasten, ausgehend 130 an.

² Stieda, Zollbücher, Einleitung p. LXXXV, Daenell, Blütezeit II. p. 347f.

³ Zu 1 1/2 Registertonnen berechnen die Schiffslast: Ehrenberg, Hamburg und England p. 235f. Anm. 4; G. Sello, Oldenburgs Seeschiffahrt in alter und neuer Zeit (Hans. Pfingstblätter) H. p. 13 Anm. 1.

⁴ II. p. 346.

deutschen Fahrzeuge in tabellarischer Übersicht vor Augen fahren:

A. Holländer¹

Jahr	unter 100 Lasten	100 Lasten	über 100 Lasten
1645/46	6	3	21
1646/47	7	3	418
1647/48	17	15	37

B. Hansen⁸

1646/46	9	5	2
1646/37	11	1	2
1647/48	11	4	8

Der holländische Schiffsbau richtete sich wie der hansische in erster Linie nach dem Handelsbedürfnisse. Schnellsegler brachten den Kaufleuten wenig Vorteile. Sie brauchten breite, plumpe Schiffe mit großen Laderäumen, die Massen- und Stückgüter zu gleicher Zeit befördern konnten. Durch die Bilder niederländischer Seemaler, durch Kupferstiche und Radierungen sind die „Dickbäuche“ der Republik so allgemein bekannt, daß uns eine Beschreibung ihres Aussehens überflüssig erscheint

Auch die Engländer hatten denselben Schiffstyp, während * für die Provençalen der Hauptwert eines Seglers in seiner Schnelligkeit lag, die es dem Schiffer ermöglichte, überall rasch zur Stelle zu sein und möglichst oft zwischen Marseille und den Levanteplätzen hin- und herzufahren. „Pour naviguer de conserve avec un lourd vaisseau hollandais“, schreibt Masson, „un capitaine provençal était obligé de n'employer que le quart de sa voilure“ ⁴

¹ Wir haben alle Schiffe, die ohne Angabe des Heimatshafens eingetragen sind, hinzugezählt, da es sich bei ihnen durchweg um niederländische Fahrzeuge handelt.

⁸ Bei 20 Seglern betrug die Lastenziffer 180.

* Über die Teilnahme der Hansen am niederländischen Mittelmeerverkehr vgl. den Exkurs.

⁴ Masson, p. 476.

Ist es auch vorderhand nicht möglich, den Gewinn oder Verlust von irgend einer Amsterdamer Reederfirma aus jener Zeit nachzuweisen, so lassen doch die vorliegenden Berichte zur Genüge erkennen, daß die holländischen Schiffseigentümer in Südeuropa viel Geld verdienten, und daß die Frachtschiffahrt das Hauptgeschäft der Niederländer im Mittelmeergebiete war.

Exkurs.

Statistik des Amsterdamer Mittelmeerrerkehres von 1646/47.

(Nach einem Zollregister aus den genannten Jahren.)

Wir sind in der glücklichen Lage, die im vorigen Kapitel angestellten Betrachtungen durch ein umfangreiches und wertvolles Zahlenmaterial vervollständigen zu können. In dem Archiv des Direktoriums befindet sich unter den Rechnungen eine Handschrift „den ophief van een half per cent over goederen na en uyt de Middellant. Zee“¹ betitelt, in der die vom Frühjahr 1646 bis Frühjahr 1647 in Amsterdam eingetroffenen und von Amsterdam abgegangenen Straatfahrer, die ein- und ausgeführten Waren sowie die Namen der Versender und Empfänger eingetragen sind. Diese Aufstellung gibt uns nicht nur bedeutsame Fingerzeige für die Schiffahrtsgeschichte, sie bildet auch einen sehr wichtigen Beitrag zur Warenkunde des 17. Jahrhunderts und läßt uns endlich einen tiefen Blick in die am Mittelmeerhandel beteiligten Amsterdamer Kaufmannskreise tun.

L Ursprung, Äußeres und Einrichtung des Registers.

Wie schon aus dem Titel des Dokumentes hervorgeht, handelt es sich um ein Zollregister, das folgenden Ursachen seine Entstehung verdankte. Wir haben früher das Auftreten der

¹ Vgl. Übersicht über das Quellenmaterial: Rechnungsablage.

französischen Kaper erwähnt und an Hand der im Anhang veröffentlichten Verlustliste dargelegt, welcher schweren Schaden die Korsaren dem holländischen Mittelmeerhandel zufügten. Zwar gab ihnen der blühende Schmuggelverkehr der Niederländer mit spanischen Provinzen berechtigten Anlaß, Frachtschiffe der Republik nach „unfreien“ Gütern zu durchsuchen. Aber diese Visitationen führten zu Übergriffen und Mißhandlungen von Seeleuten, welche die holländischen Kaufleute und Reeder 1645 nicht länger dulden wollten. Sie setzten es durch, daß in diesem Jahre Jan Reynst als Bevollmächtigter nach Paris gesandt wurde, um mit Hilfe Osterwycks, des Vertreters der Generalstaaten am Hofe Ludwig XIV., die geraubten Schiffe und Waren zu reklamieren¹. Zu gleicher Zeit sollte Reynst Schadenersatz fordern und die französische Regierung bewegen, für besseren Schutz der Schifffahrt im Golf du Lion „Sorge zu tragen. Zur Lösung dieser Aufgabe waren aber große Geldmittel erforderlich. Da Reynst mit einer täglichen Zulage von 18 fl. den habgierigen Pariser Kommissaren gar nichts bieten konnte*, die Hochmögenden jedoch nach ihrer Gewohnheit jegliche Unterstützung verweigerten⁸ blieb den am Mittelmeerhandel interessierten Städten nichts anderes übrig, als selbst die Kosten der Gesandtschaft zu tragen und die nötigen Summen vorzuschießen. Am 10. Dezember 1645 beschloßen Amsterdam, Rotterdam, Schiedam, Hoorn, Enkhuizen, Edam, Monnikendam und Medemblik⁴ einen Wertzoll von 1/10 Prozent auf alle ein- wie ausgehenden Schiffe und Waren zu legen, die vom Mittelmeergebiet kamen oder dorthin gesandt wurden. Mit der Erhebung dieser Gebühr in Amsterdam ward der Direktor Pieter van Loon⁶ am 30. Mai 1646 vom Magistrat der Stadt betraut⁶. Ob man von vornherein einen bestimmten Zeitraum für die Eintreibung des Zolles festsetzte, ist ans den

¹ L. van Aitzema, Saken van Staet ÜL p. 91 f.

⁹ Presentieboek d. Dir. p. 24, 25. September 1645.

⁸ Ebenda, p. 24, 10. Oktober 1645.

⁴ Fol. 1 der Handschrift.

⁶ Elias, De Vroedschap van Amsterdam L p. 448.

⁸ Presentieboek, p. 25, 31. Mai 1645.

Akten nicht zu ermitteln. Die Eintragungen van Loons brechen am 6. Kai 1647 plötzlich ab, weil die Auflage ihren Zweck erfüllt hatte, und der Vorschuß gedeckt war. Im folgenden Monat, am 13^{ten} Juni 1647, revidierten die Direktoren des Levante handels die Rechnung, schlossen sie ab¹ und übersandten sie der Generalitätsrechenkammer im Haag.

Das vorliegende Register umfaßt keineswegs die Resultate der in den oben genannten acht Städten veranstalteten Zoll erhebung. Es enthält nur die Amsterdamer Einnahmen, während uns die Ergebnisse der übrigen Orte — von zwei Plätzen ab gesehen — leider unbekannt sind*. Bis zum Ende des Jahres 1646 hatte Hoorn 900 fl. eingenommen, die Amsterdam über mittelt und am 11. Januar 1647 im Register gebucht wurden². Die Kollekte in Medemblik ergab laut Eintrag vom 18. Mai 1647 nicht mehr als 271 fl.³ Es ist auf Grund dieser dürftigen und unvollständigen Notizen gar nicht möglich, sichere Schlüsse auf die Stärke des Hoorners und Medembliker Mittelmeerverkehrs von 1646/47 zu ziehen. In manchen Häfen scheint die Ein führung des Zolles auf große Schwierigkeiten gestoßen zu sein, die wohl ähnlicher Natur waren, wie wir sie bei der Besprechung des Lastgeldes kennen gelernt haben. So sahen sich die Amsterdamer Direktoren am 19. Oktober 1646 gezwungen, die Stadt Enkhuizen zur Erhebung der ¹⁰prozentigen Auflage nach drücklich zu ermahnen⁴.

Van Loons Einnahmen betragen bis zum 6. Mai 1647 30 242 fl. 4 st. 8 pen., wovon 28 270 fl. an Gerrit Reynst, der vermutlich die Interessen des Pariser Unterhändlers wahrnahm, ausbezahlt wurden⁵. 1648 begegnen wir dann zum letzten Male einer Nachricht über diesen Zoll. Am 1. Mai erklärte van Loon den Direktoren, die in acht Städten erhobene Auflage habe einen

1 Vgl. FoL 278 der Handschrift.

2 Fol. 209 der Handschrift.

3 Wir möchten annehmen, daß es sich bei diesem Betrage nur um einen Teil der Medembliker Einnahmen handelt.

4 Fresentieboek, FoL 26.

5 Vgl. Übersicht der Ausgaben in d. Handschrift.

Überschuß von etwa 5000 fl. abgeworfen¹. Mag es auch be-
dauerlich sein, daß uns nur eine einzige Abrechnung erhalten
geblieben ist, so werden wir durch den Inhalt des Amsterdamer Re-
gisters reichlich für alles Fehlende entschädigt. Bieten doch die
nüchternen Ziffern, die trockenen Eintragungen eine Fülle von
hochinteressanten Mitteilungen über Handel und Verkehr des
17. Jahrhunderts. Außerdem übertrifft diese Handschrift, was
Vollständigkeit, Genauigkeit der Buchführung und Zuverlässig-
keit angeht, sämtliche bisher veröffentlichte Zollregister. Man
kann es nicht genug beklagen, daß sich die Liste Pieter van
Loons über einen so engbegrenzten Zeitraum erstreckt, daß sie
kaum ein Jahr umfaßt. Läge uns ein derartiges Material für
ein Jahrzehnt vor, was wäre daraus für die niederländische und
die allgemeine Handelsgeschichte zu lernen gewesen!

Bevor wir aber die Resultate des Registers im einzelnen
untersuchen, ist es notwendig, einen Blick auf das Äußere und
die Einrichtung der Handschrift zu werfen. Sie bildet einen
Papierkodex von 281 beschriebenen und 9 unbeschriebenen Folio-
blättern. Alle Eintragungen sind von ein und derselben Hand
gemacht und wahrscheinlich aus einer nicht mehr vorhandenen
Kladde in die Reinschrift übertragen worden. Beim Zusammen-
heften der einzelnen Papierlagen hat man genau auf Reihenfolge
und Zusammengehörigkeit geachtet. Ebenso wenig darf das Be-
streben des Schreibers verkannt werden, alle Posten und Ziffern
sorgfältig untereinander zu setzen, wodurch die Übersicht der
zahlreichen Eintragungen sehr erleichtert wird. Schreibfehler
kommen vereinzelt vor, Rechnungsfehler bei einigen Gewichts-
ziffern oder Stückzahlen, wo eine Null zu viel oder zu wenig
angehängt ist. Vielleicht sind auffällige Differenzen in den
Durchschnittspreisen teilweise auf solche nicht erkennbare Irrtümer
zurückzuführen.

Das Register zerfällt in zwei Teile, in eine Ein- und Aus-
fuhrliste. Monatlich wird über die vom 1. bis zum 31. Tage
eingelaufenen Zollerträge Rechnung abgelegt, und zwar geht der

¹ Presentieboek, 1648.

Export stets dem Import voraus. Die im ganzen übersichtlichere Importliste besteht aus Abschriften der Schiffsmanifeste. Manchmal sind es nur Auszüge daraus, wenn das Fahrzeug nicht die volle Ladung in Amsterdam löschte. Den Kopf jeder Eintragung bilden Namen und Datum des Tages, an dem für die letzte der mit dem betreffenden Schiff gekommenen Waren die Abgabe bezahlt war. Dann folgt der Name des Schiffers, sein Heimatsort sowie der Ankunftstag des Seglers auf der Amsterdamer Heede. Darunter werden die Namen der verschiedenen Empfänger gebucht, bei jedem Kaufmann die für ihn bestimmten Artikel, deren Werte und die bezahlten Gebühren notiert. Schiffsnamen, Schiffswerte und Schiffsabgaben schließen die Eintragungen gewöhnlich ab. Zur Verdeutlichung mag nachstehendes Beispiel dienen:

Dingsdach den 8 July 1646.			
fobbert parcker van Lonnen			
den 20 Juny 1646 gecomen uyt de straet			
solvit p Carel van peene voor		fl.	st. pen.
60 pypen oly waart 10,200 g		51	— —
solvit p Jan webster voor			
150 balen anys wege 30,500 pond			
waart 5,185 g		25	18 8
12 balen comyn 1200 pond 215 g		1	1 8
solvit pr Carel van peene voor			
110 sivilische pypen oly wt 18,700 g		93	10 r-
60 pypen oly waart 10,200 g		51	— —
85 pypen boom oly wt 14,450 g		72	5 —
solvit p Gerrit kuysten			
91* lasten lynsaat wt 1,710 g		8	11 —
solvit p Carel van peene voor			
4 pypen olie waart 680 g		3	8 -
solvit p de Schipper voor			
syn schip (Name fehlt) waart 16,000 g		80	— —
		386	14 —
Aff voeringel		7	12 —
		379	2 —

1 Bedeutet wohl Abzug für den Zolleinnehmer.

...

		fl.	8t.
Donderdach den 31 mey 1646.			
Jochem martensz naar de straat pr Jan andrea tensiny voor 1 vat met cramerie waart	300 g	1	10
Jochem martens naar Genua p Cornells van Goor voor 32 000 pond christoffels toeback	6400 g	32	—
(Schloß der Seite)		33	10
Jochem martensz naar Genua pr baltasar Coeymans voor 1 pack met 8 halve inlants laeckens waart	1 280 g	6	8
Jochem martens naar Genua p nicolaes Le clerck voor 1 cas met 24 pond lamphers wt	1100 g	5	10
18 ellen amelaken ¹ i \ waart	150 g	15	6
21 ellen servet			5
baltje stobbe naar Venetien p Guilljelmo bartolottj voor 4 packen en 2 vaten met 2 600 pond was waart	1 660 g	7	16
Jochem martens naar Genua p Guilljam bartolottj voor 7 pack 6 vaten met 6 600 pond was wt	3 960 g	19	16
Bochen stobbe naar Venetien pr manuel benevista voor 1 kist boecken waart	160 g	—	16
		41	1

1 Tischtücher.

2. Die Schifffahrtstabeilen.

Wir haben in den folgenden Aufstellungen den Versuch gemacht, die im Zollregister enthaltenen Zahlen und Angaben, soweit sie auf die Schifffahrt Bezug haben, zusammenzufassen. Für das Zustandekommen dieser Tabellen leisteten die früher besprochenen Lastgeldrechnungen wirksame Hilfe. So war es bei einer großen Anzahl von Fahrzeugen möglich, die offiziell angegebenen Lastenziffer einzutragen. Infolge der geschickten Anlage des Einfuhrregisters, infolge der sorgfältigen Führung der Schiffsmanifeste gibt die Liste der eingelaufenen Segler ein fast vollständiges Bild, das kaum noch erklärender Worte bedarf. Die zweite Tabelle dagegen zeigt Lücken über Lücken. Diese Erscheinung muß zum Teil auf die Einrichtung des Ausfuhrregisters zurückgeführt werden, das keinen Überblick über die Ladungen der einzelnen Schiffe gewährt und verhältnismäßig wenig Mitteilungen über Namen und Werte der Fahrzeuge bringt. Sodann aber ist zu bedenken, daß die Schiffsgebühr bei der Ausfahrt des Seglers sehr häufig im Heimatshafen erhoben wurde. Liefen doch verschiedene Schiffe Amsterdam nur zu dem Zwecke an, die Ladung zu ergänzen. Um daher festzustellen, wieviele Fahrzeuge 1646/47 von der holländischen Metropole nach dem Mittelmeer gesegelt sind, bleibt uns kein anderer Weg übrig, als die im Exportregister vorkommenden Schiffersnamen zusammenzuzählen. Daß wir dabei zu einem falschen Resultate gelangen können, liegt auf der Hand. Denn in punkto Namensschreibung ist gerade das Ausfuhrregister nicht immer zuverlässig. Was lag dem Rechnungsführer daran, ob sein Schreiber den ihm diktierten Schiffersnamen richtig verstanden hatte, ob Jan Jacobsz oder Jacob Jansz in die Listen eingetragen wurde, wenn nur die Wertangaben und die sich aus ihnen ergebenden Gebühren stimmten. Andererseits war es keine kleine Aufgabe, die häufig wiederkehrenden Namen genau voneinander zu unterscheiden, und gewiß schlichen sich auch beim Übertragen der Einzelbuchungen in die Reinschrift Fehler ein.

Deshalb ist die von uns herausgerechnete Zahl der aus*
gesegelten Schiffer' mit Vorsicht aufzunehmen. In manchen
Fällen, wo andere Vornamen zu ähnlich klingenden oder gleichen
Hauptnamen treten, handelt es sich wahrscheinlich um ein und
dieselbe Peraon.

Während die Ankunftsstage der heimgekehrten Kauffahrer
regelmäßig eingetragen sind, hat man bei keinem der ausge-
gangenen Schiffe das Abfahrtsdatum vermerkt. Nur ein einziges
Mal läßt es sich aus einer anderen Quelle nachweisen. Die
Rubrik „Bestimmungshafen“ konnte in der zweiten Tabelle fort
gelassen werden, weil hinter allen im Ausfuhrregister genannten
Fahrzeugen die Notiz „naar de straat“ steht, ohne nähere Be-
zeichnung des Platzes.

Wir lassen die Tabellen folgen.

Eingetragene
Lastenzahl

1000000

Datum der Heimkehr	Abgangsort	Name des Schiffes	Name des Schiffers	Behelmaten	W	9 000	8 500	100	140	180	100	180	100	180	—
11. Juni 1646	Mittelmeer ¹	den Jems (Thems?)	Robbert Barrels	London											
11. Juni 1646	Majorka ²	de Star	Hans Cock	Lübeck											
11. Juni 1646	Venedig	de Roemer	Franck Cornelissen t'Kindt	Amsterdam					18 000					97 500	
14. Juni 1646	Venedig	St. Jan	Cornelis Harmensen	Amsterdam					12 000					81 805	87
20. Juni 1646	Mittelmeer	den Coopman van Livorno	Robbert Parcker	London					16 000					61 340	8 8. Jun 1
21. Juni 1646	Mittelmeer	de Luypart	Thomas Clariks	London					14 000					82 450	7 3. Juli 1646
19. Juli 1646	Mittelmeer	de Schaepherder	Jan Dirckssen Canter	Amsterdam					14 000					73 465	23 27. Nov. 1646

¹ In der 14. Lastgeldrechnung wird Malaga als Abgangshafen des Schiffes bezeichnet.

² In der 14. Lastgeldrechnung = Malaga.

³ In der 14. Lastgeldrechnung = Clerq.

Zahl der
Empfehlungen

Datum der Heimkehr	Abgangsort	Name des Schiffes	Name des Schiffers	Beheimatet	Wert des Schiffes (in Gulden)	Eingetragene Lastenzahl	Wert der für Amsterdam bestimmten Ladung (in Gulden)	Zahl der Empfänger	Datum der Registrierung
11. Juni 1646	Mittelmeer ¹	den Jems (Thiems?)	Robbert Barrels	London	9000	80	41930	12	8. Juli 1646
11. Juni 1646	Majorka ²	de Star	Hans Cock	Lübeck	8 500	100	68450	2	10. Juli 1646
11. Juni 1646	Venedig	de Roemer	Franck Comelissen t'Kindt	Amsterdam	18000	140	97 595	43	7. Sept. 1646
14. Juni 1646	Venedig	St. Jan	Cornelis Harmenssen	Amsterdam	12 000	180	81805	37	2. Okt. 1646
20. Juni 1646	Mittelmeer	den Coopman van Livorno	Robbert Parcker	London	16000	100	61840	8	3. Juli 1646
21. Juni 1646	Mittelmeer	de Luypart	Thomas Clarik ^a	London	14 000	180	82460	7	8. Juli 1646
19. Juli 1646	Mittelmeer	de Schaepherder	Jan Dirckssen Canter	Amsterdam	14000	—	78466	28	27. Nov. 1646

¹ In der 14. Lastgeldrechnung wird Malaga als Abgangshafen des Schiffes bezeichnet.

² In der 14. Lastgeldrechnung = Malaga.

^a In der 14. Lastgeldrechnung = Clerq.

Datum der Heimkehr	Abgangsort	Name des Schiffes	Name des Schiffers	Beheimatet	Wert des Schiffes (in Golden)	Eingetragene Lastenzahl	Wert der für Amsterdam bestimmten Ladung (in Golden)	Zahl der Empfänger	Datum der Registrierung
26. Juli 1646	Livorno	de Maria	Jan Voys ¹	London	18000	150	137730	41	12. Sept. 1646
10. Aug. 1646	Malaga	St. Jan Batista	Adriaen Voesselman ²	Hamburg	6 000	60	82 445	18	6. Sept. 1646
27. Aug. 1646	Mittelmeer	de Jonas	Harper Cornelissen	Hoorn	18000	—	68165	28	26. Okt. 1646
29. Aug. 1646	Mittelmeer	de Propheet Samuel	Jacob Janssen	Oo8tzaam ⁸	16000	160	61086	40	18. Dez. 1646
21. Sept. 1646	Venedig	't Groene Veldt	Henry Paulssen	London	12000	100	66 770	9	6. Okt. 1646
9. Okt. 1646	Marseille	de Kleene Speramonde ⁴	Adriaen Bras	Hoorn	5000	—	34706	16	21. Nov. 1646
15. Okt. 1646	Mittelmeer	—	Pieter Janssen Blocker ⁶	Hoorn	—	—	181416	51	6. Dez. 1646

¹ Wahrscheinlich handelt es sich um denselben Schiffer, der in der 14. Lastgeldrechnung als Jean Wkyts ein getragen ist.

² In der 14. Lastgeldrechnung = Wesselman.

⁸ Oo8tzaam: östlich von Zaandam.

⁴ Vermutlich ein Schreib- oder Hörfehler. Das Schiff hieß wahrscheinlich „Sphera Mnndiu, ein Name, der ziemlich häufig vorkommt.

⁸ Die Schiffegebühr wurde in Hoorn bezahlt, daher fehlt auch die Wertangabe des Fahrzeuges.

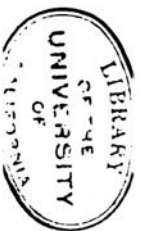
Datum der Heimkehr	Abgangsort	Name des Schiffes	Name des Schiffers	Beheimatet	Wert des Schiffes (in Gulden)	Eingetragene Lastenzahl	Wert der für Amsterdam bestimmten Ladung (in Gulden)	Zahl der Empfänger	Datum der Registrierung
23. Nov. 1646	Malaga	St. Antony ¹	Theunis Marcussen	Hamburg	7 000	80(?)	37 020	8	28. März 1647
23. Nov. 1646	Malaga	de Liefde	Hans Piettersen	Hamburg	6 000	80	35 105	5	16. April 1647
24. Nov. 1646	Malaga	de Hoop	JanMeynertssen	Hamburg	8 000	—	45 620	10	18. April 1647
28. Nov. 1646	Malaga	den Pellecaen	Claas Richterssen ²	Hamburg	7 500	100	29 000	1	27. Dez. 1646
1. Dez. 1646	Mittelmeer	de Swaan	Albert Pietersen Deucht	Enkhuizen	14 000	180	51 115	21	29. April 1647
3. Dez. 1646	Mittelmeer	de Jeronimo	Meyndert Janssen Schellinger	Medemblik	17 000	—	76 315	16	23. März 1647
3. Dez. 1646	Marseille	de Gedion	Hendrick Steenblinck	Hamburg	14 000	130	40 875	28	25. März 1647
9. Jan. 1647	Malaga	de Haen	Hendrick Evertssen Croeger	Stavoren	6 000	—	33 255	4	23. März 1647

¹ In der 14. Lastgeldrechnung trägt das Fahrzeug den Namen „St. Joryaen“.

² 14. Lastgeldrechnung = Claes Richersz.

Eingetragene
Leistungsahl

. Lastgeldrechnung



1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

[The page contains extremely faint and illegible text, likely bleed-through from the reverse side of the document. The text is too light to be transcribed accurately.]

Name des Schiffes	Name des Schiffers	Beheimatet	Wert des Schiffes (in Gulden)	Ein- getragene Lasten- zahl	Wert der in Amsterdam erhaltenen Ladung (in Gulden)	Zahl der Amster- damer Be- frachter
—	Huybert Cornelisz	—	—	—	490	1
St. Maria	Jacob Symensz Taenman oder Taender	Hoorn ¹	—	—	28 840	8
St. Pieter	Pieter Jaspersz	Hoorn	—	—	11 760	2
de Kleyne Speramonde ²	Jacob Claasz Cooper	Hoorn	6 500	80	15 720	8
—	Heyn (Hendrick) Symonsz	—	—	—	4 700	2
den Eenhoorn	Hendrick Vechtersz ³	—	22 000	180	46 490	18
—	Albert Cornelisz	—	—	—	445	1
de Propheet Samuel	Jacob Jansz ⁴	Oostzaan	18 000	160	46 170	18
—	Cors Cornelisz	—	—	—	1 195	8
St. Jacob	Cornelis Claasz Clamor	—	16 000	120	—	—

¹ Lastgeld und Schiffsgebühr wurden in Hoorn bezahlt, ebenso beim folgenden Schiff.

² Vgl. Tabelle I. S. 223 Anmerkung 4.

³ Dieses Schiff war 1645 mit einer großen Ladung Stückgüter von Livorno abgefahren. Französische Korsaren brachten es auf und erklärten, der Schiffer habe einige Waren in Sizilien geladen. Später (wahrscheinlich noch im gleichen Jahre) gab man das Schiff wieder frei. Vgl. Beilage X.

⁴ 1649 erbeuteten französische Kaper das Fahrzeug und beraubten es. Vergl. Beilage X.

—————

Name des Schiffes	Name des Schiffers	Beheimatet	Wert des Schiffes (in Gulden)	Ein getragene Lasten zahl	Wert der in Amsterdam erhaltenen Ladung (in Gulden)	Zahl der Amster- damerBe- frachter
St. Jeronimus	Jan Jacobsen Coy	—	20000	180	85860	7
—	Reynier Jacobsz	—	—	—	88 720	24
—	Alewyn Claasz	—	—	—	240	1
Beverwyck	Daniel Hollaer (Hollart)	Amsterdam	12000	110	41565	13
—	Symon Jansz	—	—	—	400	1
—	Willem Rosmayr	—	—	—	4665	1
—	Daniel Jansz	—	—	—	420	1
—	Beyer Comelisz	—	—	—	1200	1
—	Claas Pietersen	—	—	—	1880	1
de Gerechtigeyt1	Jacob Jacobsz	Dursterdam	15000	140	5560	1
—	Jacob Holthuysen	—	—	—	880	1
St. Jan	Tennis Gerritsz Schuyt	—	8000	120	—	—
In Summa:	90 Schiffer				2458148	

1 14. Lastgeldrechnung →Justitia.

3» Ergebnisse der Schiffsfahrtsstatistik.

Bei einem Vergleich der beiden Tabellen fällt schon äußerlich der starke Unterschied zwischen der Zahl der ein- und ausgefahrenen Schiffer ins Auge. Mag auch das Endresultat der zweiten Liste zweifelhaft sein, mag der eine oder andere Schiffername einem Hörfehler des Schreibers seine Entstehung verdanken, die Differenz bleibt beträchtlich. Eine ähnliche Erscheinung tritt übrigens auch in den von W. Stieda bearbeiteten Labecker Schiffsfahrtsregistern*) zutage. Die Verschiedenheit der Schlußziffern läßt sich einmal aus dem ungleichen Verhältnis von Ein- und Ausfuhr ableiten. Wie die Rubriken der Ladungswerte offenbaren, übertraf der Export Amsterdams den Import um 100 000 fl., eine beträchtliche Summe, die den Wert einer stattlichen Warenmenge oder sehr kostbarer Artikel repräsenteierte. Die Oberführung dieser Handelsgegenstände konnte unter Umständen eine große Anzahl von Schiffen erfordern. Mitunter genügte aber ein einziges Fahrzeug. Aus der zweiten Tabelle geht zur Evidenz hervor, daß Ladungen im Werte von 100 000 Gulden und darüber durchaus keine Seltenheiten waren.

Sodann käme in Betracht, daß in der Liste der ausgegangenen Segler acht Schiffe registriert sind, die in Amsterdam nur die Schiffsgebühr erlegt, demnach keine Ladung erhalten haben. Es ist nicht unmöglich, daß diese Kauffahrer nachher in anderen holländischen Häfen oder in England befrachtet worden sind. Vielleicht handelt es sich hier auch um Ballastschiffe.

Zur Lösung der Frage reichen aber diese Erklärungen keineswegs aus. Der Schlüssel des Rätsels liegt also an anderer Stelle verborgen.

Um die Mitte des 17. Jahrhunderts hatten wenig europäische Häfen eine derartige Schiffsfrequenz aufzuweisen wie Amsterdam. Seefahrer aller Nationen fanden hier Tätigkeit und Verdienst, und wer bereits in baltischen, norwegischen oder westdeutschen Küstenplätzen geladen hatte, versäumte nicht, die Stadt am Y auf der Fahrt nach dem Süden anzulaufen, wenn noch Laderaum vorhanden war. Da die Kaufleute ihre Waren auf möglichst viele Schiffe zu verteilen suchten, um sich vor schweren Verlusten zu schützen, herrschte in Amsterdam lebhaftes Nachfrage nach Fahrzeugen aller Art. Und offenbar sind die auf fallend niedrigen Ladungswerte in der zweiten Tabelle darauf zurückzuführen, daß die betreffenden Schiffer nur einige Frachten im Amsterdamer Hafen erhielten.

Das Prinzip der Warenverteilung war im Mittelmeergebiet viel schwerer durchzusetzen, weil sich die Schifffahrt auf keiner der südlichen Reeden — vielleicht mit Ausnahme von Livorno — so konzentrierte. Wie häufig mußten die Faktoren, wenn große Warenmengen zur Verladung kamen, zu fremden Kauffahrern ihre Zuflucht nehmen. Erschien eine niederländische Handelsflotte beispielsweise in der Stärke von zwanzig Segeln vor Venedig oder Genua, und war das Geschäft dort flau, so hatten die Schiffer oft monatelang zu warten, ehe sie Rückfrachten erhielten. Zu dem kehrte gewöhnlich nur ein Teil der ausgefahrenen Schiffer sofort nach der Heimat zurück. Die übrigen machten Reisen für südländische Kaufleute, fuhren nach französischen und englischen Häfen oder segelten vom Mittelmeer direkt nach dem Sund. Wenn daher die Statistik der ein- und ausgefahrenen Straatfahrer starke Unterschiede zeigt, so ist der Grund dafür in den eben angeführten Verhältnissen zu suchen.

Von den 39 im Einfuhrregister verzeichneten Schiffen gehörten:

- 20 nach den Niederlanden,
- 11 nach Hamburg,
- 12 nach Lübeck,
- 6 nach London.

" "

" "

" "

" "

" "

" "

" "

" "

" "

" "

" -----

" "

" "

" "

" "

sowie

- 1 aus Rotterdam,
- 1 „ Stavoren,
- 1 „ Terschelling,
- 1 „ Veere.

17 der in der ersten Tabelle genannten Schiffe kehren in der zweiten wieder. Diese Fahrzeuge segelten also, nachdem sie in Amsterdam gelöscht und neue Ladung erhalten hatten, wieder nach dem Mittelmeer aus.

Gerade ein Drittel der 1646/47 im Y eingetroffenen Straatfahrer bestand aus hansischen Schiffen. Ein Faktum, das für die Geschichte der deutschen Seeschifffahrt von nicht geringer Bedeutung ist. Denn es zeigt uns von neuem, daß nach dem Niedergang der Hanse Amsterdam der Platz geworden war, „wo der deutsche Seefahrer Erwerb und Beschäftigung suchte"!). Merkwürdigerweise wird bei allen im Einfuhrregister verzeichneten Hamburger Seglern Malaga als Abgangshafen genannt. Auch löschen diese Schiffe Waren, die ihren spanischen Ursprung nicht verleugnen können. Wir haben darin selbstverständlich keine zufällige Erscheinung zu sehen. Den Hansen standen die Häfen Spaniens und Portugals offen, sie konnten hier unter eigener Flagge frei ein- und ausfahren und daher den holländischen Kaufleuten vortreffliche Dienste leisten. Es wurde erwähnt, daß ein großer Teil des iberischen Handels während der Kriegsjahre mit hansischer Hilfe betrieben ward. Freilich hinderten die Handelsverbote auch niederländische Schiffe nicht, sich mit Todesverachtung in die Höhle des Löwen zu wagen. So hatten zwei der im Einfuhrregister eingetragenen holländischen Fahrzeuge Rückfrachten in Malaga erhalten, während bei anderen aus der „straat“ gekommenen Schiffen einzelne der gelöschten Waren auf Besuch spanischer Häfen schließen lassen. Allerdings war 1646 und 47 der Zugang zu den Reeden Iberiens nicht mehr so schwierig wie in den zwanziger und dreißiger Jahren, wo niederländische Schiffer, Reeder und Befrachter bei derartigen Unter-

→ D. Schäfer, Marine-Rundschau 1906, Heft 11, p. 1866.

nehmungen das größte Risiko liefen. Im allgemeinen aber benutzten die vorsichtigen Amsterdamer Kaufleute lieber hansische Segler, wenn es galt, Waren nach Spanien zu versenden oder von dort zu beziehen. Freilich mußten auch die deutschen Seeleute oft genug die bittere Erfahrung machen, daß auf spanische Zugeständnisse kein Verlaß war¹⁾)

Seit dem Beginn des 16. Jahrhunderts standen die Hansen in direkten Beziehungen zu Spanien und Portugal²⁾). Dieser Verkehr gewann an Bedeutung, als Philipp II. im Verlauf des flandrischen Krieges Repressalien gegen die Niederländer ergriff und ihnen Lissabon verschloß. Aus den Maßnahmen des Königs zog Hamburg den größten Vorteil Ernst Baasch hat nachgewiesen, daß noch im Jahre 1625 die Fahrt nach Iberien ein Fünftel des hamburgischen Gesamtverkehrs ausmachte. Die Hamburger Schiffsliste von 1647 führt allein 65 Kauffahrer an, die von der Elbe nach dem Südwesten Europas segelten³⁾). Leider wissen wir nicht, wie viele dieser Fahrzeuge Amsterdam berührt und hier für Spanien bestimmte Güter geladen haben.

Der Registereintrag „von Malaga gekommen“ darf uns keineswegs zu der Annahme verleiten, als hätten die Hamburger Segler andere Häfen der iberischen Halbinsel überhaupt nicht angelaufen. Wir brauchen nur einen Blick in die Schifferbücher

¹⁾ Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1897, p. 13.

²⁾ Der hansische Verkehr mit Spanien und Portugal bedarf noch eingehender Untersuchung. Wichtige Hinweise finden sich u. a. bei: E. Baasch, Hamburgs Seeschifffahrt und Warenhandel.

Burmeister, Beiträge zur Geschichte Europas im 16. Jahrh. aus den Archiven d. Hansestädte 1843, p. 130.

E. Kestner, Danzigs Handel mit Portugal, ferner: Die Handelsverbindungen der Hanse, speziell Danzigs mit Spanien und Portugal seit 1583. Zeitechr. d. westpreuß. Geschichtsvereins I. p. 97ff., V. p. 1ff.

Naudä, Getreidehandelspolitik d. europ. Staaten, p. 305ff.

Reichard, Die maritime Politik der Habsburger im 17. Jahrh., p. 64 ff.

D. Schäfer, Die deutsche Hanse (Monogr. z. Weltgesch.) XIX. p. 129.

Derselbe, Deutschland zur See, p. 15f.

³⁾ Hamburgs Seeschifffahrt, p. 31.

zu werfen, um zu erkennen, wie lebhaft hamburgische Kauffahrer Cadiz, San Lucar, Setubal, Lissabon, Oporto, Vianna und San Sebastian frequentierten¹⁾. Wahrscheinlich ist Malaga Endziel der Fahrt oder Hauptladeort gewesen. Auch die holländischen und englischen Schiffe, die 1646/47 von Venedig, Livorno und Marseille nach Amsterdam gefahren sind, werden die Beise in dem einen oder anderen Mittelmeerhafen unterbrochen haben. Mit Sicherheit können wir es von denjenigen Fahrzeugen an* nehmen, hinter deren Namen das Vermerk „gecomen uijt de straat“ oder „naar de straatff eingetragten ist Es wäre doch seltsam, wenn kein holländischer Schiffer in Genua Rückfrachten genommen hätte!

Von den Schiffsnamen und der Schiffsgröße ist an anderer Stelle bereits die Rede gewesen⁸⁾. Da die Angaben des Registers unsere Wahrnehmungen im wesentlichen bestätigen, haben wir weitere Erklärungen nicht mehr hinzuzufügen. Wichtiger sind die in der Handschrift mitgeteilten Schiffswerte, die uns gegen über den willkürlichen und phantastischen Schätzungen jener Tage auf festen Boden setzen und im allgemeinen als zuverlässige Notierungen angesehen werden dürfen. Einige Schiffer deklarierten freilich immer unter dem Werte, um einen Teil der Gebühren zu sparen. Denn den Schiffszoll zahlte, wie das Register aus weist, der Kapitän, der ihn später wohl mit der Reederei ver rechnete. Die in unseren Tabellen vorliegenden Schiffswerte schwanken zwischen 34 000 und 4000 fl. Daß für die Wert festsetzung die Größe des Fahrzeuges allein nicht maßgebend war, sehen wir aus einem Vergleich der Wert- und Lastenziffern. Auch andere Faktoren, Alter, Seetüchtigkeit, Ansehen und Be waffnung des Seglers sprachen bei der Schätzung ein gewichtiges Wort mit⁸⁾.

1) Hamburgs Seeschifffahrt, p. 81, 87. Auch drei Hamburger Schiffe, die im Jahre 1646 durch den Sund gingen, hatten in Cadiz geladen. Vgl. Sundzollregister L Schifffahrtstabellen p. 848, 845.

8) Vgl. S. 207 ff.

® W. Stieda, Revaler Zollbücher, Einleitung p. LXVTL

Wenn' der Wert eines in beiden Tabellen genannten Schiffes bei der Ausfahrt erheblich höher als bei der Heimkehr angegeben ist, so hängt das mit der Verproviantierung und Neuaustrüstung des Fahrzeuges zusammen, die nach jeder Reise erfolgte). Einzelne Kauffahrer waren durch Sturm und Wetter beschädigt oder leck geworden, andere hatten schwere Kämpfe mit Piraten zu bestehen gehabt, bei den dritten mußten Masten ersetzt und die Takelage ausgebessert werden.

Auch die Dauer der Winterlage⁸⁾ von 1646/47 läßt sich nach dem Register ungefähr berechnen. Sie währte von etwa Mitte Januar bis Mitte März. Am 9. Januar 1647 erschienen noch zwei Straatfahrer auf der Amsterdamer Reede, am folgenden Tage kam der Lübecker Segler St. Jan Batista als letztes Schiff, und schon am 16. März kehrte der erste Kauffahrer heim, der im Süden überwintert hatte. Leider können wir, wie gesagt, die Abfahrtstage der ausgegangenen Schiffe nicht mehr feststellen, aber die Daten der Wareneintragungen, die mit dem 28. Januar aufhören und am 11. März wieder beginnen, geben uns immerhin Anhaltspunkte, die Länge der Wintertihe zu erkennen.

→ Joh. Tjassens, *Zeepolitie d. vor. Nederlande*, p. 10f.

*) Vgl. auch S. 206f.

4. Die Waren&beHen. (s. S. 242.)

imports

copper pots



edig
im
a

98 245 28 465

in

—————

—

crystal
to
see whether

br

cent. water

chemicals

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Drogen (Fortsetzung)	Mittelmeer	29 Kisten 14 Packen 5 Körbe 3 Säcke 2 Ballen 1 Partie 1 Bündel	57 Fässer	}	13	11 986	
	Venedig	136 Ballen ¹ 20 Kisten 1 Partie	58 „			13	
		572 Ballen 79 Kisten 14 Packen 5 Körbe 3 Säcke 2 Partien 1 Bündel	120 Fässer	13	37 846		
Farben <i>colore</i>	a) Operment ² <i>yellow</i>	Venedig	50 Kisten			4 200	
	b) Zinnober <i>vermillion</i>	Venedig		1 Faß	180	235	1 Pfd. = ca. 1,30
	c) Ohne Bezeichnung <i>incastoreo</i>	Venedig	4 Kisten			420	

¹ Darunter 7 Ballen Prünellen, deren Wert man bei Drogen mitverrechnet hat. Siehe ferner Art.: Gläser-

² Ein aus Schwefel und Arsenik zusammengesetztes Mineral. Dasselbe kommt in Ungarn, in der Walachei, Böhmen, Tirol, Bosnien sowie in Persien und China vor und wird in der Malerei als gelbe Farbe verwandt. Auch Rauschgelb und Auripigment genannt. Vgl. darüber W. Stieda, Hansisch-venetianische Handelsbezieh. p. 101 f.

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Felle <i>furs</i>	Livorno Mittelmeer	2 Ballen 1 „ <hr/> 3 Ballen				400 200 <hr/> 600	
Fisetholz ¹ <i>hungenan yellow wood</i>	Mittelmeer Venedig				34 300 29 000 <hr/> 63 300	1 375 1 160 <hr/> 2 535	} 1 Pfd. = 0,04
Fliesen (aus Marmor) <i>marble sand</i>	Mittelmeer	1 Partie				3 000	
Galläpfel <i>crab apples</i>	Livorno Marseille Venedig	115 Ballen 151 „ 67 „ <hr/> 333 Ballen			29 000 38 250 17 060 <hr/> 84 310	5 800 7 650 3 620 <hr/> 17 070	} 1 Pfd. = 0,20 1 Pfd. = ca. 0,212
Garn { <i>yarn cotton</i>	Livorno Marseille Mittelmeer Venedig	7 Ballen 20 „ 11 ¹ / ₂ „ 10 „ <hr/> 48 ¹ / ₂ Ballen			2 200 4 100 5 600 1 500 ² <hr/> 14 000	2 200 4 100 5 600 3 975 <hr/> 15 875	

¹ Ungarisches Gelbholz. Es stammt von dem in Südeuropa wild wachsenden Perückenbaum und dient zum Gelbfärben von Leder und Wolle.

² 2 Gewichtsangaben fehlen.

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)	
Garn	b) Verschiedene Sorten <i>assorted + yarn</i>	Livorno			22 495	58 725	1 Pfd. = ca. 2,61	
		Marseille			350	800	1 " = " 2,285	
		Mittelmeer			26 610	36 180	1 " = " 1,30	
		Venedig			1 800	3 400	1 " = " 1,89	
			<u>183 Ballen</u>			<u>51 255</u>	<u>99 105</u>	
c) Webegarn <i>woven yarn</i>	Livorno	4 Ballen				6 000		
	Gartensamen <i>garden seed</i>	Marseille	8 Ballen ¹	2 Fässer }			750	
Mittelmeer		2 Kisten					195	
Venedig		2 "					<u>140</u>	
		8 Ballen	2 Fässer				<u>1 085</u>	
		4 Kisten						
Gläser <i>glass</i>	Mittelmeer	13 Kisten	}			975		
		1 Partie						
	Venedig	17 Kisten ²				<u>2 075</u>		
		30 Kisten				<u>3 050</u>		
		1 Partie						

¹ Dazu kommen noch 13 Ballen, die im Register bei Rosmarin verrechnet sind. Siehe Artikel Rosmarin.

² Bei zwei Posten fehlt die Wertangabe. Man hat den Wert dieser Gläser einmal bei Paternostern, das zweite Mal bei Drogen verrechnet. Vgl. beide Artikel.

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Grünspan ¹ <i>verdigio</i>	Marseille Venedig	2 Ballen		4 „brooden“		750	
		2 Ballen		4 „brooden“		400	
Hartstein ² <i>Stepping Stone</i>	Livorno Venedig	3 Partien				7 110	
		1 „ „ 4 Partien				2 400	
Holzkristen <i>wooden crates</i>	Venedig			1		50	
Honig <i>honey</i>	Marseille		150 ¹ / ₂ Fässer		15 300	1 535	1 Pfd. = ca. 0,10
Ingwer <i>ginger</i>	Venedig	52 Ballen			11 500	3 450	1 Pfd. = 0,30
Kamelot u. Leinen- stoffe ³ I)	Mittelmeer	1 Packen		166		4 430	
	Venedig	1 „ „		60		1 900	
		2 Packen		226		6 330	

¹ Vgl. über Grünspan auch W. Stieda. Hansisch- venez. Handelsbez., p. 106 f. Unter „brooden“ ist wohl eine bestimmte Form zu verstehen.

² Hartstein = ein blaugrauer Quaderstein, der in Holland noch heute beim Bau großer Häuser für Außentrepfen (stoepen) benutzt sowie zur Anfertigung von Leichensteinen verwandt wird. Auch die Giebel alter Häuser sind vielfach aus Quadersteinen gebaut.

³ Die drei unter dieser Rubrik vereinigten Stoffe konnten nicht getrennt werden, da für einen großen Teil derselben nur Gesamtwerte angegeben sind. Vgl. Kamelot und Leinenstoffe II.

K let-ⁿ Le
tz
Po

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)	
Kamelot und Leinenstoffe II	Mittelmeer	21 Packen 2 Ballen		696 Kamelot 237 „magay.“ 182 Drillich		24 075		
	Venedig	1 Packen ¹		405 „ 318 Kamelot 194 „magay.“		22 500		
		22 Packen 2 Ballen		1014 Kamelot 587 Drillich 431 „magay.“		46 575		
Kappern <i>capris</i>	Livorno		20 Quart			500	} 1 Quart = 25,—	
	Marseille Mittelmeer		123 ¹ / ₂ „ 10 „			3 090 250		
			153 ¹ / ₂ Quart			3 840		
Kleider <i>clothing</i>	Mittelmeer	1 Koffer				300		
Korallen <i>corals</i>	a) Gewöhnliche	Mittelmeer				4 480		
		Venedig	15 Kisten 11 „ ²	5 Fässer		3 930		
			26 Kisten		5 Fässer	8 410		
	b) Glas-korallen	Mittelmeer	7 Kisten 3 „				2 200 810	
		Venedig	10 Kisten				3 010	

¹ Weitere Verpackungsangaben fehlen.

² In einer Kiste befanden sich außerdem Bücher, in einer anderen Spiegel, vgl. beide Artikel.

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Koli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)	
Korduan s. Leder b)								
Korinthen s. Südfr. b)								
Kramwaren <i>retail trade</i> <i>small units</i>	Livorno	2 Kisten	2 kl. Tonnen			300		
	Mittelmeer	1 Kiste				450		
	Venedig	1 Partie				1 120		
		4 Kisten				1 870		
		1 Partie	2 kl. Tonnen					
		7 Kisten	2 kl. Tonnen					
		2 Partien						
Kümmel <i>caraway seed</i>	Marseille	257 Ballen			66 080	11 890	} 1 Pfd. = ca. 0,18	
	Mittelmeer	97 Säcke				3 360		605
		12 Ballen				18 250		3 275
	Venedig	12 Säcke				87 690		15 770
		98 Ballen						
		367 Ballen						
		109 Säcke						
Lattichsamen <i>lettuce seeds</i>	Mittelmeer		1 Faß			60		
Leder <i>leather</i>	Mittelmeer	1 Kiste		16 $\frac{1}{2}$ Dutzend		210		
	Venedig	3 Ballen			760	1 140	1 Pfd. = 1,50	
	Mittelmeer	1 Kiste			22 Dutzend	615	1 Pfd. = 1,50	
Venedig	14 $\frac{1}{2}$ Dutzend				285			
		1 Kiste		36 $\frac{1}{2}$ Dutzend	410	900		

¹ Besaen = rotes Leder, eine Art Korduan oder Saffian. Auch „rodeloose“ genannt. Vgl. W. Stieda, Hans. venet. Handelsbez. p. 113. Artikel „Rotlosch“.

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolti	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Leinsamen <i>linseed</i>	Mittelmeer Venedig		9 ¹ / ₂ Last 10 kl. Tonnen			1 710	1 Last = 180,— } 1 kl. Tonne = 7,50
			12 " "			75	
			9 ¹ / ₂ Last 22 kl. Tonnen			90	
						1 875	
„magayers“ s. Kamelot usw. c)							
Malvasier s. Weine a)							
Mandeln s. Südfrüchte c)							
Marmor <i>marble</i>	Livorno	1 Partie				750	
Möbel <i>furniture</i>	Mittelmeer	2 Kisten				205	
Obstbäumchen <i>fruit trees</i>	Venedig	1 Kiste				60	
Ochsenhörner <i>ox horns</i>	Malaga			1 000		60	1 Horn = 0,06
Öl <i>oil</i>	Majorka		400 Pipen			68 000	} 1 Pipe = 170,—
	Malaga		90 "			15 300	
	Marseille		20 "			3 400	
	Mittelmeer		1630 "			277 100	
	Venedig		22 "			3 740	
			2162 Pipen			367 540	

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Operments. Farben a)							
Orangen s. Südfrüchte d)							
Papier <i>Papier</i>	Livorno Marseille Mittelmeer	1 Kiste	36 Ries			70	} 1 Ries = 2,—
		3 Ballen	60 "			120	
	5 "	} 324 "			650		
	2 Kisten						
	Venedig	10 Packen	240 "			480	
10 Packen		660 Ries			1 320		
8 Ballen 3 Kisten							
Parmesankäse <i>parmesanchese</i>	Marseille Mittelmeer	6 Kisten			700	350	} 1 Pfd. = 0,50
	Venedig	1 Kiste			60	30	
		7 Kisten			880	440	
Paternoster (gläserne) ¹ <i>Lord's prayer (glass)</i>	Mittelmeer	16 Kisten				5 340	
	Venedig	9 "	9 Fässer	}		2 890	
			2 "				
		25 Kisten	11 Fässer			8 230	

¹ Vgl. Artikel: Gläser.

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Pelzwerk <i>fur work</i>	Livorno Mittelmeer Venedig	8 Ballen				2 000	
		8 " "				1 500	
		4 " "				480	
		<u>20 Ballen</u>				<u>3 980</u>	
Pinienkerne <i>Pin. cones</i>	Venedig		6 Fässer			300	
Pistazien s. Südfrüchte e)							
Prünellen s. Südfrüchte f)							
Quecksilber <i>mercure</i>	Mittelmeer Venedig	230 Kisten			32 500	42 250	} 1 Pfd. = 1,30
		150 " "			22 550	29 315	
		<u>380 Kisten</u>			<u>55 050</u>	<u>71 565</u>	
Reis <i>rice</i>	Livorno Mittelmeer	401 Ballen	}		54 800	6 575	} 1 Pfd. = ca. 0,12
		3 650 " "					
	300 Säcke				1 005 910	120 710	
	4 779 Ballen				1 478 350	178 135	
	630 Säcke				<u>2 534 060</u>	<u>305 420</u>	
	Venedig	8 830 Ballen					
		930 Säcke					

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Rohr (spanisches)	Venedig	1 Partie				35	
Rosinen s. Südfr. g)							
Rosmarin	Marseille	223 Ballen ¹				2 675	
Salpeter	Mittelmeer				75 000	4 200	1 Pfd. = 0,056
Sammet s. Seidenst. c)							
Schwämme	Venedig	2 Ballen				880	
Schwefel	Mittelmeer	7 Kisten			560 000	29 000	1 Pfd. = 0,05
	Venedig	7 Kisten			96 000	250	1 Pfd. = 0,05
		7 Kisten			656 000	4 800	
Seide (Rohseide) <i>raw silk</i>	a)	Livorno	7 Ballen		1 180	14 160	} 1 Pfd. = 12,-
		Mittelmeer	6 "		1 255	15 060	
		Venedig	13 "		2 890	34 680	
			26 Ballen		5 325	63 900	
	b)	Livorno	43 Ballen		12 195	60 975	} 1 Pfd. = 5,-
		Marseille	1 "		240	1 200	
		Mittelmeer	44 "		12 970	64 850	
Venedig		14 "		4 280	21 400		
		102 Ballen		29 685	148 425		

¹ 13 Ballen enthielten, wie erwähnt, Gartensamen.

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)	
Seidenstoffe <i>silk materials</i>	a) Armoisin ¹ Livorno Mittelmeer	1 Kiste		17		3 600	1 Elle = 2,—	
		1 „		14		3 200		
		2 Kisten		31		6 800		
	b) Atlas Livorno Mittelmeer	1 Kiste		6		700		
		2 „	50 Ellen	19		4 600		
	Venedig	1 „		1		100		
		4 Kisten	50 Ellen	26		400		
	c) Sammet	Venedig	1 Kiste		4			1 025
d) Taffet	Venedig	1 Kiste		1		150		
Seidentücher <i>silk cloth</i>	Livorno Mittelmeer	3 Kisten		16		4 100		
		6 „		36		8 650		
	Venedig	4 „		27		4 850		
		13 Kisten		79		17 600		
Seife (spanische) <i>soap Spanish</i>	Marseille Mittelmeer	221 Kisten			54 250	13 565	} 1 Pfd. = 0,25	
		44 „			15 200	3 800		
	Venedig	33 „				5 300		1 325
		288 Kisten			74 750			18 690
Spiegel <i>mirrors</i>	Mittelmeer Venedig	25 Kisten				13 335		
		22 „ ²				14 235		
		47 Kisten				27 570		

¹ Ein dünner, taftartiger Stoff.² Vgl. Artikel: Korallen.

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Steinbilder <i>statue</i>	Mittelmeer	1 Kiste				200	
Strümpfe (seidene) <i>-trümpfe mit</i>	Mittelmeer Venedig	1 Packen		160 Paar		1 120 50	1 Paar = 7,-
		1 Packen		160 Paar		1 170	
Südfrüchte <i>S. fruit</i>	a) Citronen <i>lemons</i>	Livorno	218 Kisten			1 000	} 1 Citrone = 0,02
		Malaga	115 "	4 000		80	
		Mittelmeer	337 "	25 000		500	
	Venedig		82 000		1 640		
		670 Kisten	111 000		3 220		
a) Citronen (gesalzen) <i>spiced lemons</i>	Mittelmeer		6 Quart			75	1 Quart = 12,50
b) Korinthen <i>current</i>	Mittelmeer		826 Stückfäss. } 686 Quart } 67 1/2 Boten }		1 116 050	133 930	} 1 Pfd. = ca. 0,12
		Venedig		769 Stückfäss. } 65 Boten } 32 Quart }		698 720	
			1595 Stückfäss. } 718 Quart } 132 1/2 Boten }		1 814 770	217 775	

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)	
Südfrüchte (Fortsetzung)	c) Mandeln	Malaga	139 Fässer		16 250	8 125	1 Pfd. = 0,50 1 Pfd. = ca. 0,28	
		Marseille			317 Ballen 25 Körbe	118 350		33 135
		Mittelmeer	12 „		1 320	370		
		Venedig	206 Ballen		63 360	17 730		
			523 Ballen 25 Körbe	151 Fässer		199 280	59 360	
	c ₁) Mandeln (bittero)	Venedig	3 Ballen			975	225	1 Pfd. = ca. 0,28
	c ₂) Krachmandeln	Marseille	6 Ballen				300	
	d) Orangen	Malaga			40 000		520	1 Orange = 0,013
	e) Pistazien	Venedig	5 Ballen				750	
	f) Prünellen	Marseille	61 Kisten ¹				3 860	
g) Rosinen	Malaga	8 050 Körbe	3 337 Fässer		452 660	56 610	1 Korb = 8,— ² 1 Pfd. = ca. 0,125	
		8 050 Körbe	3 337 Fässer		452 660	121 115		
g ₁) Rosinen (große)	Venedig	1 Ballen			150	20	1 Pfd. = ca. 0,135	

¹ Dazu kommen noch die bereits bei Drogen mitgezählten 17 Ballen.

² Eigentlich beträgt der Durchschnittspreis nur 6 fl. Die höhere Ziffer ist dadurch entstanden, daß einmal 300 Körbe = 18 000 fl. (also ein Korb = 60 fl.) eingetragen sind. Wahrscheinlich liegt hier ein Versehen vor.

Waren	Ort der Herkunft	Anzahl der Koli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Sumach ¹ <i>sumack</i>	Malaga Marseille	40 Ballen			10 800	610	1 Pfd. = 0,055
		25 „			7 200	300	1 Pfd. = 0,04
		<hr/> 65 Ballen			<hr/> 18 000	<hr/> 910	
Süßholz <i>liquorice</i>	Mittelmeer Venedig				14 500	870	} 1 Pfd. = 0,06
					8 000	480	
					<hr/> 22 500	<hr/> 1 350	
Syrup <i>syrup</i>	Malaga Mittelmeer		540 Quart			18 900	} 1 Quart = 35,-
			75 „			2 625	
			<hr/> 615 Quart			<hr/> 21 525	
Tafeln (zum Schreiben) <i>with out boards</i>	Venedig					500	
Taffet siehe Seidenstoffe d)							
Teppiche (türkische) <i>carpets</i>	Mittelmeer	1 Ballen				600	
Terpentin <i>terpentine</i>	Mittelmeer Venedig		19 Fässer		4 200	990	1 Pfd. = ca. 0,24
			8 „		3 000	600	1 Pfd. = ca. 0,20
			<hr/> 27 Fässer		<hr/> 7 200	<hr/> 1 590	

¹ Auch Schmack genannt. Dient zum Gerben feiner Ledersorten und als Färbemittel.

1871

1871 W. 1871
1871 W. 1871

1871

(in

885

—

word
ant

Von Amsterdam nach dem Mittelmeergebiete ausgeführt:

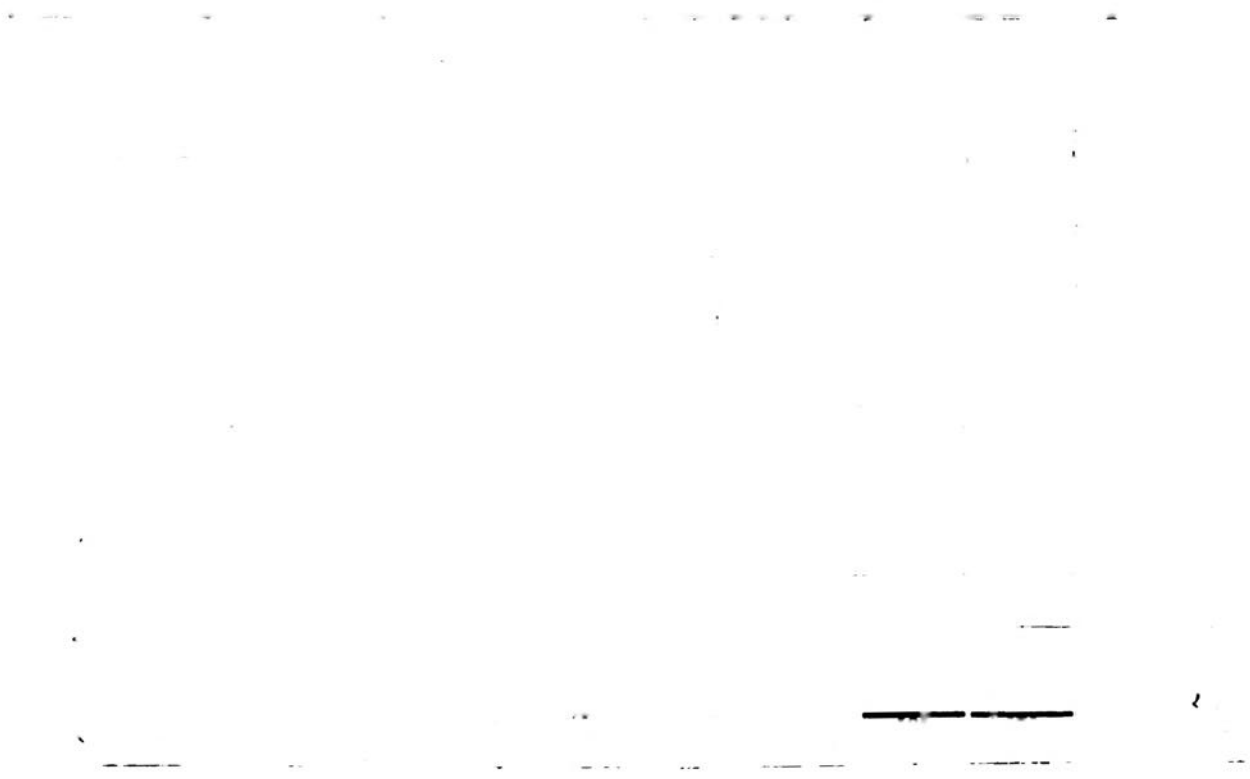
Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolti	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Aal siehe Fische a)							
Almagre ¹ <i>red chalk</i>	Genua		1 Faß		300	15	1 Pfd. = 0,05
Anker s.Schiffsmaterial a)							
Armoisin siehe Gewebe, Seidenstoffe a)							
Arsenik <i>arsenic</i>	Marseille		8 Fässer			530	
Atlas siehe Gewebe, Seidenstoffe b)							
Barchent siehe Gewebe, Baumwollstoffe a)							

¹ Auch als spanische Roterde bezeichnet, vermutlich Rötcl.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)	
Bayen siehe Gewebe, Wollstoffe a)								
„bedde“ ¹ <i>bed feathers</i>	Mittelmeer		1 Faß			70		
Bettpfannen <i>bed pans</i>	Mittelmeer	1 Kiste		1		10		
Bettzeug <i>bedding</i>	Genua Venedig	1 Partie		2		100		
		1 Partie		2		170		
Bilder ² <i>pictures</i>	Genua	1 Kiste				30		
	Mittelmeer	2 „				120		
	Neapel	1 „				150		
	Venedig	2 „					300	
		1 Partie					600	
		6 Kisten						
		1 Partie						
Blätter des Gewürznelkenbaumes siehe Gewürze c)								

¹ Sind darunter Bettfedern zu verstehen?

² Außerdem ist einmal für eine Partie Bücher und Bilder ein gemeinsamer Betrag angegeben. Vgl. Artikel: Bücher.



Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Bouretten s. Gewebe, Seidenstoffe c)							
Brasilholz s. Farbhölzer a)							
Brasiltabak siehe Tabak a)							
Bücher <i>books</i>	Genua	8 Kisten 3 Partien 2 Ballen 1 Packen				1 095	
	Livorno	4 " " 3 Kisten 3 Ballen				1 085	
	Marseille Mittelmeer	1 Kiste 5 Kisten 1 Partie				20 485 ¹	
	Neapel Venedig	1 Packen 10 Kisten 7 Ballen 8 Packen				100 2 390	
		27 Kisten 12 Ballen 9 Packen 4 Partien				5 175	

¹ Eine Partie Bilder miteingerechnet. Vgl. oben.

Waren	Bestimmungs- hafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht- emballierter Waren	Gewicht (in Pfund)	Ange- gebener Wert (in Gulden)	Durchschnitts- preis (in Gulden)
	Genna		2 Viertel			40	
	Livorno		1			20	
	Marseille		3 „			60	1 Viertel = 20,—
Butter (holländische)	Mittelmeer		3 „			65	1 Sechszehntel
	Venedig		1 Sechszehntel/ 2 Viertel			40	- 5 -
<i>lv rt c<r</i>			1 Viertel			225	
			1 Sechszehntel				

Campecheholz
s. Farbhölzer b)

„capeletten“
siehe Gewürze a)

„carleen“
siehe Gewebe,
Leinen a)

Changeant
siehe Gewebe
Seidenstoffe d)

1906

6

—

.....

—

elephant write.

} 15

}

for
days

days

Farbstoffe (Fortsetzung)

Waren	Bestimmungen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
b) Indigo	Genua		43 Fässer		9 400	22 560	} 1 Pfd. = 2,40
	Italien		8 „		940	2 260	
	Livorno		103 „		18 486	41 820	
	Mittelmeer		50 „		7 755	18 615	
	Neapel		5 „		850	2 040	
	Venedig		25 „		4 850	11 635	
			234 Fässer		42 281	98 930	
c) Krapp	Genua		33 Tonnen		8 600	1 375	} 1 Pfd. = ca. 0,15
	Livorno		8 „		13 500	2 065	
	Marseille	3 Ballen			22 250	3 155	
		25 „			44 350	6 595	
		28 Ballen	41 Tonnen				
c) gemeiner Krapp	Livorno	17 Ballen			14 620	1 315	1 Pfd. = ca. 0,09
c) kurzer Krapp	Venedig		7 Fässer		7 500	675	1 Pfd. = 0,09
c) Mullkrapp ¹	Livorno	30 Ballen			21 500	860	1 Pfd. = 0,04
c) unberaubter Krapp ²	Genua	10 Ballen			7 500	1 200	1 Pfd. = 0,16

¹ Die billigste Sorte, Staub und Abfall von der geschälten Wurzel.² Beim unberaubten Krapp ist die Krappwurzel mit der Rinde gemahlen.

(t)
arb t ff(e)

quills

ent

fish

100

Spiced fish

8¹/₂ "

செய்யுறு
கூறுறு

10

Sai
சுறுறு

"

"

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Fische	g) Schollen (getrocknete) <i>dried plaice</i>	Venedig	1 Packen		70	150	1 Stück = 2,14
	h) Stockfische <i>stockfish or dried cod</i>	Genua		23 Kippen ¹	10 000	600	} 1 Pfd. = ca. 0,065
		Livorno		122 "	12 000	720	
		Mittelmeer		96 "	121 200	8 138	
Venedig			96 "	48 500	2 910		
			241 Kippen		191 700	12 368	
	i) Stör siehe vorige Seite <i>sturgeon</i>		6 Tonnen				
Flachs (teilweise gehechelt) <i>flax</i>	Genua	2 Säcke	2 Fässer	}	800	260	1 Pfd. = { 0,30
	Livorno		1 Faß		450	180	1 Pfd. = 0,40
	Mittelmeer		2 Fässer		2 000	200	1 Pfd. = 0,10
	Venedig	2 "			600	180	1 Pfd. = 0,30
		4 Säcke	5 Fässer		3 850	820	
Flaschen <i>bottles</i>	Genua	69 Kisten				1 420	
Fleisch <i>meat</i>	a) geräuchertes <i>smoked</i>	Mittelmeer	1 Kiste			10	

¹ Bezeichnet die Reifen um eine Rolle Stockfische. Bei sehr vielen Eintragungen ist die Zahl der Kippen nicht angegeben.

om

4 "

"

|

— — —

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Gewebe	c) Bouretten ¹ (schmale)	Genua	2 Packen } 1 Ballen }	73	1 090		
		Livorno	2 Packen	136	4 080		
		Mittelmeer	1 " }	68	2 040		
		Neapel	2 " }	50	1 500		
			7 Packen	327	8 710		
			1 Ballen				
	d) Changeant ² 1) (breit) aus Holland und Lille	Genua	3 Packen	42	1 800		
		Livorno	2 " }	96	1 900		
			1 Ballen }				
		Mittelmeer	3 Packen	108	8 000		
		Neapel	1 " }	30	600		
		Venedig	2 " }	101	2 950		
			1 Ballen }	377	10 250		
			11 Packen 2 Ballen				

¹ Auch als Bouratten eingetragen. Nach Schmoller, Straßburger Tucherzunft, Glossar = ein leichtes Zeug, dessen Kette Seide, dessen Schuß Wolle ist. J. J. Orlers, Beschryving der stad Leyden (8. druck p. 274.) rechnet geköperte und ungeköperte Boratten zu Bayen, Rasch und Duffelstoffen, also zu wollenen Geweben.

² Im Register als cagianten, casianten oder cassianten bezeichnet. Über Entstehung und Bedeutung des Wortes vgl. Verwijs und Verdam, Middelnederlandsch Woordenboek III. Changeant bezeichnet ein Gewebe, bei dem Kette und Schuß von verschiedenen Farben sind und durch glänzendes Webmaterial eine schillernde Farbewirkung erreicht ist. Gewöhnlich werden Seidenfäden zur Herstellung des Ch. verwandt, man stellt die Stoffe auch aus Wolle her. Die Beschaffenheit der oben angeführten Sorten läßt sich natürlich nicht mehr ermitteln.

(in

238

11 545

— 286 —

Gewebe

1 "

279

4. Wollestoffe

}

"

—

W

Gewebe

2

"

}

$\frac{1}{2}$

1 St. - ca. 24,-

290

"

}

}

9

an

Gren

|

||

Gewebe

1 "

821 $\frac{1}{8}$ 5 505

26 520

847 $\frac{1}{8}$ 6 025

115

nicht e
hier

„mit
Baumwoll-, Woll- oder

T. U. 10

—

—

Gewürz

0.

Ntengel

— — —

Italien
 Livorno
 Marseille
 Neapel
 Mittelmeer
 Neapel
 Venedig

eingetragen.

am.

hlich

endg

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Gewürze	Genua Livorno Venedig		1 Quart		400	800	1 Pfd. = 2,—
			3 "		1 555	3 110	
			3 "		1 495	2 990	
			7 Quart		3 450	6 900	
k) Zimt <i>Chilankes</i>	Mittelmeer	2 Packen			690	1 210	1 Pfd. = ca. 1,75
l) Gewürze ohne Bezeichnung	Genua	1 Partie				200	
Glas <i>glass</i>	Livorno	1 Kiste				250	
Globen <i>globes</i>	Civitatevecchia Genua Neapel		2 Fässer	2		150	} 1 Stück = 75,— 1 " = 35,—
			2 "	2		150	
			2 "			70	
			6 Fässer	4		370	
Goldglätte s. Metalle a ₁)							
Gummi <i>rubber</i>	Genua Neapel Venedig		4 Quart		1 800	430	} 1 Pfd. = ca. 0,24
			1 Faß		400	95	
			2 "		1 800	430	
			2 Quart				
			3 Fässer		4 000	955	
			6 Quart				

¹ Zerfressene, minderwertige Gewürznelken. Vgl. Ehrenberg, Hans. Geschichtabl. 1883, p. 168.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Hafer siehe Getreide a)							
Hanf (gehechelt)	Marseille Mittelmeer	10 Bündel 1 Packen			30 Schiffspfd 330 Pfund	900 130	1 Schiffspfd. 30,— 1 Pfund = ca. 0,40
		10 Bündel 1 Packen			30 Schiffspfd 330 Pfund	1 030	
Harpüs siehe Schiffsmaterial d)							
Häute	a) vom Elch	Mittelmeer	1 Kiste	50		1 500	1 Stück = 30,—
	b) nicht aus Holland stammend	Marseille	8 Packen		5 500	1 925	1 Pfd. = 0,35
	c) für Lederbereitung	Livorno Mittelmeer		4		20	1 Stück = 5,—
				8		85	1 " = 10,63
				12		105	
d) „schevincken“ ¹	Livorno	2 Packen		130		390	1 Stück = 3,—
e) ohne Bezeichnung	Mittelmeer	1 Kiste		30		180	1 Stück = 6,—

¹ Sind darunter die in der holländischen Handelsgeschichte so oft genannten „Schevincken“ zu verstehen? Vgl. darüber Stieda, Revaler Zollbücher, Einleitung p. CXXV f.; Koppmann, Hans. Geschichtsbibl. Jahrg. 1899 p. 63 ff.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)	
Heringe siehe Fische b)								
Hirschhorn <i>100 Stk</i>	Venedig			40	125	30	1 Pfd. = 0,24	
Holz <i>Wohn</i>	a) Ebenholz			Genua	2 200	440	} 1 Pfd. = 0,20	
				Livorno	3 400	680		
				Mittelmeer	4 200	840		
				Venedig	22 000	4 400		
					83	31 800	6 360	
	b) Faßholz	Mittelmeer			120		65	
	c) französisches Klappholz	Genua			5 400		1 510	
	d) Klappholz aus Riga	Mittelmeer			360		135	
	d) Palmholz	Marseille				150	25	1 Pfd. = ca. 0,17
	e) Pockholz				9	2 550	75	1 Pfd. = ca. 0,03
					3 600	10		
73 Blöcke						350	1 Pfd. = ca. 0,04	
				73 Blöcke	6 150	575		
				9 Stück				

|

1876

“

”

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Kaffa siehe Gewebe, Baumwollstoffe b)							
Kamelot s. Gewebe, Wollstoffe c)							
Kammertuch siehe Gewebe, Leinen g)							
Kannevas siehe Gewebe, Leinen h)							
Kanzeln ¹ <i>pulpits</i>	Livorno			3		85	
Kartuschen siehe Kriegsmaterial a)							
Kerzen <i>candles</i>	Marseille	1 Kiste				45	
Kissen siehe Anmerkung 1.							
Kisten (eiserne) <i>iron cases</i>	Genua Mittelmeer			1		70	1 Stück { =65,— =50,—
				2		115	
				<u>3</u>		<u>185</u>	

¹ Hierbei ist der Wert von zwei Kissen mitverrechnet.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Klappholz siehe Holz c)							
Clothing Kleider	Livorno Venedig	2 Koffer 1 Kiste 1 Packen				150	
		2 Koffer 1 Kiste 1 Packen				20	
						170	
b) Studentenkleider!	Mittelmeer	1 Kiste				30	
Kochprovision cooking provisions	Genoa	1 Partie				40	
Koffer trunks	Livorno			1		15	
Kohlen (Schmiedekohlen) coal	Malta Marseille Mittelmeer Toulon		45 „hoed“			900	1 „hoed“ = 20,— 1 „saltaer“ = 30,—
			77 „saltaer“			2 310	
			12 „			360	
			42 „			1 260	
			131 „saltaer“			4 830	
			45 „hoed“				

¹ Auch in den Hamburger Schifferbüchern als Exportartikel genannt. Vgl. E. Baasch, Hamburgs Seeschiffahrt und Warenhandel, p. 121.

small plants

Krapp

—

—

—

—

—

Shaw



landmark

1/2

20*

—

me

see u l

n

116

w.)

erungen

w. k. k.

(Sc)

16 855

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angenebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)	
Metalle (Schwermetalle, Legierungen etc.)	e) Zinn (deutsch.)	Livorno		39 Fässer		27 600	11 040	1 Pfd. = 0,40
	e) Zinn (engl.)	Livorno		9 Fässer		7 345	4 045	1 Pfd. = ca. 0,55
Metallfabrikate <i>Metal Products</i>	a) Blech	Genua Livorno Marseille Mittelmeer Neapel Venedig	1 Packen	22 Fässer	9 400 Blätter		1 220	
				16 "	7 200 "		935	
				20 "	8 000 "		1 040	
				25 "			1 430	
				30 "	13 500 "		1 755	
				10 "	6 650 "		1 320	
		1 Packen	123 Fässer	44 750 Blätter		7 700		
	a) Blechwaren	Venedig	1 Kiste				30	
	b) Eisendraht	Marseille		1 Faß		1 400	560	1 Pfd. = 0,40
	b) Eisenwaren	Livorno	2 Partien				390	
c) Kupferdraht	Genua Livorno Marseille		1 Faß		800	400	} 1 Pfd. = 0,50	
			3 Fässer		2 500	1 250		
			1 Faß		1 200	600		
			5 Fässer		4 500	2 250		
c) Kupferwaren	Livorno	1 Partie				50		

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)	
Metallfabrikate	d) Zinnwaren	Genua	}			310 ¹	265	
		Livorno				1 Korb	1 000	800
		4 Körbe				1 310	1 065	
		5 Körbe 1 Kiste						
Muskatnüsse siehe Gewürze e)								
Musketen s. Kriegsmat. d)								
Nadeln <i>needles</i>		1 Kiste	10 Fässer	1 007 Dtzd.	3 030	} 1 Dtzd. = 3,— 1 Nadel = 0,25		
			5 "	70 "	210			
			2 "	308 "	925			
			3 "	113 "	340			
			3 "	174 "	520			
1 Kiste	20 Fässer	1 672 Dtzd.	5 025					
Nägel siehe Schiffsmaterial g)								
Noppen ² <i>weaving web</i>	Livorno	1 Ballen 1 Packen		120	1 120			

¹ Bei einem Posten fehlt die Gewichtsangabe.² Die nach dem Weben entfernten Wollknoten. Hans. Urkundenbuch V. p. 636 = Tuchflocken. Lijste van d. 21. Dezember 1680 = Seidenflocken.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)			
„novaten“ s. Gewebe aus verschiedenen Rohstoffen b)										
Öfen siehe S. 281				2						
Orseille siehe Farbstoffe d)										
Palmholz siehe Holz d)										
Paradieskörner siehe Gewürze f)										
Pelzwerk <i>furs</i>	Genua	4 Kisten	3 Fässer	}		1 580				
	Mittelmeer Venedig	2 Ballen				}		800		
		1 Packen						}	3 530	
		2 Kisten							}	5 910
		3 Kisten								1 Oxhoft
	2 Partien	3 Fässer	1 Oxhoft							
	9 Kisten	2 Ballen	2 Partien	1 Packen						
Pfannen (eiserne)	Marseille	1 Korb			500	60				

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Pfeffer, Pfefferstaub siehe Gewürze g, h)							
Pistolen siehe Kriegsmaterial e)							
Planken siehe Schiffsmaterial h)							
Pockholz s. Holz e)							
Porzellan <i>porzellan</i>	Genua Marseille Mittelmeer	3 Kisten				600	
		4 " "		2 Tönnchen		450	
		7 Kisten		2 Tönnchen		500	1 550
Pressen (hölzerne) <i>pressen</i>	Marseille			1		20	
„printen“ ¹ <i>engravings</i>	Livorno Mittelmeer	1 Partie				100	
		1 " "				60	
		2 Partien				160	
Pulver siehe Kriegsmaterial f)							
Pumpen siehe Schiffsmaterial i)							

¹ „printen“ = prenten, Stiche, Kupferstiche. Nach der Lijste van d. 21. Dezember 1680 aber = Landkarten.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Rasch s. Gewebe Wollstoffe d)							
Roggen siehe Getreide b)							
„rompen“ siehe Gewürze i)							
Rosenholz siehe Holz f)							
Röte siehe Farbstoffe c ₅)							
Rundfische siehe Fische e)							
Sämschleder siehe Leder c)							
Saflor siehe Farbstoffe e)							
Salm siehe Fische f)							
Salpeter ^{sodium nitrate}	Marseille		1 Faß		700	250	1 Pfd. = ca. 0,86
Sandelholz siehe Farbhölzer d)							
Sayen s. Gewebe Wollstoffe e)							

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)	
„schevincken“ siehe Häute d)								
Schiffseimer siehe Schiffsmaterial c)								
Schiffsmaterial	a) Anker	Marseille		40	7 800	860		
		Mittelmeer		4	5 500	550		
		Venedig		4	6 600	600		
				48	19 900	2 010		
	b) Dielen (aus Norwegen)	Genua			900		250	
		Malta			600		170	
		Marseille			13 000		3 600	
		Mittelmeer			4 200		1 175	
		Toulon			2 100		590	
					20 800		5 785	
c) Eimer s. S. 305 Anm. 1				150				
d) Harpüs ¹	Venedig		15 Fässer 53 Oxhoft		30 600	915	1 Pfd. = ca. 0,03	
e) Kabelgarn	Marseille				30 Schiffspfd.	1 200	1 Schiffspfd. = 40,—	

¹ Ein Gemisch aus Schwefel und Harz, um Schiffsteile vor Fäulnis und Holzwurm zu bewahren.

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegabener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)	
Schiffsmaterial	f) Masten	Livorno		25		2 250	} 1 Mast = 90,—	
		Malta		10		900		
		Marseille		20		1 800		
		Mittelmeer		16		1 440		
		Toulon		14		1 260		
					<u>85</u>		<u>7 650</u>	
	f ₁) Masten und Blöcke	Genua			6		150	
	f ₂) Masten über 16 Palm ¹	Livorno			20		1 800	
	f ₃) Masten unter 16 Palm	Livorno			10		360	
		Malta			30		1 080	
		Marseille			24		865	
		Mittelmeer			18		820	
					<u>82</u>		<u>2 625</u>	
	f ₄) Masten über 12 Palm	Livorno			30		540	
		Marseille			20		720	
				<u>50</u>		<u>1 260</u>		
f ₅) Masten unter 12 Palm	Livorno			80		180		
	Malta			60		95		
	Marseille			55		90		
	Toulon			7		10		
				<u>202</u>		<u>825</u>		

¹ Ein Palm = ein Dezimeter.

— —

—

+

— —

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Schiffsmaterial 1) Tauwerk (Fortsetzung)	Toulon Venedig				33 Schiffspfund	1 320	} 1 Schiffspfund = 40,-
					172 "	6 880	
					<u>946¹/₂ Schiffspfd.</u>	<u>35 040</u>	
Schildpatt	Genua	1 Partie			125		
Schinken	Mittelmeer				25	5	1 Pfund = 0,20
Schmelztiegel	Livorno		2 Fässer			40	
Schollen siehe Fische g)							
Schreibblei wird in 1/2 Tönnchen	Marseille Venedig		40 Tönnchen		30 000	2 100	} 1 Pfd. = ca. 0,07
			1 "		225	15	
			<u>41 Tönnchen</u>		<u>30 225</u>	<u>2 115</u>	
Schüsseln (aus Porzellan)	Genua			12		100	
Schweinsborsten hög's brügge	Genua Livorno Venedig		1 Faß		300	60	} 1 Pfund = 0,20
			2 Fässer		1 200	240	
			17 "		8 480 ¹	1 815	
			<u>20 Fässer</u>		<u>9 980</u>	<u>2 115</u>	

¹ Eine Gewichtsangabe fehlt.

Sticker f'

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)		
Tabak	a) Brasil	Mittelmeer	15 Kisten			3 500	700	1 Pfund = 0,20	
	b) Aus Westindien:	Genua	25 Rollen				300		
	1. Barbados								
	2. St. Christopher	Mittelmeer	Venedig	90 Rollen			33 400	6 680	1 Pfund = 0,20
				100 "					
				200 "					
17 Kisten									
			390 Rollen			51 100	11 120		
			17 Kisten						
	Genua	423 Rollen	10 Fässer 9 Oxhoft			57 250	12 220	1 Pfd. = ca. 0,20	
c) Ohne Angabe der Herkunft	Livorno	5 Kisten	30 Fässer 5 Oxhoft			16 100 ¹	5 220		
		2 Körbe							
		1 Packen							
			350 Rollen						
			2 Körbe						
			1 Kiste						
			1 Packen						

¹ Bei einigen Eintragungen fehlen die Gewichtsangaben. Die Rollen waren mit Bast umwunden.

|
|

As

11-11-11

—————

|

|

)

1
1
2
2
4

”

}

4

8¹

12

—

word

205

(In

Waren	Bestimmungshafen	Anzahl der Kolli	Gebinde und Maße	Stückzahl emballierter und nicht-emballierter Waren	Gewicht (in Pfunden)	Angegebener Wert (in Gulden)	Durchschnittspreis (in Gulden)
Zimt siehe Gewürze i)							
Zinn siehe Metalle e)							
Zinnwaren s. Metallfabrikate d)							
Zucker <i>Sugar</i>	Mittelmeer Neapel Venedig			16 Fässer	9 850	3 940	} 1 Pfd. = 0,40
				7 „	5 000	2 000	
			1 Faß	650	260		
			24 Fässer	15 500	6 200		
b) Puderzucker	Mittelmeer	2 Kisten			1 000	300	1 Pfd. = 0,30
<i>toget</i> Zungen(geräucherte)	Mittelmeer		1 Tonne			5	
Zwieback	Venedig		1 Tonne			5	
Zwirn (weißer) <i>thorrad</i>	Genua	2 Partien } 1 Packen }				940	
						1 „	
	Mittelmeer	2 Partien } 2 Packen }				1 640	
Nicht genannt ¹ <i>not named</i>	Venedig		1 Faß		250	20	

Wert der Gesamtausfuhr: 2 453 148 fl.

¹ Um was es sich hier gehandelt haben mag, ist nicht festzustellen.

Die Schlußziffern der beiden Tabellen zeigen, daß wir es hier mit einer großen Handelsbewegung zu tun haben, an die man freilich den modernen Maßstab nicht legen darf. 2 Vs und 21/a Millionen als Totalwerte der jährlichen Ein- und Ausfuhr nach einem wichtigen Handelsgebiete sind in unseren Augen winzige Summen. Sie hatten aber damals infolge der höheren Kaufkraft des Geldes, infolge der weniger entwickelten Technik von Handel und Schifffahrt eine ganz andere Bedeutung als heute. Ist es doch sehr zweifelhaft, ob der holländische Gesamthandel um die Mitte des 17. Jahrhunderts 75 bis 100 Millionen fl. jährlich überstiegen hat.

Auf die Frage, inwieweit die Zahlen des Registers den tatsächlichen Verhältnissen entsprachen, läßt sich keine bestimmte Antwort geben. Wohl sind die Listen von einem Kaufmann geführt und von sieben Handelsherren revidiert, deren Amt es war, Betrügereien und Zolldefraudationen vorzubeugen. Allein wer möchte mit Sicherheit behaupten, daß 1646/47 Deklarationen unter dem Wert ausgeblieben seien. Noch heutzutage bietet die Verzollung ad valorem mancherlei Schwierigkeiten. Sie hängt stets mehr oder weniger von der persönlichen Ansicht der Schätzenden und deren Kenntnissen ab. Außerdem muß der Beamte auf zu niedrige Wertangaben gefaßt sein und kann selbst in Versuchung geraten, die schwer zu kontrollierende Zollberechnung im eigenen Interesse auszunützen. Daher erfreuen sich spezifische Zölle, die nach Stück oder Gewicht erhoben werden, im allgemeinen größerer Beliebtheit, weil bei ihnen jede individuelle Auffassung über die Normierung des Zolles ausgeschlossen ist.

Wie die Erhebung von Wertzöllen in Amsterdam praktisch gehandhabt wurde, wie die Wertfestsetzung erfolgte, darüber können wir nur Vermutungen hegen. Wahrscheinlich gaben die Importeure als Wert der eingeführten Waren den Marktpreis derselben am Erzeugungs- oder Verschiffungsort an und rechneten die bis zum Bestimmungshafen erforderlichen Frachten, Versicherungs- und Schifffahrtsgebühren hinzu. Für die zur Aus-

fuhr gelangenden Güter war wohl der Amsterdamer Marktpreis entscheidend, Transport- und sonstige Unkosten einbegriffen.

Wenn auch Klagen über falsche Angaben aus den Jahren 1646/47 unseres Wissens nicht vorliegen, so scheint es uns doch bedenklich, alle im Register gebuchten Werte für absolut einwandfrei zu erklären. Wir sahen, mit welchem Raffinement sich die holländischen Kaufleute lästigen Zöllen gegenüber zu helfen wußten, und möchten daher der Ansicht Ausdruck geben, daß der Umfang des Amsterdamer Mittelmeerhandels beträchtlich größer gewesen ist, als die Tabellen verkünden.

Überdies fehlen unter den Abgangs- und Bestimmungs orten die morgenländischen Häfen vollständig. Zwar gehört die mehrfach erwähnte Insel Kandia im weiteren Sinne zur Levante, doch das Eiland war damals noch eine venezianische Kolonie und nur zum Teil von den Türken erobert. Vielleicht beziehen sich einige der recht häufig wiederkehrenden Buchungen „vanu oder „naar de straat“ auf Smyrna und andere osmanische Handelsplätze. Gleichwohl kann 1646/47 infolge des türkisch-venezianischen Krieges, infolge des geschilderten kommerziellen Verfalles von Syrien und Cypem der Verkehr mit dem Osten nur von ganz geringer Bedeutung gewesen sein.

Wie aus den Tabellen hervorgeht, hat in der Zollrolle nur der Seetransport Berücksichtigung gefunden, während des Überlandhandels mit keinem Worte gedacht wird. Aber stellte er damals noch viel vor? In den von P. J. Blok herausgegebenen „Koopmansadviezen“ findet sich folgende Notiz: „Es gehen viele Waren von hier über Land nach Italien und kommen von dort hierher, ja' der Verkehr würde noch größer sein, wenn Friede in Deutschland herrschte.¹¹ So schrieben holländische Kauf-

¹ Bijdr. en Mededeel., XXI. p. 13. „Daer gaen veel coopmanschappen van hier over landt naer Italien, ende van aldaer hier te lande, ende noch meer als Dutschlandt im vreedem was.“ An einer ändern Stelle heißt es: „de negotie op Italien is naest eenige jaren seer vermindert, werdende de fyne waren ten deele over landt gesonden.“ Vgl. auch Geering, Handel und Industrie der Stadt Basel, p. 401, 547 f.

leute 1629. Inzwischen waren weitere 17 Kriegsjahre verstrichen, Schweden und Frankreich in die deutschen Wirren hin eingerissen, die Unsicherheit der Verkehrsstraßen hatte im ganzen Reiche zugenommen. Überall hemmten Transitzölle die Durchfuhr von Gütern. Sollte nicht unter diesen bedenklichen Verhältnissen der kluge Amsterdamer Kaufmann den Seeweg bevorzugt haben? War doch trotz Piraten und anderen Schrecknissen des Meeres, trotz der hohen Schifffahrtsgebühren die Seereise weniger gefahrvoll und wesentlich billiger als der Landtransport, dessen Risiko und Kosten nur hochwertige Artikel¹ zu tragen vermochten.

Da uns jegliches Beweismaterial fehlt, müssen wir die wichtige Frage offen lassen, ob das Jahr 1646/47 als Norm für den Amsterdamer Straathandel in dieser Epoche gelten kann. Man darf annehmen, daß sich der Verkehr mit Südeuropa während der folgenden Jahre in ähnlicher Weise gestaltet hat, bis dann der Ausbruch des ersten englischen Krieges die westlichen Fahrten der Holländer empfindlich zu stören begann.

Mit Freude ist es zu begrüßen, daß unser Register in einen Zeitraum fällt, in dem Hollands wirtschaftliche und politische Lage die denkbar günstigste war. Und namentlich im Hinblick auf den Mittelmeerverkehr. Der spanische Gegner hatte sein Spiel verloren, er sehnte sich nach Frieden und machte große Anstrengungen, die Löwen am Niederrhein dafür zu gewinnen. Sodann fiel im Oktober 1646 das berühmte Raubnest Dünkirchen in die Hände der Franzosen, das den aus- und eingehenden Straatfahrern so schweren Abbruch getan hatte. Andererseits gab der zwischen Frankreich und den Niederlanden vereinbarte Marinetraktat Kaufleuten und Reedern neuen Mut, Waren und Fahrzeuge ins Mittelmeer zu senden. Auch scheinen die französischen Kaper sowie die Barbaresken die niederländische

¹ Vgl. darüber auch E. Gothein, Rheinische Zollkongresse und Handelsprojekte am Ende des 17. Jahrhunderts. (Beiträge zur Geschichte vornehmlich Kölns und der Rheinlande, Festschrift für Gustav v. Mevissen, Köln 1895) p. 388 ff., 889.

Schiffahrt in den Jahren 1646/47 verhältnismäßig in Ruhe gelassen zu haben¹. Zudem war England durch die Wirren des Bürgerkrieges so vollständig in Anspruch genommen, daß die holländische Handelswelt von dieser Seite keine Schikanen und Gegenwirkungen zu befürchten hatte. Endlich steigerte der Kampf um Kandia die Nachfrage nach Schiffen und Kriegsbefürfnissen in der Lagunenstadt. Kurzum, soweit die allgemeine Lage als maßgebender Faktor in Betracht kommen kann, mögen 1646/47 die Verhältnisse für den Amsterdamer Mittelmeerhandel recht vorteilhaft gewesen sein.

5. Die wichtigsten Import- und Exportartikel

Wie sich der Verkehr im einzelnen gestaltet hat, ist aus den Tabellen zu ersehen. Von den beiden Listen beansprucht die zweite das größere Interesse. Schon ihr äußerer Umfang deutet darauf hin, daß die holländische Metropole den Mittelmeerländern mehr zu bieten hatte als sie von dort beziehen konnte. Da bei sehr vielen Einträgen der Bestimmungshafen des verschifften Gegenstandes genannt wird, sind wir imstande, die Verteilung der Waren auf die südlichen Verkehrsplätze einigermaßen zu übersehen. In der Einfuhrtabelle dagegen ist die Provenienz einer großen Zahl von Artikeln unsicher. Denn die Angabe des Herkunftsortes hat hier nur imaginären Wert. Er bezeichnet nichts anderes als den im Register eingetragenen Abgangshafen des Schiffes, das die betreffende Ware nach dem Norden brachte.

An der Spitze der Importtabelle stehen öl, Reis, Südfrüchte und Wein, die bis auf den heutigen Tag Haupterzeugnisse der Mittelmeerländer geblieben sind, wenn auch der italienische Reisbau infolge der ost- und südasiatischen Konkurrenz, infolge der unrationellen Kultur im starken Rückgänge begriffen ist. Unter den Südfrüchten fehlen Datteln und Feigen

¹ Wie aus Beilage Nr. X hervorgeht, fügten die Franzosen der Mittelmeerschiffahrt keinen Schaden zu.

gänzlich. Datteln erwähnt auch die von Brugmans herausgegebene Convoiliste von 1667/68 nicht¹, wohl aber Feigen. Ob Korinthen und Rosinen im holländischen Levantehandel eine so dominierende Stellung wie im englischen einnahmen², ist schwer zu sagen, da wir gerade über den Verkehr der Niederländer mit den Produktionsgebieten der Korinthen sehr mangelhaft unterrichtet sind. Rosinen bezog man 1646/47 fast durchweg aus Malaga. Eine sichere Handhabe, die Bedeutung dieser Früchte für den holländischen Import zu erkennen, bietet uns nur das Register. In der Wertribrik der Einfuhrtablelle nehmen die Korinthen nach öl, Reis und Wein den vierten Platz ein, während Rosinen an sechster Stelle folgen. Wahrscheinlich sandte Amsterdam einen beträchtlichen Teil der getrockneten Früchte nach Deutschland und den baltischen Gebieten. Aber auch England empfing trotz des Korinthenmonopols der Levantekompagnie diese Produkte aus den Niederlanden und zwar durch die Merchant Adventurers, was den Mitgliedern der Kompagnie zu heftigen Beschwerden Veranlassung gab⁸.

Neben den oben genannten Erzeugnissen spielt die Einfuhr von Wolle, Baumwolle und namentlich Seide eine bedeutsame Rolle im Amsterdamer Mittelmeerhandel von 1646/47. Die im Register verzeichnete Wolle wird fast ausschließlich spanische Schafwolle gewesen sein, die an Feinheit alle anderen Sorten übertraf und zu Beginn des 17. Jahrhunderts auch in England großen Absatz fand⁴. Von den Niederlanden ward sie nach Hamburg verschickt⁵, während Herzogenbusch den Vertrieb nach Brabant, Flandern, Cleve, Jülich und Limburg vermittelte. 1641 betrug der Wollversand von Herzogenbusch 189017 Pfund, 1645 sogar 454720 Pfund⁶. Wenn der Wert der vom 1. Oktober 1667 bis 30. Sept. 1668 in Amsterdam eingegangenen spanischen Wolle auf

1 Bijdr. en Mededeel., XIX. p. 125*ff.

8 Epstein, The English Lev. Company, Manusk. p. 56 ff.

8 Ebenda, p. 57.

4 Ehrenberg, Hamburg und England, p. 805.

6 Baasch, Hamburgs Warenhandel, p. 64.

0 Pringsheim, Beiträge, p. 77.

1 291 050 fl. berechnet wird¹, so offenbart diese Zahl allerdings eine gewaltige Steigerung des Importes seit 1647. Wir dürfen nicht vergessen, daß inzwischen der westfälische Friede geschlossen und die alte Handelsverbindung zwischen Spanien und den Niederlanden zu neuem Leben erwacht war. Ob die Holländer 1646/47 Wolle aus der Levante bezogen oder morgenländische Wolle in italienischen Häfen eingekauft haben, ist aus dem Register nicht zu ersehen.

Unter den drei Rohprodukten Seide, Wolle und Baumwolle weist der letzte Artikel die niedrigsten Ziffern auf. Aus begreiflichen Gründen. In Hollands goldenem Zeitalter war der Baumwollverbrauch noch gering, und im Vergleich zur Woll- und Leinenfabrikation nahm die Baumwollspinnerei- und -weberei eine untergeordnete Stellung in der Textilindustrie ein. Vor dem Ende des 30jährigen Krieges konnte Hollands hausindustrielles Baumwollgewerbe gar nicht daran denken, den Inlandsbedarf an Garn zu decken². Daher mußten große Mengen dieses Gespinnstes aus Südeuropa importiert werden. Gleichwohl hatte die aus Syrien/ und Griechenland bezogene Baumwolle einen schweren Stand auf dem Amsterdamer Markte, weil ihr in dem feineren und weißeren Erzeugnisse Ostindiens eine gefährliche Gegnerschaft erwachsen war.

Wenn Pringsheim die Hugenotten gewissermaßen als Schöpfer der niederländischen Seiden- und Halbseidenindustrie bezeichnet³, so geht er mit dieser Behauptung entschieden zu weit. Auch vor dem Einzug der französischen Refugiös ward die Seidenweberei in Holland betrieben, und den besten Beweis dafür liefert der Plan des Amsterdamer Seidenwebers Caspar Varlet, 1632 nach Hamburg überzusiedeln und dort das Seidenmachergewerbe einzuführen⁴. Zweifellos fanden die französischen Protestanten eine in der Entwicklung begriffene Seidenindustrie auf holländischem

¹ Bijdr. en Mededeel. XIX. p. 181.

³ Noch heutigen Tages ist Holland auf Bezug fremder Garne angewiesen.

⁸ Beiträge, p. 38.

⁴ Vgl. darüber Baasch, Hamburgs Warenhandel, p. 69f.

Boden vor, die sie dann neu belebten und zu hohem Ansehen brachten.

Wollte man aus dem starken Rohseidenimport des Jahres 1646/47 Schlüsse auf die Bedeutung der Amsterdamer Seidenweberei ziehen, so würde sich jedenfalls ein falsches Resultat ergeben. Denn Seide ward auch bei der Herstellung von Sayen und Bayen sowie billigeren Wollstoffen verwandt. Ebensovienig können wir den Nachweis liefern, daß die in der zweiten Tabelle vorkommenden Seidenzeuge¹ holländischen Ursprungs gewesen sind. Der mit silbernen und goldenen Blumen durchwirkte Atlasstoff entstammte vielleicht einer französischen Weberei. Ja, wer vermag zu sagen, ob es sich bei diesem Fabrikate nicht um ein indisches oder persisches Erzeugnis handelte, das die ostindische Kompagnie importiert hatte.

Die wenig hervorragende Stellung der italienischen Seidenwaren in der Einfuhrliste darf uns nicht zu der Annahme verleiten, als hätten diese Gewebe im 17. Jahrhundert ihre alte Beliebtheit in den Niederlanden eingebüßt. Wohl war die Blütezeit der genuesischen und venezianischen Seidenindustrie vorüber², und Lyon der erste Seidenmarkt Europas geworden. Aber noch immer fanden italienische Stoffe lebhaftere Nachfrage auf den niederländischen Märkten und gingen von hier nach Deutschland und den Ostseegebieten weiter. In früheren Zeiten hatte Holland auch Großbritannien damit versorgt. Doch das Geschäft war mehr und mehr zum Stillstand gekommen, seitdem die Engländer selbst Seidenwaren aus Italien importierten³

¹ Bei den Bonrette- und Changeantstoffen sind wir im Zweifel, ob diese Artikel zu den Woll- oder Seidengeweben gehören.

² Für die Glanztage der italienischen Seidenindustrie vergl. H. Sieveking, Die Genueser Seidenindustrie im 15. u. 16. Jahrh. i. Schmollere Jahrb. N. F. B. XXI. p. 119 ff. — R. Graf Broglio d'Ajano, Die venezianische Seidenindustrie etc. (Müncher volkswirtsch. Studien **2**). Über die Entwicklung der französischen Textilindustrie enthält der Aufsatz von G. Fagniez, L'industrie en France sous Henri IV. Revue historique 1883. B. **XXIII**. p. 75 ff., **249** ff. sehr beachtenswerte Mitteilungen.

• Bijdr. en Mededeel. XXI. p. 75.

Es würde zu weit führen, wollten wir hier alle im Einfuhrregister verzeichneten Artikel der Reihe nach besprechen und Mutmaßungen über ihre Provenienz äußern. Bei den meisten Waren reden die Zahlen eine so eindringliche Sprache, daß jeder Zusatz überflüssig erscheint. Leider läßt sich aus den Eintragungen nicht feststellen, welche Produkte levantischen Ursprungs gewesen sind. Mit absoluter Sicherheit können wir es von den Teppichen sowie von allen unter der Rubrik „Kamelot und Leinenstoffe vereinigten Geweben annehmen, die teilweise auch als türkische Erzeugnisse bezeichnet sind. Ebenso müssen Galläpfel und Drogen zu den morgenländischen Waren, gerechnet werden. Ob einige Partien der 1646/47 nach Amsterdam versandten Seide aus Tripolis (in Syrien), Beirut oder Saida stammten, bleibt dahingestellt. Jedenfalls offenbaren die Tabellen, daß der Einkauf der morgenländischen Waren vornehmlich in Livorno und Marseille geschah.

Aus der fast unübersehbaren Menge der Exportartikel ragt der Pfeffer turmhoch hervor. Ungefähr 25% der Totalausfuhr entfallen auf ihn, und die Höhe der Wertziffer wird von keiner anderen Ware oder Warengruppe auch nur annähernd erreicht. Neben dem Pfeffer spielen Ingwer, Muskatnüsse, Nelken und die übrigen indischen Spezereien eine ganz bescheidene Rolle. Wir brauchen die gewaltige kommerzielle Umwälzung, die sich seit der Entdeckung des indischen Seeweges und der Einverleibung Ägyptens in das osmanische Reich im Laufe des 16. Jahrhunderts vollzogen hatte, nicht näher zu schildern. Die Erbin der Italiener und Portugiesen war die niederländisch-ostindische Kompagnie geworden. Amsterdam bildete das Zentrum des Gewürzhandels und versorgte nun den Süden mit den köstlichen Spezereien, die einst der Norden von den Mittelmeervölkern empfangen hatte.

1 Über die Bedeutung des Pfeffers und des Pfefferhandels im Mittelalter siehe vor allem: W. Heyd, *Levantehandel* H. p. 448, 684 ff., A. Schaube, *Handelsgesch. d. rom. Völker d. Mittelmeergebietes*, p. 163 und passim. Stieda, *Hans, venez. Handelsbeziehungen*, p. 103, Geering, *Cölns Kolonialwarenhandel vor 400 Jahren*. (Mitt. a. d. Stadtarchiv

Da im Register der Preis von 1 Pfund Pfeffer fast immer der gleiche ist, scheinen die Holländer 1646/47 nur eine bestimmte Sorte, und zweifellos schwarzen Pfeffer, nach dem Mittelmeergebiet exportiert zu haben. Auch der billigere lange Pfeffer erschien auf dem Amsterdamer Markte \ In wie großen Mengen aber weißer Pfeffer zu dieser Zeit importiert ward, entzieht sich unserer Kenntnis. Den in den Hamburger Schifferbüchern erwähnten „bresil peper“ haben wir im niederländischen Mittelmeerhandel vor 1650 nicht angetroffen²

Unter den Ausfuhrartikeln folgen dem Pfeffer der Bedeutung nach die Gewebe, von denen die Wollstoffe und die Erzeugnisse der Leinenindustrie am häufigsten genannt werden. An der Spitze beider Gruppen stehen merkwürdigerweise fremde, d. h. nicht holländische Fabrikate, hier die Sayen aus Hond-schoote, dort das vornehmlich in Nordfrankreich und in den wallonischen Provinzen hergestellte Kammertuch (Cambric), das gegen Ende des Jahrhunderts nachweislich auch in Overijssel

v. Cöln, Heft 11) p. 61. Ehrenberg, Zeitalter der Fugger II. p. 14, Peschely Deutsche Vierteljahrsschrift 1855, Heft 8, p. 212.

Den Pfefferimport der ostindischen Kompagnie ersehen wir (leider nur für einige Jahre) aus dem Meteranus novus HL p. 51, 554 f., 682. IV. p. 888, 487. Danach kamen — um einige Beispiele aus den 20er und 80er Jahren des 17. Jahrhunderts anzuführen — folgende Pfeffermengen nach Holland:

1629	89 797 Säcke (k 56 Pf.)	= 2 228 682 Pf.
	ferner	= 72000 „
1684		= 8276833 „
	langer Pfeffer	= 2 278 „
1685		= 2 180 067 „
	30 Pikol langer Pfeffer	
	(1 Pikol = etwa 621/a Kilo.)	

Wenn 1646/47 = 1016 225 Pf. nach dem Mittelmeergebiet exportiert wurden, so würde das — verglichen mit der Pfeffereinfuhr von 1634 — der dritte Teil des ganzen Importes gewesen sein.

1 Nanninga Uitterdyk, Kamper Handelshuis, Einleitung p. LXXL Über langen Pfeffer ferner Heyd, U. p. 640, Stieda p. 108.

* Baasch, Warenhandel p. 100.

gewoben ward¹. Es ist zweifelhaft, ob wir darin eine rein zu fällige Erscheinung zu sehen haben, und ob es sich bei den eben genannten Sayen wirklich um flandrische Gewebe handelt. Die alte vlämische Weberkunst hatte während des Krieges eine neue Heimat in Haarlem, Leiden, Delft und anderen Orten gefunden, die Emigranten waren die Lehrer der Holländer geworden. Sollten da nicht diese Stoffe den alten Namen behalten haben, unter dem sie sich früher so großer Beliebtheit erfreuten? Wir müssen die Frage unbeantwortet lassen, denn es steht andererseits fest, daß Holland flandrische Textilwaren in großer Zahl importierte. Das beweisen uns einmal die Convoillisten von 16252 und 1667/68, die über die Mannigfaltigkeit des niederländischen Warenverkehrs den besten Aufschluß geben, sowie eines der für die Kenntnis des Handels jener Zeit so wichtigen kaufmännischen Gutachten in den „Bijdragen en Mededeelingen“ §.

Um die Mitte des 17. Jahrhunderts stand die niederländische Textilindustrie noch keineswegs auf ihrem Höhepunkte, sie hatte mit der grandiosen Entwicklung des Handels nicht gleichen Schritt gehalten. Noch beherrschte der Kleinbetrieb das ganze Gewerbe, noch fehlten die großen Fabriken. „Das Handwerk blieb in den Fesseln der Gilden, die Hausindustrie in den Banden der Hallenu⁴. Erst in den letzten beiden Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts trat der große Umschwung ein, als die Aufhebung des Ediktes von Nantes der niederländischen Weberei neue Arbeitskräfte zuführte. Da schüttelte man das Joch des Gildenzwanges ab und bahnte der Großindustrie den Weg.

Der größte Teil der Cambricstoffe kam ungebleicht nach Haarlem, um auf den dortigen Linnenbleichen „blanchiert“ zu werden. Auch die flandrischen Wollwaren und englischen Bayen⁸ wurden ungefärbt und ohne Appretur importiert, weil das Plakat

1 Bijdr. en Mededeel., XXIV. p. 269.

2 J. Tjassens, Zeepolitie d. ver. Nederl. Beilage HL p. 112 ff.
®XXL p. 18 f.

4 Pringsheim, Beiträge, p. 82.

* Anderson, History of Commerce, ü. p. 220.

von 1614 die Einfuhr gefärbter und bereiteter Zeuge streng untersagt hatte. Mit Recht bemerkt Kernkamp, aus den zahlreichen Erneuerungen des Ediktes gehe deutlich genug hervor, wie wenig sich die Holländer um das Verbot zu kümmern pflegten*.

Im Vergleich zur flandrischen ist die englische Textilindustrie nur mit kleinen Posten im Register vertreten. Ob die Bayen und Sayen sowie die 16 Ellen englischen Tuches aus dem Court der Merchant Adventurers in Rotterdam stammten oder von freien englischen Kaufleuten, den sogenannten „Entreloopers“ nach Holland gebracht waren², läßt sich nicht mehr feststellen. Im Amsterdamer Mittelmeerhandel des 17. Jahrhunderts traten die englischen Wollwaren sehr zurück, weil das Inselreich mit dem Süden in direkter Verbindung stand, und die englische Levantekompagnie den Vertrieb der Landesprodukte als ihr Monopol ansah.

Daß deutsche Erzeugnisse so wenig in der Tabelle auftreten, muß in erster Linie den Wirkungen des langen Krieges zugeschrieben werden. Dazu kamen die geradezu jammervollen Transportverhältnisse. Bestanden doch auf dem Rheine, um nur ein Beispiel zu nennen, nicht weniger als „32 anerkannte Zölle von Straßburg bis zur holländischen Grenze“⁸ Infolge der vielen Zollschranken und der exorbitant hohen Frachtkosten, die der Überlandhandel erforderte, nahm ein Teil der deutschen Textilwaren seinen Weg über Hamburg. Von der schlesischen Leinwand ist es bekannt⁴, und vielleicht liegt uns in dem „deutschen

1 G. W. Kernkamp, De Droogscheerdere-Synode. Een bijdrage tot de geschiedenis van de lakenindustrie in Holland in de 17. en 18. eeuw, Bragmans, Historisch Leesboek p. 293.

8 Über den Aufenthalt d. Merchant Adventurers in Holland vgl. namentlich: Te Lintum, De Merchant Adventurers in de Nederlanden. (1905). S. van Brakei Gz., Entwicklung und Organisation der Merchant Adventurers. Vierteljahrsschr. f. Sozial- und Wirtschaftsgesch. V. p. 401ff.

8 Gothein, Gesch. d. Rheinschiffahrt, p. 3 f.

4 L. Brentano, Über d. grundherrlichen Charakter d. handelsindustriellen Leinengewerbes in Schlesien, Zeitschr. f. Sozial- und Wirtschaftsgesch. I. p. 330.

Leinen“ des Registers ein Produkt schlesischer Weberkunst vor. Zweifellos sind manche der als holländische Leinwand gebuchten Stoffe in der Bielefelder, Osnabrücker und Lüneburger Gegend gewebt oder im Wuppertale gebleicht worden¹. Aus den Zeichnungen des Elberfelder Theologen Kaspar Sibelius, der 1658 als Prediger in Deventer starb, erfahren wir, daß Elberfelder Leinenbänder keine seltene Erscheinung auf dem Amsterdamer Markte waren², und daß sie von dort vielfach nach Frankreich, Spanien und den beiden Indien ausgeführt wurden.

Leider hat man im Register nur gelegentlich den Erzeugungsort der holländischen Gewebe eingetragen. Wäre es regelmäßig geschehen, so hätten wir einen interessanten Beitrag zur Geschichte der niederländischen Textilindustrie liefern können. Mehrfach wird Leiden, die Zentrale der holländischen Tuchfabrikation, ausdrücklich genannt, während uns die „Koopmansadviezen“ lehren, daß „legaturen, noppen und smallen“ vornehmlich in Haarlem hergestellt wurden⁸. Haarlem war bekanntlich auch der Hauptsitz der Leinenweberei, und neben Leiden nahmen Delft sowie Gouda einen hervorragenden Platz im Sayen- und Raschgewerbe ein⁴. Aber die Lakenindustrie der Provinz Holland besaß keine ungefährliche Rivalin an der Tuchweberei der Generalitätslande, und das Bestreben der holländischen Fabrikanten, Brabant den Wettbewerb möglichst zu erschweren, führte 1647 zur Übergabe einer Denkschrift an die Hochmögenden, deren Wortlaut Pringsheim veröffentlicht hat⁵. Wir verdanken dieser Remonstranz wertvolle Aufschlüsse und ersehen aus ihr, daß Tilburg, Eindhoven, Boxtel und eine ganze Anzahl kleinerer

¹ Darüber besonders E. Hornung, Entwicklung und Niedergang der hannoverschen Leinwandindustrie (Hannover 1905).

⁸ Zeitschr. d. Bergischen Geschichtsver. XXVII. p. 195. Über Sibelius XXVTH. p. 211 ff. Vgl. auch die Mitteilungen von J. V. Bredt, Die Lohnindustrie (Berlin 1905) p. 14f.

a Bijdr. en Mededeel. XXI. p. 41.

4 P. de la Court, Het Welvaren van Leyden, Beilage J. p. 208 ff.
6 Beiträge, p. 75 ff.

Plätze in der „Meierijul an der brabantischen Tuchweberei be teilt waren. Während in diesen Orten früher nur gröbere Stoffe hergestellt wurden, begannen die Weber in den ersten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts auch feine Tücher zu verfertigen und kauften zu diesem Zwecke große Mengen von spanischer Wolle in der Provinz Holland auf. Infolge der niedrigen Arbeitslöhne konnten die Brabanter sehr viel billiger als ihre Leidener Konkurrenten produzieren und machten daher gute Geschäfte. Die Folge war, daß holländische Fabrikanten ebenfalls spanische Wolle nach den südlich der Maas gelegenen Gebieten sandten und dort „Leidener Tucheu weben ließen. Wir können im Rahmen dieser Betrachtungen nicht näher auf die Entwicklungsgeschichte der Tuchindustrie eingehen. Nur ein Punkt bedarf noch der Erwähnung. Trotz der Schriften von Orlers, Mieris, de la Court und Luzac, trotz der Arbeiten von Blok, Dozy, Kernkamp, Pringsheim u. a., die Bausteine zur industriellen Geschichte der Republik zusammengetragen haben, bleibt auf diesem Gebiete viel zu tun übrig, namentlich in bezug auf die technische Entwicklung. Und wir meinen, daß vor allem die Haarlemer Leinenindustrie größere Aufmerksamkeit verdient, als ihr bisher zuteil geworden ist.

Auch für den Lederhandel jener Tage, sowie für Import und Export von Fellen, Häuten und Rauchwaren ist aus dem Register mancherlei zu lernen. Die in der Einfuhrliste erwähnten „Besäen- und Korduanleder sind wahrscheinlich morgenländische Erzeugnisse gewesen, während wir bei dem spanischen Leder

1 Die Landschaft zwischen Tilburg und Helmond, südlich von Herzogenbusch.

8 J. J. Orlers, Beschryving der stad Leyden, Fr. Mieris, Beschryving der stad Leyden, P. J. Blok, Eene hollandsche stad onder de bourgondisch-oostenrykschen heerschappy 1884, Dozy, Overzicht van de geschiedenis der Leidache nijverheid 1889. Wir möchten hier auch auf einen Aufsatz von H. E. van Gelder über die Haager „draperyeu in der Zeitschr. Die Haghe 1907 p. 229 ff. aufmerksam machen.

8 Noch im 18. Jahrhundert kam farbiger Korduan ans der Levante. Koophandel van Amsterdam II. p. 762, 774.

der ersten Tabelle im Zweifel sind, ob uns hier ein iberisches Produkt vorliegt. Sogenannte Spanisch-Lederfabrikanten gab es an vielen Orten, sie befanden sich auch in Amsterdam, wo zu gleicher Zeit die Sämischgerberei in nicht geringem Umfange betrieben ward. 1621 vereinigte man die „zeemleerbereiders“ zu einer Gilde¹. Obwohl das Waschleder (Sämischleder) kein unbedeutender Artikel im südlichen Handelsverkehre war, so wurden doch von allen Ledersorten russische Juchten am stärksten auf den Mittelmeermärkten begehrt. Für diesen Gegenstand bildete damals Amsterdam den großen Stapelplatz, und noch im 18. Jahrhundert genoß die Stadt den Ruf, daß dort „Moscovittische Juchten mit avantage zu erhalten seien“².

Die an sich weniger hervortretenden Häute des Ausfuhrregisters werden gleichfalls russischen Ursprungs gewesen sein, was wir ohne Bedenken von dem Pelzwerk der zweiten Tabelle annehmen dürfen. Größere Schwierigkeiten bereitet die Bestimmung der Herkunft und Beschaffenheit des aus dem Mittelmeergebiet eingeführten Grauwerks. Wir haben darunter entweder Wildpelze aus Ungarn und den Balkanländern oder Schafpelze, Lammfelle und Schmaschen zu verstehen, die Persien, einzelne Gebiete von Südrußland und hauptsächlich Spanien lieferten. Mit Recht denkt Höhlbaum bei den „Hispanischen feilen“ im Buche Weinsberg an Merinoschafpelze³ und die Convoilliste von 1667/68 rechnet zum Pelzwerk auch die kleinen „romanischen“ Felle⁴.

Getreide und Schiffsbaumaterialien, die schon im niederländisch-spanischen Verkehr des 16. Jahrhunderts eine dominierende Stellung eingenommen hatten, fehlen in der bunten Musterkarte des Ausfuhrregisters nicht. Was der Getreidehandel für die

¹ Ravesteijn, Ontwikkel. van Amsterdam, p. 121.

² Heyne, Der mit Nutzen klüglich handelnde neue Handelsman usw. (Frankfurt und Leipzig 1725) p. 1. Angezogen von Baasch, Hamburgs Warenhandel, p. 72. Anm. 1.

³ 8 B. II. p. 876, 392 (Publ. d. Gesellach. f. Rhein. Geschichtskunde IV.)

< Bijdr. en Mededeel. XIX. p. 169.

Niederlande und speziell für Amsterdam bedeutete, braucht hier nicht näher erörtert zu werden. Naude hat der holländischen Getreidehandelspolitik in seinem bekannten Werke ein besonderes Kapitel gewidmet, worin er ein klares Bild der Entwicklung gibt. Wenn die Ausführungen den Getreideexport nach den Mittelmeerländern weniger berücksichtigen, so trägt der Mangel an zuverlässigem Material Schuld daran.

Amsterdam war in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts das Kornmagazin Europas. Zwar wurde in manchen Gebieten von Spanien und Italien noch Korn gebaut, aber die Produktion hielt sich, wie erwähnt, in so bescheidenen Grenzen, daß die Bewohner beider Länder auf den Import über See angewiesen blieben. Allerdings führte der Kirchenstaat in den 80er Jahren des 16. Jahrhunderts für 500000 Scudi Getreide aus¹. Hungersnöte und Teuerungen, unter denen besonders Italien zu leiden hatte, vermehrten die Abhängigkeit von fremder Zufuhr. Wir haben bereits bei der Besprechung der türkischen Kornexportverbote gesehen, wie Italiener, Juden und auf der apenninischen Halbinsel ansässige Kaufleute anderer Staaten Getreide in der Levante und im griechischen Archipel aufkaufen ließen, um es dann für teures Geld wieder feilzubieten.

Vergleicht man den Amsterdamer Kornexport von 1646/47 mit den Lastenziffern des Hamburger Getreideimportes² während der 20er und 30er Jahre des 17. Jahrhunderts oder besser noch mit den Zahlen der Danziger Kornausfuhr von 1648, 49 und 50#, so machen die von Amsterdam nach Italien versandten Roggen- und Weizenmengen keinen imponierenden Eindruck. Eine Erklärung dafür wird sich schwerlich geben lassen, und ebensowenig können wir die Ursachen dieser Erscheinung heute noch feststellen. Berichte über die Stärke der Einfuhr aus den baltischen Ländern, über den Kornumsatz Amsterdams im genannten Jahre sind unseres Wissens nicht mehr vorhanden. Auch

¹ Banke, Päpste, I. p. 248. Nach der Relation des Giovanni Gritti.

² Baasch, Hamburgs Warenhandel, p. 40 ff.

³ Naudö, Getreidehandelspolitik, p. 373.

fehlen Nachrichten von der Getreidezufuhr der Hansen und Engländer, und es ist unsicher, ob die italienischen Gebiete Korn aus den östlichen Mittelmeerländern erhalten haben. Ohne Zweifel würde es ein gewagtes Experiment sein, wollten wir aus den in der zweiten Tabelle berechneten Durchschnittspreisen von Roggen und Weizen Schlüsse auf den Ernteausfall des Jahres ziehen. Soviel steht aber fest, angesichts der Lobpreisungen zeitgenössischer Schriftsteller, die den Kornexport nach Italien als ein sehr bedeutendes Geschäft hinstellen, bereiten uns die Wertziffern des 1646/47 von Amsterdam ausgeführten Getreides eine nicht geringe Enttäuschung.

Leider bricht das Register in dem Augenblicke ab, wo wir die italienischen Marktverhältnisse besser übersehen können. 1647 wurde die Halbinsel von einer schweren Teuerung¹ heim gesucht, die noch im folgenden Jahre anhielt. In einem Schreiben vom 11. April 1648 teilt der niederländische Konsul in Genua den Generalstaaten mit, daß zwischen 26. März und 8. April 23 holländische Kauffahrer mit Roggen, Weizen, Bohnen und Erbsen beladen im Hafen von Genua eintrafen. 9 oder 10 dieser Schiffe waren für Rechnung des Magistrats der Stadt gekommen, andere im Aufträge einiger Kaufleute¹ während die übrigen die Hoffnung auf reichen Gewinn nach Genua getrieben hatte. Mit Sehnsucht habe man ihre Ankunft erwartet, bemerkt der Konsul, denn in den umliegenden Dörfern, ja in der Stadt selbst seien viele Leute vor Hunger gestorben. Unglücklicherweise verschweigt der Bericht die Lastenzahl der gelöschten Cerealien und Hülsenfrüchte, so daß wir keinen Vergleich mit den Ziffern des Registers anstellen können.

Zur Gruppe der Schiffsbaumaterialien sind wohl Teer, Hanf sowie einzelne der unter Metallen und Metallfabrikaten zusammen gestellten Waren hinzuzurechnen. Da diese Produkte auch an deren Zwecken dienten, haben wir von ihrer Einreihung in die Schiffsbauartikel Abstand genommen. Fast alle zum Bau und zur Ausrüstung der Fahrzeuge erforderlichen Gegenstände kamen aus

¹ Ebenda, p. 149.

Norwegen und den Ostseeländern und wurden über Amsterdam nach dem Süden versandt. In unserer Zoll-Liste treten, wie bereits hervorgehoben, Marseille und Toulon als Hauptabnehmer der Schiffs- und Kriegsmaterialien auf. Wenn auch durch den Marinetraktat die Spannung zwischen Holland und den französischen Kapern für den Augenblick beseitigt war und keine Beschlagnahmen vorfielen, so liefert das Register doch den Beweis, daß die Niederländer ihren gefährlichsten Gegnern im Mittelmeergebiet selbst die Waffe in die Hand gaben, mit der die Piraten nachher der holländischen Handelsschiffahrt Abbruch taten. Masten, Anker, Dielen, Tauwerk, Kartuschen, Kugeln, Pulver und Salpeter verkaufte man 1646/47 nach Marseille und Toulon, und es ist kaum zu bezweifeln, daß sehr hohe Preise dafür gezahlt wurden. Denn bei derartigen Geschäften überragten die materiellen Interessen die Vaterlandsliebe. Dem blinkenden Golde gegenüber kannte der Kaufmann keine Rücksichten auf das Wohl und Wehe seiner Mitbürger. Das lehrt die Geschichte des Mittelmeerhandels ebenso deutlich wie die der niederländisch-ostindischen Kompagnie.

Wir haben in den obigen Darlegungen die Hauptimport- und -exportartikel einer Prüfung unterzogen und den Versuch gemacht, ihre Stellung im südeuropäischen Verkehr Amsterdams zu charakterisieren. Es mag hinzugefügt werden, daß Fische als Fastenspeise stets auf starken Absatz rechnen durften, daß Farben wie Farbstoffe auf den Märkten des Mittelmeergebietes lebhaftere Nachfrage fanden. Ganz besonders der Indigo, der noch während der ersten beiden Jahrzehnte des 17. Jahrhunderts eine wichtige Rolle im Exporthandel Aleppos gespielt hatte. Als aber die ostindische Kompagnie ebenfalls Indigo zu importieren begann und die kommerziellen Verhältnisse Syriens andere wurden, hörte der Versand dieses Farbstoffes von Haleb nach den Niederlanden ganz auf.

6. Kolli, Gebinde, Maße, Stückzahlen und Gewichte der eingetragenen Waren.

Die Rubrik „Anzahl der Kolli“ umfaßt alle diejenigen Begriffe, die kein „bestimmtes Maß oder Gewicht, sondern nur die Art der Verpackung“ bezeichnen¹. Kisten, Ballen, Packen, Säcke, Körbe und Partien erscheinen in dieser Gruppe am häufigsten und zwar bei ganz verschiedenen Warengattungen. Tabak, Wachs und Kannevas wurden bisweilen in Rollen verschickt, während wir Packrollen nur bei deutschem Kannevas erwähnt finden. Holländische Leinwand kam auch in Trommeln zum Versand. Vereinzelt auftretende Ausdrücke sind Büschel bei Drogen, Bündel bei Hanf. Unter den im Einfuhrregister als Kolli gebuchten Tafeln² hat man wohl hölzerne oder aus anderem Material gefertigte Platten zu verstehen, um die der betreffende Stoff aufgewickelt wurde³. Koffer dienten gewöhnlich zur Versendung von Kleidern. Da die in den Tabellen sehr oft vorkommenden Fässer und Tonnen nicht immer als Flüssigkeitsmaße anzusehen sind und vielfach nur die Verpackungsart bezeichnen, wählten wir die Überschrift „Gebinde und Maße“, um eine Trennung der Gefäße zu vermeiden und die ohnehin schon reichlich bedachte Rubrik der Kolli zu entlasten. Der Rechnungsführer hat die Südweine nach Fässern, Boten, Pipen und Ankern eingetragen, Branntwein dagegen nach Boten, Stückfässern und Vierteln. Die Maße der französischen Weine lernen wir aus dem Register nicht kennen, weil der Export über Amsterdam nur 2 Ohm betrug, Öl kam schon zur Zeit Vickos von Geldersen in Pipen, das Bruttogewicht der Pipe war seinem Handlungsbuch zufolge 850 Pfund⁴. Baasch macht auf eine Stelle in Valentin Heins *Gazophylacium* aufmerksam, wonach die Pipe 820 Pfund netto

¹Nach Nirmheim, Das Handlungsbuch Vickos von Geldersen, Einleitung p. LXXVI.

²Vgl. Artikel „magayers“ auf S. 250.

³Zwei Tafeln enthielten zusammen 80 Stück.

⁴Nirmheim, Einleitung p. LXII, LXXVII. Über Oliepipen auch D. Schäfer, Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1879, p. 100ff.

wogl. Wieweit diese Bestimmungen für den Amsterdamer ölhandel des 17. Jahrhunderts in Betracht kommen, bleibt dahin gestellt. Aus den Durchschnittspreisen des spanischen Weines lassen sich sichere Schlüsse auf das Verhältnis der einzelnen Weinmasse zueinander ziehen. Das Faß erscheint danach als größtes Gefäß. Bereits im 14. Jahrhundert entsprach es 2 Pipen² und nach einer Zollrolle von 1548 kamen auf eine Pipe 2 Oxhoft³. Staring, dessen mathematisch genau berechneten Tabellen einen guten Überblick über Maße, Gewichte und Münzen von Gegenwart und Vergangenheit gewähren, stellt folgende Formeln auf⁴:

1 Amsterdamer Faß = 4 Oxhoft = 6 Ohm = 24 Anker
oder auf heutiges Maß übertragen = 931,34 Liter.

1 Amsterdamer Anker = 2 steekan = 16 stoop = 32 kruik
(mingel) = 64 pint = 256 mutsje = 44 gewöhnliche
Flaschen = 38,806 Liter.

Ob der Rauminhalt von Pipen und Boten damals der gleiche war, oder ob man Faß und Bote wie in der Zollrolle von 1548⁵ auf ein und dieselbe Stufe stellte, ist aus dem Register nicht zu ersehen. Eine Berechnung der Pipe findet sich in Adrien van der Guchts Cyfer boek von 15698. Hier heißt es: 1 Pipe = 11 zesters, een zester 4 schreven of 16 stoopen; een schreve 4 stoopen of ghelten; een stoop 2 potten of kannen; een pot 2 pynten.

Bei den Stückfässern haben wir zweifellos an Gefäße von unbestimmter Größe zu denken, was schon aus folgendem Beispiel des Registers erhellt. Der Inhalt von drei aus Majorka gekommenen Stückfässern Branntwein betrug 160 Viertel, während

1 Hamburgs Warenhandel, p. 60, Anm. 3.

2 Nirmheim, Einleitung p. LXXVIII.

3 Baasch, Warenhandel, p. 54.

4 De binnen- en buitenlandschen Maten, Gewichten en Munten, p. 16f.

5 Baasch, Warenhandel, p. 64.

6 Gilliodts van Severen, Inventaire des chartes de Bruges. Première série. Glossaire flamand p. 497. Angezogen von Nirroheim, Einleitung p. LXXVIII.

elf andere ebenfalls aus dem Süden bezogene Stückfässer Branntwein zusammen nur 400 Viertel enthielten. Stückfässer und Goten begegnen uns als Verpackungsgegenstände noch einmal bei Korinthen.

Nach Vierteln und Sechszehnteln wurde Butter gemessen. Jedes Viertel Butter, bemerkt Isaac Le Long, müsse mit Faß 80 Pfund wiegen. Dagegen betrage das Gewicht von einem Viertel Butter aus Leiden 80 Pfund ohne Faß¹.

Das oft genannte Quart oder Quartel — es tritt übrigens auch in den Warenlisten der Hamburger Schifferbücher stark hervor — bedeutet ein Viertelfaß. Noch heutigen Tages wird das Quart als Flüssigkeitsmaß in England verwandt = Gallon = 1,136 Liter. Als Kuriosum mag Erwähnung finden, daß man Fässer und Quarteln sogar zur Verpackung von Leinwand und Wollstoffen verwandte².

Schmaltonnen dienten zum Versand von Fischen und Fleisch. Über Stockfischkippen ist an der betreffende Stelle in der Exportliste das Notwendige gesagt worden. „Kinnnetjes“ und halbe kinnnetjes kommen im Register bei Heringen und Lachs vor, es sind Bezeichnungen für $\frac{1}{8}$ - und $\frac{1}{16}$ -Tonnen, also ganz winzige Gefäße.

In der Reihe der übrigen Inhaltsmaße steht die Last³ obenan. Getreide, Hülsenfrüchte, Leinsamen, Heringe und Teer werden in den Tabellen nach Lasten aufgeführt. Eine Amsterdamer Komlast entsprach der Danziger, Elbinger und Königsberger Getreidelast und kam 56 $\frac{1}{16}$ alten preußischen Scheffeln gleich⁴. Das Verhältnis der kleineren Kommaße zur Amsterdamer Last ergibt sich aus den Aufstellungen von Le Long und Ricard, die freilich einer viel späteren Zeit angehören. Man

¹De Koophandel van Amsterdam, I. p. 443.

²In derartigen Gefäßen kamen auch Kattun und englische Laken nach Hamburg, Baasch, Warenhandel p. 66.

³Vgl. auch die Besprechung der Schiffslast auf S. 178.

⁴Naudé, Getreidehandelspolitik, passim. Er hat seine Bestimmung der Komlast dem Handbuch Samuel Ricards II. p. 75, p. 381 entnommen.

darf, ohne das Gebiet gewagter Hypothesen zu betreten, bei dem konservativen Charakter des Amsterdamer Handels annehmen, daß diese Maße von 1648 bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts kaum große Veränderungen erfahren haben. Le Long und Ricard teilen die Amsterdamer Last folgendermaßen ein:

1 Amsterdamer Last = 21 $\frac{8}{6}$ Tonnen = 27 Mfiddin =
 26 Säcke = 108 Scheffel = 432 Viertelfässer =
 3466 „Kops“ *.

Da die Last zugleich ein reiner Gewichts begriff ist, be rechnen beide Schriftsteller auch die Pfundzahlen, freilich mit geringen Abweichungen.

	Nach Le Long:	Nach Ricard2.
1 Last Weizen =	4600/4800 Pf.	4500 Pf.
1 * Roggen =	4000/4200 „	4000/4100 „
1 „ Gerste =	3200/3400 „	—

Die Heringslast betrug 12, die Last Teer 13 Tonnen2 Für Hülsenfrüchte und Leinsamen galten wohl die genannten Kommaße.

Auch über die Elle und ihre Verwendung in Holland macht Le Long beachtenswerte Mitteilungen. Man pflegte in Amsterdam zwei verschiedene Ellenmaße zu gebrauchen, einmal die Amsterdamer Elle = 26 Vs Zoll, zweitens die vlfimische oder Brabanter Elle «= 27 1/g Zoll4

Wonach nun die im Register eingetragenen Gewebe — leider wird die Anzahl der Ellen nur ganz vereinzelt angegeben — gemessen sind, vermögen wir nicht zu sagen. Staring setzt die

Amsterdamer Elle = 0,68781 mō
 die Brabanter „ = 0,69230 „
 danach 1 m = 1,4535 Amsterdamer Ellen,
 = 1,4444 Brabanter „

1 De Koophandel, I. p. 284. Ricard, Handbuch LL p. 86.

9 De Koophandel, I. p. 262. Ricard, Handbuch LL p. 86.

8 Ricard, Handb. ü. p. 89.

4 De Koophandel, I. p. 489.

6 Tabellen, p. 10. Das Längenmaß der Brabanter Elle berechnet Ehrenberg, Hamburg und England, p. 268. **Anm.** 64 auf 0,691 m.

Seit 1821 besteht in den Niederlanden zwischen Meter und Elle kein Unterschied mehr. Wie die Vergleichstabelle Le X*ongs erkennen läßt, waren 100 Amsterdamer Ellen = 120 Ellen in Hamburg und Lübeck¹.

Bei deutscher Leinwand tritt im Register manchmal die Doppelelle als Längenmaß auf, nach der in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts englisches Leinen verkauft ward. Und zwar entsprachen 100 Hamburger Schmalellen 49 englischen Doppel* eilen a.

Die Kohlenmaße des Registers sind „hoed“ und „saltaer“. 1 Amsterdamer „hoed“ enthielt etwa 1172,4 Liter, während der „saltaer“ 1 englischem chaldron = 1308,215 Litern gleichkam.

Die Stückzahl hat der Rechnungsführer bei sehr vielen Artikeln notiert. Es mag genügen, die wichtigsten stückweis angegebenen Waren kurz zu rekapitulieren: Gewebe, Häute, Hölzer, Leder, Metalle, Metallfabrikate und Schiffsausrüstungsgegenstände. Per Dutzend verzollte man Leder, Federkiele, Elberfelder Bänder und Nadeln. Obwohl diese Buchungen wertvolle Hilfsmittel bieten, den Umfang des Amsterdamer Mittelmeerhandels im einzelnen festzustellen, so lassen sich aus ihnen allein keine Schlüsse auf Länge, Breite und Beschaffenheit der Seiden«, Woll- und Leinenstoffe ziehen. Daß recht verschiedenartige Qualitäten aus- und eingingen, beweisen die auffallend starken Schwankungen in den Wertziffern der einzelnen Partien.

Viel sichere Anhaltspunkte als die Stückzahlen gewähren neben den Längen- und Inhaltsmaßen die Gewichtsangaben. Alle Waren, die man in Amsterdam kaufe oder verkaufe, schreibt Isaac Le Long, seien der Wage unterworfen und würden mit Amsterdamer Gewicht gewogen³. Die genaue Einteilung des alten Amsterdamer Pfundes erfahren wir wieder aus Starings Listen:

¹ De Koophandel, I. p. 435.

³ Hamburg und England, p. 298, Anm. 90.

⁸ De Koophandel, L p. 430.

1 Amsterdamer Pfund = 16 Unzen = 32 Lot =
320 Esterlinge = 10240 Ass oder nach modernen
Begriffen = 0,4940904 kg⁴

Das Schiffspfund, wonach im Register die Gewichte von Kabelgarn, Hanf und Tauwerk angegeben sind, war 20 Lieapfund = 300 Amsterdamer Pfund; 1 Liespfund demnach = 15 Amsterdamer Pfund.

7. Preise und Durchschnittspreise.

Wir haben bei einer großen Anzahl von Artikeln den Durchschnittspreis durch einfache Division zu berechnen versucht. Da bei keinem Posten die Wertdeklaration fehlt, und die Werte aller im Register vorkommenden Handelsgegenstände in ein und derselben Währung eingetragen sind, verursachte die Feststellung der Preise geringe Mühen. Die zuverlässigsten Resultate erzielten wir dort, wo Maß- und Gewichtsnotierungen vorhanden waren. Weniger Bedeutung haben die Durchschnittswerte der nach Stückzahl registrierten Erzeugnisse, vornehmlich der Gewebe, weil man, wie gesagt, die Verschiedenheit der Stoffe nicht zu erkennen vermag. Aus diesem Grunde ist bei vielen Textilwaren der Preiseintrag überhaupt unterlassen worden. Es ergaben sich derartige Differenzen, daß wir den Durchschnitt jedes einzelnen Postens hätten aufzeichnen müssen, um eine den tatsächlichen Verhältnissen einigermaßen gerecht werdende Preisstatistik zu erhalten. Auch dann wäre das Resultat zweifelhaft gewesen, da die meisten Packen und Ballen aus ungleichwertigen Stücken bestanden. Nur bei Sayen und Bayen, Bombasin und einigen anderen Wollstoffen, ferner bei den sogenannten Ganz- und Halbtücherna aus dem Inlande tritt stets dieselbe oder doch annähernd gleiche Durchschnittsziffer auf, was uns Veranlassung gegeben hat, die Preise dieser Stoffe in die Tabelle einzufügen. Daß auf Ermittlung der Durchschnittspreise von Waren, die lediglich nach der Kollizahl bezeichnet sind, Verzicht geleistet wurde, ver-

4 Tabellen, p. 91.

steht sich von selbst. Leider ist es nicht möglich, den Preis unterschied der im Register aufgeführten Produkte am Erzeugungs-, Versand- und Absatzort nachzuweisen. Da Handlungsbücher von Amsterdamer Firmen nicht vorliegen und die Konsulateberichte nur ganz vereinzelt von Warenpreisen Mitteilungen machen, stellen wir hier einige Notierungen zusammen, die sich für Getreide und Salz in den Quellen fanden.

1591 schreibt Velius: Wenn auch die Last Weizen in Holland mit 200 fl. bezahlt wurde, so kam der Kaufmann doch auf seine Kosten. Denn der Weizen erzielte in Italien 600, 700, ja 800 fl. pro Last¹. Von Transport- und Handelsgebühren abgesehen, ward also die Last mit drei- und vierfachem Gewinn verkauft. 1619 berichtet Gillis Ouwercx aus Venedig, verschiedene Kaufleute hätten Korn auf Lieferung an die Republik verkauft, und zwar die Last zu 94 Dukaten (ca. 230fl.) gerechnet². Der bereits erwähnte Brief von Albert Muilman notiert folgende Getreidepreise in Genua (1648):

1 Last Weizen =	170	Stücke van	achten,
1 „ Roggen —	105	„ „ „	
1 „ Bohnen —	120	„ „ „	

Rechnen wir den Real zu 2,40 fl., so kostete:

1 Last Weizen =	408	holl, fl.,
1 „ Roggen —	252	„ „
1 „ Bohnen =	288	„ „

Unglücklicherweise fehlen uns die Einkaufspreise im Ostseegebiete und in Amsterdam, auch läßt sich nicht mehr nachweisen, ob 1648 ein gutes oder schlechtes Getreidejahr war. Angenommen, das Korn wäre so billig wie 1646/47 gewesen, wo der Preis von

1 Last Weizen durchschnittlich =	140	fl.,
1 „ Roggen „ =	100	„
1 „ Bohnen „ =	90	„

¹ Chronyk van Hoorn, p. 490. Anm. 740. Ferner Naudä, Getreidehandelspolitik p. 332.

² Der Dukaten zu 2 fl. 9 et. gerechnet. G. Ouwercx an d. Geiieralst., 25. Januar, 15. Februar 1619.

betrag, so hätten die Amsterdamer Exporteure brillante Geschäfte in Genua gemacht. Stellen wir nun diesen Notierungen die tOrkischen Forderungen von 1632 gegenüber! Pro Kilo Welsen verlangten die geschädigten Schiffseigentümer 1 Realen, pro Kilo Gerste resp. $\frac{1}{2}$ Realen. Nimmt man die Last Weizen zu 4500 Pfund an = 2250 Kilo, so hätte nach türkischer Rechnung ihr Preis — 2250 Realen oder 5400 fl. betragen. Also 2080 Realen mehr als in Genua bei einer Teuerung! Es hieße den Eindruck abschwächen, wollten wir diesen Ziffern ein Wort der Erläuterung hinzufügen.

Durch verschiedene notariell beglaubigte Gutachten von Amsterdamer Kaufleuten, von Salzsiedern und Maklern aus den Jahren 1634 und 36, die mit dem erwähnten Versuche Venedigs⁸ zur Deckung rückständiger Subsidien istrisches Salz an Zahlungen statt anzubieten, im Zusammenhang stehen, erhalten wir Aufklärung über das Salzimportgeschäft und über Salzpreise in Amsterdam. Wenn Salz auch im Register unter den Einfuhrartikeln fehlt, so gehört es doch zu den Mittelmeerprodukten. Und das rechtfertigt seine Erwähnung.

Nach dem Urteil aller Sachverständigen war istrisches Salz, wie Wilhelm Muilman sich ausdrückte, „geen coopgelt weerdich“, weil es an Qualität, Gewicht und Reinheit von dem Erzeugnisse Siziliens, Spaniens und namentlich Westfrankreichs weit über troffen ward. Sodann hatte man für ein Hundert Salz aus Istrien allein an Frachtkosten 70 Pf. Vläm. oder 420 fl. zu bezahlen, während 1 Zent westfranzösisches Salz — Einkaufspreis, Verladung und sonstige Spesen eingerechnet — dem Kaufmann nicht, mehr als 50 Pf. Vläm. = 300 fl. kostete. Der Verkaufspreis von 1 Hundert Brouager Salz schwankte zwischen 50 und 60 Pt Vläm. (300/360 fl.). Mehr wollte der Käufer auch nicht für istrisches Salz bezahlen, das überdies alle holländischen Siedereien ungerne nahmen. Die Amsterdamer Kaufleute Muilman und Gerart Smits erklärten, daß vor einigen Jahren (1630/31) ihre Schiffe

» Siehe S. 169 ff.

⁸ Vgl. S. 97 und Beilage Nr. IX.

nach Venedig gekommen seien, als dort die Pest herrschte. Wegen der Ansteckungsgefahr hätten die Fahrzeuge zu keinem Mittelmeerhafen Zugang erhalten können, und um nicht ohne Ladung heimzukehren, schließlich mehrere Partien istrisches Salz an Bord genommen, im Hinblick auf die hohen Salzpreise in Amsterdam. Unter anderen Verhältnissen wäre der Einkauf zweifellos unterblieben.

In der den Aktenstücken beigelegten Kalkulation¹ weisen die Sachverständigen nach, daß der Erlös von 35 Lasten Salz aus Istrien nicht einmal Transportkosten und Schiffsabgaben decken könne, und daß der Ertrag selbst im günstigsten Falle, wenn 60 Pf. Vläm. pro Hundert bezahlt würden, um 50 fl. hinter den für Fracht usw. erlegten Summen Zurückbleiben müsse. Daher lohnte sich der Import dieses Salzes nur in solchen Zeiten, in denen 1 Zent wie 1630/31 zu 120 Pf. Vläm. = 720 fl. notierte. Selbst bei einer derartigen Marktlage blieb das Geschäft unrentabel, sobald Einkaufs- oder Frachtpreise stiegen und aufhörten, „civil“ zu sein.

8. Die Bedeutung der südlichen Verkehrsplätze für den Amsterdamer Exporthandel von 1646/47.

Wie sich die niederländische Ausfuhr auf die einzelnen Mittelmeerhäfen verteilte, offenbaren die nachstehenden Ziffern:

Bestimmungsort:	Gesamtwerte der ausgeführten Waren:
Livorno	709 390 fl.
Genua.....	535 190 „
Venedig	485 405 „
Mittelmeer (straat)	373 698 „
Marseille.....	157 255
Neapel.....	72 675,,
Italien.....	68 630 „

¹ Beilage Nr. IX b.

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

the 1980s, the number of people in the labor force has increased by 10 million.

The increase in the labor force has been accompanied by a corresponding increase in the number of people who are unemployed. In 1980, there were 10 million unemployed people, and in 1989, there were 15 million. This increase in unemployment is due to a number of factors, including the fact that the economy has not grown as fast as it has in the past, and that there are a number of structural changes taking place in the economy.

One of the main reasons for the increase in unemployment is the fact that the economy has not grown as fast as it has in the past. In the 1980s, the economy grew at an average rate of 3.5% per year, which is much slower than the 7% average rate of growth in the 1970s.

Another reason for the increase in unemployment is the fact that there are a number of structural changes taking place in the economy. One of these changes is the shift from manufacturing to services. In the 1980s, the services sector grew at a much faster rate than the manufacturing sector, and this has led to a shift in the composition of the labor force.

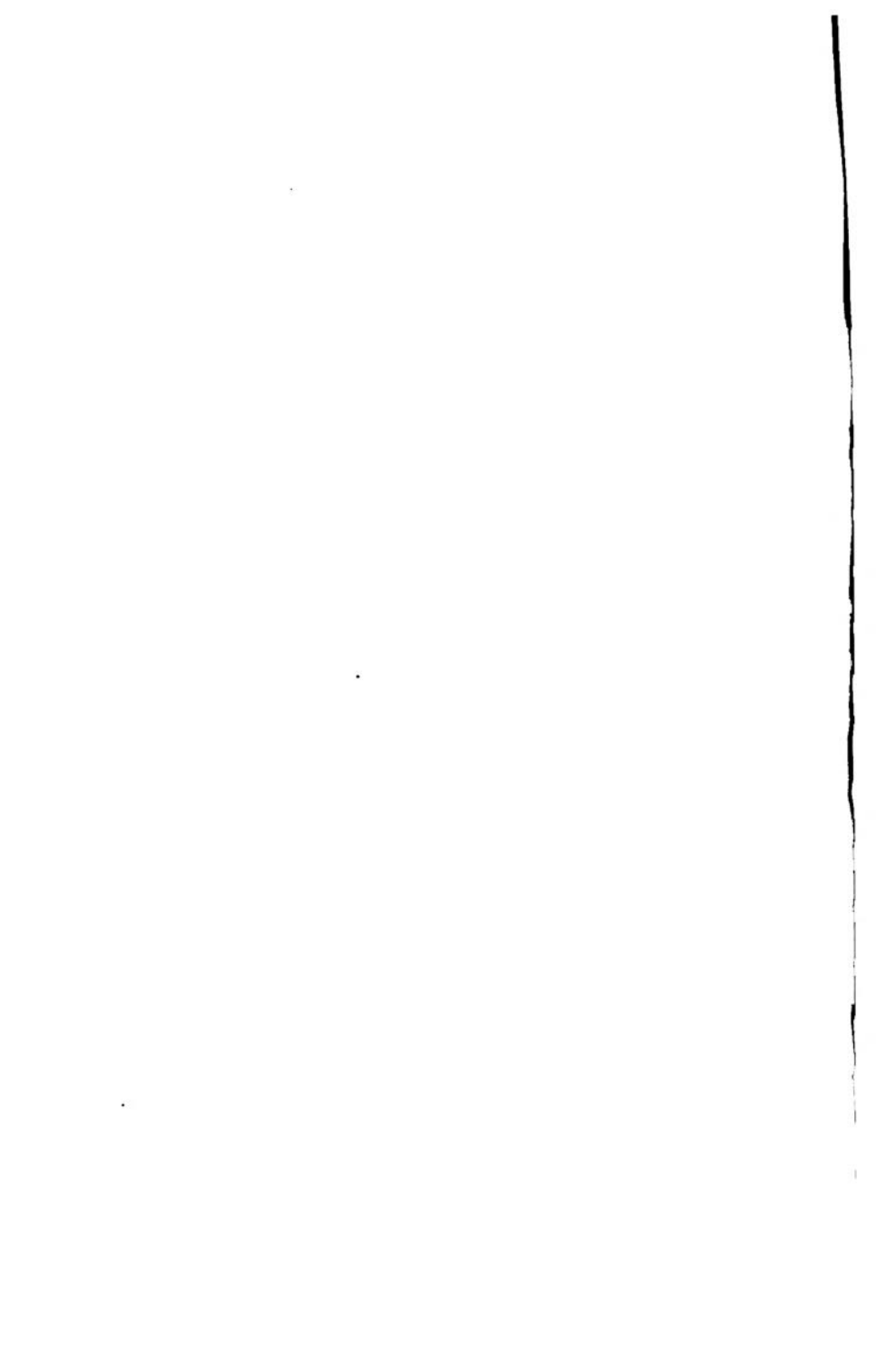
Another structural change is the shift from low-skilled to high-skilled jobs. In the 1980s, there has been a significant increase in the demand for high-skilled workers, and this has led to a shift in the composition of the labor force. As a result, there is a shortage of high-skilled workers, and this has led to an increase in unemployment.

Finally, there is also a number of other factors that have contributed to the increase in unemployment. These include the fact that there are a number of people who are overqualified for the jobs available, and that there are a number of people who are underemployed.

In conclusion, the increase in unemployment in the 1980s is due to a number of factors, including the fact that the economy has not grown as fast as it has in the past, and that there are a number of structural changes taking place in the economy.

The increase in unemployment is a serious problem, and it is important to find ways to address it. One way to do this is to encourage economic growth, and another way is to provide training and education for workers. It is also important to provide support for workers who are overqualified for the jobs available, and to provide support for workers who are underemployed.

In conclusion, the increase in unemployment in the 1980s is a serious problem, and it is important to find ways to address it. It is also important to provide support for workers who are overqualified for the jobs available, and to provide support for workers who are underemployed.



aren

Jan Batt * Bentio

120 175

Namen wie Cornelia Bicker, Gabriel Marselis und Pieter Trip auf. Wenn sich ihre Teilnahme am Straathandel von 1646/47 auf Import oder Export geringwertiger Waren beschränkte, so ist das nicht verwunderlich. Denn sie trieben nur gelegentlich Handel mit dem Mittelmeergebiet. * Bicker verdiente sich ein Vermögen in Geschäften mit Südamerika, Trip versorgte kriegführende Mächte mit Waffen und Geschützen, verkaufte bisweilen auch seine Kanonen nach Südeuropa. Marselis kam in den Ostseeländern und namentlich in Dänemark zu Reichtum und Ehren ¹.

Nicht weniger als zehn Frauen sind in den Listen als Empfänger und Absender von Waren angegeben. Mit einer einzigen Ausnahme waren alle Witwen, die wahrscheinlich für den verstorbenen Gatten oder minderjährigen Sohn das Geschäft weiterführten. Da in der Geschichte Amsterdams kluge und energische Kaufmannsfrauen oft eine große Rolle gespielt haben, möchten wir diese zehn Namen der Vergessenheit entreißen:

Axels Ww.,	Nicolaes van Heuvels W w. 2,
Pieter Adriaensz Ww.,	Jacques van Hoorns Ww.,
Adam Bessels Ww. 8	Claes Meyndertsz Ww.,
Pieter Coenes Ww.,	Jacob Sixs Ww.,
Susanna Goverts,	Jacob Verpoortens Ww.

Wie im Mittelalter waren auch im 17. Jahrhundert Schiffer und Matrosen sehr häufig Ladungsinteressenten⁴. 1646/47 führten Seeleute auf eigene Rechnung Reis, Mandeln, Rosinen, Orangen und Zitronen, vor allem aber spanischen Wein ein, während Bretter, Teer, Kohlen, Fische, Bohnen, ja sogar geringe Mengen von Tabak und Pfeffer Gegenstände ihrer Ausfuhr bildeten.

Ehrenberg hat in seinem öfters zitierten Werke eine Liste aufgestellt, worin die Hauptartikel genannt werden, die einzelne Hamburger Kaufleute an die Merchant Adventurers in Stade

¹ Über Bicker, Elias I. p. 176; über Marselis, II. p. 871; über Trip, I. p. 266.

⁸ ü. p. 687. Ihr Mann starb 1646.

⁸ I. p. 847. Adam Bessels war 1644 gestorben.

⁴ G. v. Below, Großhändler und Kleinhändler im deutschen Mittelalter, p. 46.

verkauften¹. Wollten wir seinem Beispiele folgen, so bliebe uns nichts anderes übrig, als die umfangreichen Warentabellen zu spezialisieren. Denn die große Mehrzahl der Amsterdamer Kaufleute importierte und exportierte alle Handelsgegenstände, wonach im Norden oder im Süden Bedürfnis vorhanden war. Ob es damals Firmen gab, die wie heutzutage in einer bestimmten Ware z. B. in Tabak, Zucker oder Baumwolle handelten, wissen wir nicht. Etwas anderes ist es, wenn Louys und Laurens Elsevier, die im Register vertretenen Mitglieder der berühmten Verlegerfamilie, nur Bücher und Globusse nach den Mittelmeerländern ausführten. Ferner ersehen wir aus den Eintragungen, daß mehrere Kaufleute verschiedenartige Waren importierten und lediglich einen Artikel exportierten. Oder umgekehrt. So empfing Carel van Peene nur Öl und versorgte Livorno mit Wollstoffen, so verschickte Jonas Abeels nur Pfeffer und führte Seide und Garn ein. Es mag bei dieser Gelegenheit erwähnt werden* daß Robbert Caffart der Hauptlieferant von Schiffsmaterialien nach Marseille und Toulon war, und daß Jeremias van Ceulen die größten Mengen Pulver nach Venedig verkaufte.

Wir stehen am Schluß unserer Betrachtungen und müssen dem Bedauern Ausdruck geben, daß trotz der Reichhaltigkeit des Materials vieles in Dunkel gehüllt bleibt. Das betrifft vor allem den Geld- und Wechselverkehr Amsterdams mit den Mittelmeerländern, über den das Register natürlich keine Aufklärung bringt, den aber auch andere Berichte mit Stillschweigen übergehen. Die Schriften Isaac Le Longs und Samuel Ricards sind Zeugen einer späteren Epoche und für ein Studium der Geldverhältnisse von 1600—1650 nicht verwendbar. Möge es der rührigen niederländischen Forschung gelingen, aus den reichen Staats- und Familienarchiven ihres Landes Handlungsbücher und Kaufmannsbriefe zutage zu fördern. Erst dann wird man das Bild einer Amsterdamer Firma, eines holländischen Geschäftsmannes um die Mitte des 17. Jahrhunderts in klaren Linien zeichnen können.

¹ Hamburg und England, p. 267.

Beilagen.

I.

1612 — 1614.

Übersicht Aber die Kongulatseinnahmen in Aleppo and Cjperm.

In den jaere 1612 hebben van Aleppo op eenen tyt ^{Bejkn^TM} geladen negen schepen van dese landen (twelck in veel jaeren niet geschiet was, oock misschien in lange niet wederom geschieden zall) van welcke niet tegenstaende een zeer trefflycke somme van contanten gebracht hadden ende ryckelyck geladen wederom gingen, aen de France ende Engelse Consnls te zaemen tot Aleppo voor consniaet niet meer als 4600 realen in alles betaelt zyn geweest, waervan den heere Orater^r soo veel als boven de oncosten daer omme gedaen van de voorsz: Consnls heeft onnen recouvreren, in reeckeninghe aen haere Ho: Ho: overgesonden heeft gestelt comt voor den jaere 1612 4 600

In den jaere 1613 heeft den Orater^r voor consniaet als vooren in Aleppo betaelt alleen ontfangen ende genoten 1200 realen, synde den resterende ontfanck voor oncosten, onderhont ende sallari^B van syn Drogeman derwaerts gesonden geemployeert, ende niet meer affgecoomen als vooren 1200

Jtem heeft de Consnl Comelio Panw naederhant in den zelven jaere noch ontfangen tot synen behoeve 600 realen 600

Maecken te saemen voor den geheelen jaere 1618 1800

In den jaere 1614 heeft den voora: Consnl ontfangen volgens zyn overgesonden staet van alle de schepen den zelven jaere overgecoomen ende in Aleppo geladen hebbende, die wel 6000 realen aldaer hebben ge* employeert 5 786

Bedraegende den ontfanck van de consulaten in Aleppo in de drie naest voorgaende jaeren 12186

Van Cypro heeft den heere Orateur voor de jaeren 1612—1618 boven de oncosten ende sallaris van de Vice Consul aldaer ende andere depeschen niet meer suywers ontfangen ende genoten als 1600

Wat van den jaere 1614 sail coomen is noch onseecker, dan wort by estimatie genomen op 1000

Ende mits dyen bevonden den voorsz: geheelen ontfanck van Aleppo en Cypres in drie jaeren niet meer vnytgebracht te hebben als 14686

R. A. Lias Konstantinopel Nr. 7076.

n.

1618— 1617.

1. Dezember — 1. Juni.

**Extrakt ans der Rechnuigsablage des Konsuls Cornelis Panw
in Aleppo.**

Ontfanck der Consolaeten ano. 1618 ende 1614. [^]iiSten*II
Eerstelyck van de goederen geladen opt schip St. marcko schipper Claes Pietersen noomsz, door den Commys Gio Panlo Ritsardo Venetiaen teegens twee ten hondert 96—20

Van de goederen geladen op tship St. Jan schipr:
Cornelis van de Venne teegens twee ten hondert . . .
Hendrick Beemaerts ende Geleyn Lancelot..... 840
Gerardo de la Croys..... 79—40
Gerardo fransman..... 16
Govert Snoeck..... 296
Nicolò Respagna..... 112
Daniel Steenwinckel..... 186
Giullielmo Lanceloth 160
Johan Felin cx..... 61

Van de goederen geladen opt schip den swarten leenw schipper Geertien Jans teegens twee ten hondert
Govert Snoeck..... 176
Gerardo de la Croys..... 169
Hendrick Beernaerts..... 16
Comeelis Jansen verbnrch..... 24

Van de goederen geladen op vyf scheepen den Eendracht **schipr** Jan Freckxsz. den Jonas

**Realen van
achten**

.....
.....

m.

1615.

Übersicht Über die jährlichen Unkosten Hagas In KonstantinopeU

Konstantinopel 4. Februar.

Eerstelyck moedt menn inn dienst[©] honden drie dragommans eervaeren niet alleen in de Turxsche spracke maer oock ende principalycken in de wetten ende practycken vann desen hoove.

dese werden jaerlyx gegagiert den

eersten met	Duc: n °
den tweeden met	Duc; I°LXVI aap:LXXX
den derden met	Duc: I°XXXm asp:XL

daer boven moedt men oock inn dienste honden ten minsten een Gouine de Lingua1 (hoe men die hier noempt) om by affsterven vann een dragomman in de platze te doen commen alsoo men hier andersints geen getrouwe beqnaeme ende eervaeren persoonen vinden cann.

Dese werdt jaerlyx gegagiert met Dnc: Ic

Boven de voorgenoemde gagie wordt ieder een van dien jaerlyx gegeven een opperleet van Venetians lacken ende een onder rock van satyn offte damast met een bonett van flnweel, dese cleederen ende bonetten kosten.....

Duc: I°XXXVI

Item an die voorgenoemde voor parm-gelt vann over en weer naer Constantino-poly te vaeren 's jars

Dnc: XL

Item moedt men in dienste honden ten alderminsten twee Janitzaren die te saemen jaerlyx gegagiert werden met.....

Dnc: LXXX

Item men moet in dienste honden een Thrxschen schreyver om alle de commandamenten ende andere depeschen te translateeren, de reqnesten ende andere s^ßchriff-turen ende remonstrantien te macken, die men an den oppersten Visyr in de voorval-lende sacken soo van die coopnydens als

1 Junger Dolmetscher.

Faint, illegible text covering the majority of the page, possibly bleed-through from the reverse side.

Item int wtværren ende incommen van den Capiteyn Passa is een gebruyck dat men an Syn Ex^e presenten brengt die niet minder mögen s\ n als int wtværren vier vesten van satyn ende desgelycx int incommen, die bedingen..... Duc: I[^]LXXXXÜ

Salaris ende Gagien van die Officiren ende Dienarts vant hnys die men nootwendig houden moet.

Salaris vann den Secretaris jaerlyx Duc: 1°
van den hooffmester.....Duc: 1°
vann een pagadoor offte boeckhouder Duc: LXVI asp: LXXX
vann een spenditor die oock het ampt van bode bedient..... Duc: XX
den cleermacker..... Duc: XX
den celdermester die oock bottelir is Duc: XL
den portier..... Duc: XVI
den kock.....Duc: L
den onderkock..... Duc: XXIHI
den **Stalknecht**..... Duc: XX
Item twee huysknechten om allerhande werck te doen..... Duc: XXX

Dese voor gespecificeerde onckosten vann ordinnaris presenten, sallarissen etc. synn seecker ende worden jaerlyx ad amusim gedaenn sonder dat int minste daerinn iet kann affgetrocken werden ende bedragen ter somme v a n • . Duc: I MVLICX XII

asp: LXXX

Praesenten die men gewoon is te doen in't verändern van den opersten Visyr, Capiteyn Passa ende andere hier onder gementionerde hooge officiren vant Ryck.

Eerstelyck een oppersten Visir niw gemackt synde is gebruyckelyck dat menn Syn **Extie** met presenten gaedt congratuleren, de welcke ten minsten (soo als by alle andere Ambass: tot noch toe geobserveerf is) vann tien vesten van Venetians satyn, die monteeren ter somme vann . . Duc: HO XL

Bassi dat is de operste van de hoven van Syne Mt. van seer autht.

Ann den Bnstansi Bassi een veste van Venetians flnweel c o s t Dnc: LXVI

an syn P; Chacchagia een veste van **satyn** Dnc: XX m i

In't veränderen van den Emyn, dat is den tollenaar van Constantinopoli.

An den Emyn ende an synnen Chacchagia 8aemen twee vesten Dnc: XLV m

In't veränderen van den Chislaraga, die de Hooffr. is van de Sultana ende andere vronwen van den Thrxsen Key*. ende daer dor smmae authorit». zynde een swardt Ennchns, is men mede gewon presenten te geven.

Item an den Capiaga mede een Ennchns ende hoofmester van den Thrxsen Key: over de mannelijcke corte commanderende.

Item insgelycks in't veränderen van den Mnffti, dan alsoo tot noch toe tzeder myn compste alhier geen exempelen vann veranderinge in de gedachte die hooge officiren voorgevallen syn, sal de presenten die men gewoon is aen haere E: E: te geven niet specificeren, geen voorgaende exempelen vann de andere heeren Ambassadeurs daer inne gesien hebbende, niet te min om de vrintdschappe met de Gelvige te onderhouden die by occatie seer noodig is tot repre8Sie vann het misbrnyck van de sonverreinne macht des oppersten visiren is gebrnyckelyck dat men hare E: E: ten minsten eens s'jars met eenige galantereyen besonckt. Alle andere voorgenoemde veranderinge alhoewel onsecker syn ende verscheydelyck min ofte meer geschieden, nochtans bevint men door de dagelycke exempelen (die hier gesien hebbe) dat gemeenelyck eens s'jars het eene jaer door het ander gereckent) in 't gelieel oft ten deele oock in sommige staeten veelmaels voorvaJlen, gelycker wyse in't voorleeden jaere XVIIO en X1111 alle de voorgeschreven veranderinge geschiedt syn te weeten:

In den oppersten Visir eens

In den Capiteyn Passa eens

In den Testerdar tweemael

In den Heys Chietap vier mael

In den Sians Bassi een mael

In den Bnstansi Bassi een maell

In den Emyn van Constantinopolen een maell.

waer vann dese presenten by my inn
dicto jaer XVIC en XIII en naer de usantie
ende de boven gemelde specificatie gedaen,
monieren ter somma van..... Dnc: I MIH ICXLYI

de welcke geadert met de ducaten
XVIH0 **xxn** ende asp: LXXX procede-
rende wt de ordinaris salarissen, gagien ende
presenten macken saemen.....D. I I I M I C I X V J L U
asp: TIXII

die naer onse munte bedragen ponden
van 40 grooten..... X I P M en LXXIHI a.
XVI grootL

Dazu kämen noch kleinere Geschenke an Gewürzen, Ffichtr.
etc., vor allem aber die großen Unkosten für Haushalt, Möbel, Klei-
dung und Beköstigung der Dienerschaft, Pferde und unzählige ande-
Ausgaben.

R. A. Lias Konstantinopel, Stat. Gen. Nr. 7075.

III.

1615 — 1616.

13. September—80. September.

Die Einnahmen des niederländischen Ttekonsnls auf Cypen.

(Auszug aus der Rechnungsablage Ostayens.)

20. April 1617. Aleppo.

1615.

Zechiaen **ori**

Van sigr. Mattheo Maffei voor recht van P. 40001 hier in Cypro aen hem geconsigneert gekoomen a 2 p. cto. syn in ory8	Ori 53:40	
pr. cortesie hem gedaen	ori 6:80	46:80

Van sig> "Willem Pynas voor rechten van P» 25756 aen hem geconsigneert gekoomen a 2 pcto. zyn in ori	ori 848:40	
per cortesye hem gedaen	ori 28:40	820

1 Piaster.

8 Bedeutet waarschijnlijk Zechine.

		Zechinen? (ori)
Van 8igw. Mielle et Mnyson voor recht van Pa.		
11600 aen haer geconsigneert gekoomen a 2 p ^o .	zyn in	
	ori	168:40
voor cortesy aen haerlieden gedaen	ori	11:80
141:80		
Yan sigr. Lodevyco d'acadapiero van Pa 9500 aen		
Hem geconsigneert gekoomen à 2 p ^o .	zyn in	ori 126:80
p. cortesy hem gedaen	ori	10
116:80		
Yan sigr. Pietro Fomeretti van P» 10000 a 2 p. c ^o .		
soo aen hem geconsigneert syn gekoomen zyn in	ori	133:40
pr. cortesy hem gedaen	ori	10
128:40		
	Somma O ^o .	748:40

1616.

Zeoh inen?(ori)

Van Mattheo Maffei voor recht van Pa 8000 hier		
in Cypro aen hem geconsigneert gekoomen a 2 p. cto. syn		
in ori	ori	106:80
p. cortesy hem gedaen	ori	16:80
90: —		
Van Jacomo Thiebonl voor recht van Pa 8000 per		
den rooden Leeuw met hem gebrocht a 2 p. cto. zyn in		
ori	ori	106:80
p. cortesy hem gedaen	ori	16:80
90: —		
Van sigT Hans Abbas ende Wymon de Marees		
voor recht van Pa. 9500 met haer gebracht a 2 pr. cto. zyn		
in ori	ori	126:80
voor cortesy aen haer gedaen	ori	16:80
110: —		
voor sigr. Lodovyco d'acadapiero voor recht van		
Pa 3100 aen hem geconsigneert gekoomen a 2 p. cto. in		
ori	ori	41:40
41: 40		
van sigr. Pietro Fomaretti voor recht van Pa.		
10400 aen hem geconsigneert gekoomen a 2 p ^o .	zyn in	
in ory	ori	138:80
voor cortesy aen hem gedaen	ori	10
128: 80		
van sig«. Miele ende Mnyson voor recht van Pa.		
14420 aen haer geconsign. gek. zyn in	ori	198:112
voor cortesy aen haer gedaen	ori	16
182:112		
van sigr. Willem Pynas voor recht van Pa. 10200		
aen hem geconsign: gek: a 2 pcto. zyn	ori	186
per cortesy gedaen	ori	16
120:—		

noch ontfangen op myn vertreck van Cypro van sigr. Pietro Fomeretti consulaten van P». 1700	Zechinen? 'orti 22:80
	Somma Oi. 785:72
K. A. Lias Konstantinopel Stat. Gen. Nr. 7075.	

V.

1622 — 1623,
29. Mai—20. Mai.

Übersicht über die Qesandtschaftseinnahmen Hagas.
(Extrakt aus der Rechnungsablage des Gesandten.)

25. November 1628. Konstantinopel.

1622*

Beslan rtn
achten

Adi 29 Maggio per Cassa R. 1897:48 voor de rechten van R. 92706 soo van de schepen den Grooten St. Jacob ende Samson ontfangen heb, vnytwysende de particuliere factnre daer aff gesonden..... 1397:48

Adi 27 Agosto per Cassa R. 2181 voor de rechten van de schepen de Son, de Hoope, St. Pietro, S*a. Maria ende St. Lorens vnytwysende deneffensgaende fatture..... 2131 :—

1623.

Adi 12 Jenaro per Cassa R. 729 voor de rechten van de schepen den gelnckigen Lenw, den Gonden Lenw, ende den Neptnns ontfangen..... 729:—

Adi 20 Maggio per Cassa R. 120 over R. 8000 soo de schepen de Hoope ende St. Lorens deses jaers in Palestina geimployeert hebben..... 120:—

Staen nu noch te buyten de vervallen rechten in Cypro welke gisse ontrent R. 500 ofte meer wesen sullen.

R. A. Lias Konstantinopel Stat. Gen. Nr. *7077.

VI.

1626— 1627.

Übersicht über die Gesandtschaftseinnahmen Hagas in Aleppo.
(Aaszag aas der Abrechnung von Cornells Witgen.)

1626.

Realen n
achten

Ady de 14e. Octob: van Jacomo Stappart voor R. 10048 ontfangen met die scheepen den Tiger, de vier Heemskinderen, de Morgenster en het Pospart . 150

	Realen ran achten
ditto van David de Willem voor R. 42806 met de 8schepen den Reyn out Coorenbnrch, devierHeems- kinderen, de Morgenster en St. J o r i s	642
ditto van Eduardo Hulst voor R. 5000 met t'schip de M o r g e n s t e r	75
ditto van Johan van Peenen voor R. 10000 met schip de vier Heemskinderen.....	150
ditto van Gaultier Tycken en Comp, voor 35660 met schip den Eenhoorn, Coorenbnrch, de Morgenster, de vier Heemskinderen, St. Joris, St. Jacob en het P o s p a r t	534:72
ditto van Michiel Boonaert en comp, voor R. 24208 met de scheepen Coorenbnrch, de Duyve, de Morgensterre, de vier Heemskinderen en St. J o r i s	863
Adi den 20 Decemb. van Johan van Peenen met schip de Hoope voor R. 5000	75
ditto van Eduardo Hulst voor R. 2500 met schip de Goude L e u w	37:40

1627.

Adi den 28e. January voor Gaultier Tycken en comp, voor R. 18100 met de scheepen de Hoope ende Goude L e u w	271:40
ditto van Michiel Boonart en comp, voor twee cas8en tobac met schip de Goude Leuw	15
van't aenpart van de Armeners bedongen tot Li- vome met schip de vier Heemskinderen	171:40
van Santa Margarita in contant betaelt	25
Adi den 2 febr. Van David de Willem voor R. 1200 met het schip het Pospart van Venetia gecomen	18
Adi 7 mey. Van David de Willem voor R. 28000 ontfangen met schip den Geluckigen Leeuw	420
ditto van Michiel Boonart voor R. 4000 gegregen met schip de Geluckigen L e u w	60
ditto van Gaultier Tycken en comp: voor R. 4870 met schip den Geluckigen L e e u w	73
ditto van Michiel Boonart voor R. 6000 met schip de L i e f d e	90
R. A. Lias Konstantinopel Stat. Gen. Nr. 7078.	

YH.

1626—1632.

Übersicht über die KonsalatBeinnahmen auf Cypera.
(Auszug aus der Rechnung Joh. Daniel van Steenwinckels.)

1626.

	Realen ▼ achten
Ady 24 mey R. 79 a: 40 ontfangen van Pietter Hack voor consolaet a 1 ¹ / _a p. c. over R. 5300 soo hy ontfangen heeft per de schepen Morgensterre ende Vier heemskinderen, hebbende hem 1/2pc. cortesia gedaen	79:40
Ady 17 Agosto R. 554— ontfangen van Hendrick Bemarts voor consolaet a 2 p: cento over R. 27720 door hem ontfangen per diverse schepen als inlt journael	564: —
detto R. 201 ontfangen van AnttO. Jansz Duvelaer voor consolaet k 1 ¹ / _a p c. over R. 13400 door hem ontfangen by diverse schepen als in'tgioumaelhebbende hem 1 ¹ / _s p. c. cortesia gedaen.....	
detto R. 130— soo veele my goet gedaen heeft Pietro Savioni voor de helft van't consolaet van't schip den Roc, schipper Jan Wyn volgens de determinatie van menheer Witsen, hebbende in alles gebracht^ realen .	130: —
detto R. 240— ontfangen van Pietro Savioni voor consolaet ä 2 pc. over R. 12000 soo vele hy heeft aengegeven ontfangen te hebben per 't schip Croonenburg schipper Hendrick Dirksz. Brouwer.....	240: —
detto R. 294 — voor consolaet a 2 p c. over R. 14700 by my selven per diversche schepen ontfangen als in't gioumael.....	294: —
detto R. 200—voor consolaet a 2 pc. over R. 10d. by my selven ontfangen per t' schip 't Postpaert schipper Harcke Comelisz.....	200: —
Ady 25 Novemb. R. 120— voor consolaet a 2 pc over de R. 6000 ontfangen by my selven per 't schip den Gouden Leeuw schipper Adriaen Dommés . .	120: —
detto R. 50 voor consolaet a 2 pc. over R. 2500 ontfangen per 't schip de Hoope schipper Claes Gertz, Spangiaert.....	60: —

1 = 10500 Realen. Hier ist wahrscheinlich ein d statt eines c gesetzt worden, denn nach der Höhe der Gebühr müßte der Betrag 10000 und nicht 10500 Realen gewesen sein.

over 86 sacken cottoenen door hem lange te vooren ge- laeden op't schip Croonenbnrg als van Alexandria te Limis8ol is aengecomen van ververschinge.....	45:40
Ady 8 giungno R. 280 voor consolaet a 2 p. c. over R. 11500 gecommen met het schip den Nettuno Schipper Willem Olaesz. te weten R. 10000 aen Pietter Savioni, R. 500 aen Pietro Hack ende R. 1000 aen my 8 elven	230 : —
detto R. 196 voor consolaet a 2 p. c. over R. 9800 gecommen met het schip Cronenburg schipper Hen- drick Dircksz. Brouwer aen my en Cristiaen de Willem	196 : —
Ady ultimo Jullius R. 100. voor cons: a 2 p. c. over R. 5000 gecomen met het schip 't* Postpaert schipper Harcke Comelisz. te weten R. 3000 aen my Belven en R. 2000 aen Antt-Jansz. Duvelaer.....	100: —

1630.

Ady 23 febr. R. 160. voor consolaet over R. 8000 gecommen met het schip den St. Pietter schipper Pieter Dol by my selven ontfangen.....	160 : —
Ady 11 settemb. R. 120 voor idem over R. 6000 met het schip den Nettunis schipper Willem Claesz. aen my en Cristiaen de Willem.....	120 : — 931 :40
detto R. 48 a 66 voor consolaet à 2 p. c. over 80 sacken cottoenen die ick meer op 't schip van Dol hebbe gelaeden als 't gelt daermede ontfangen.....	48 : 66
Ady 17 ottob. R. 16 a 16. idem over 28 sacken cottoenen die Antt. Jansz. Duvelaer meer geladen heeft op 't schip Nettunis schipper Willem Claesz.....	16:16
detto R. 17 a 26. idem over 81 sacken cottoenen die ick meer op 'tschip de Nettuno hebbe gelaeden als 't gelt daermede ontfangen.....	17 : 26

1631.

Ady 8 marzo R. 17 a : 28 idem over 15 sacken cott. en eenige colloquintida die Antt. Jansz. heeft geladen op 't schip St. Pietter schipper Goethart die hier van acril eenich sondt is comen laeden.....	17:28
detto R. 8 a 62. over 6 sacken cottoenen die ick op Goedthardt hebbe geladen.....	8:62

1 von Akkon.

detto R. 6 a 17 over 241 carren soudt die Goethart heeft geladen.....	achten 6:17
Ady 6 april R 142 a 67 over R. 7142 a 70 soo vele wtgebracht hebben 9000 hollantse daelders by my selven ontfangen per de flnyt de Coninck Davidt schipper Wilm Jacobsz.....	142:67
Ady 11 giungno R. 180— over R. 9000 gecommen met het schip den Coninck Davidt schipper Pieter Jansz. Schram aen Antt. Jansz. Duvelaer.....	180:—
Ady 24 settemb. R. 140 over R. 7000 gecommen met de flnyt de Hoope schipper Tennis Pietersz. a gio batta Nicolai.....	140:—
Ady 26 ottob. R. 88 a: 40 over R. 4425 gecommen met het grootd schip den Ryckxappel schipper Arent Gertsz.....	88:40

1682.

Ady 25 mey R. 100 — over R. 6000 gecommen met de flnydt de K ^e erck, schipper Hendrick Sivertsz. te weten R. 2000 aen Antt. Jansz. en R. 8000 aen Gio batta Nicolai.....	100:—
Ady 8 luglio R. 6. over 8 stacken wolle laeckenen die Gio batta Nicolai van Venetia heeft ontfangen met de flnydt de E r c k	6:—
detto R. 6 a:70 van 26 balen zeep die Hendrick Walchaert hier op de flnydt de Kerck heeft geladen . .	6:70
detto R. 18. voor soo vele goederen Antt. Jansz. meer op de flnyt heeft gelaeden als de gelden daarmede ontfangen heeft.....	18:—

1728:82

Die Ausgaben des Konsuls betruzen bis zum 1. August 1632	4747:68
Das Defizit demnach.....	8024:86.

R. A. Lias Konstantinopel Stat. Gen. Nr. 7079.

rom Beginn

sroor desen consul van de Nederlantsche natie in Smima aen den welcken diti rechten heb moeten verpachten om niet t'eenemael daer van gefrandeert te werden, voor 2000 realen van achten 'sjaers, hier..... 1800

Item staen onder den selven noch per sloth van myne reeckeninge..... 900

De resterende 1800 realen van achten treckt hy **my** aff voor de ambassaets rechten, die eenige factoiren in Saida en andere plaetsen van Palestina geweygert hebben te betaelen, haer defenderende jegens de consuls met d'autoriteyt van d'Emyren Facheredyn ende Ali des selffs zoon, gelyck ick daer over de dachten met myn brieff van den 4 Aprilis 1631 gedaen ende de remedie ootmoedichst versocht, maer noyt antwoord daer op ontfangen heb.

Van dit lopende jaer heb tot noch toe niet vernoemen dat er eenige Nederlantsche schepen in Levante geweest zyn, maer wat er hier naemaels sonde moegen vallen, daer van sali ick pertinente notitie honden.

Bedraegen de bovengeschreven rechten de somma van realen van achten..... 4218:74

R. A. Lias Konstantinopel, Stat. Gen. Nr. 7079.

JX.

1684— 1636.

Zwei Gutachten verschiedener Amsterdamer Kaoflente über istrisches Salz.

A. Amsterdam. 27. Juli 1634.

De Staten Generaei der vereenichdeNederlanden versoeken mits desen de Heeren Burgermeesteren ende regierders der stadt Amsterdam, dat se de moeyten willen nemen van voor haer Edele te bescheyden eenighe coopluyden, die gehandelt hebben in zoudt, 't welck op Cabo d'Istria valt, item eenighe maekelaers die schepen bevrachten, als oock eenighe

keetluydenx, om respectavdyck in't breede gehoort te werdet, op de navolgende vraegen.

Hondert mosen⁸ Istrias sont rendeert off levert hier tot Amsterdam vyff en dertich lasten, wat minder off wat meerder, na de schepen dicht off ondicht ende de selve langh onder wegen syn, wesende de laccagie⁸ in een papier apart van ses schepen gecalculeert ende hier annex, costende het sont der selver ses scheepen in Istria van de Seigneurie gecocht ontrent 2 a 2½ raelen van achten per mosa soo als onder vinden.

Eerstelyck hondert moaen, hoe veel lasten groff sonts deselve cunnen wtbrengen, lier te lande synde de mate daer mede het sout aen Cabo d'Istria wert gemeeten, ende hoeveel dat yeder moe van inkoop cost op Cabo d'Istria.

Na de valenr van Sendres of Brouaes⁴ sont is de waerdie als nu tusschen de 60 ende 60 pont Vlaems het groot hondert, maer het Istriaes sont kan qualycksoo veel haelen als Sendres of Brouaes sout, boven dat meerder tarre onderworpen, alsoo het wat seer is beladen met cley ende andre onreynicheyt, doch als der begeerte is, soude het tegen Senders ende Brouaes sout wel op mögen.

Ten tweeden hoe veell dat yder hondert sonts van d'Istria voomoemt alhier soude connen vercocht werden, als het gerekent wiert naer de valenr van Suddres ofte Brouages sout.

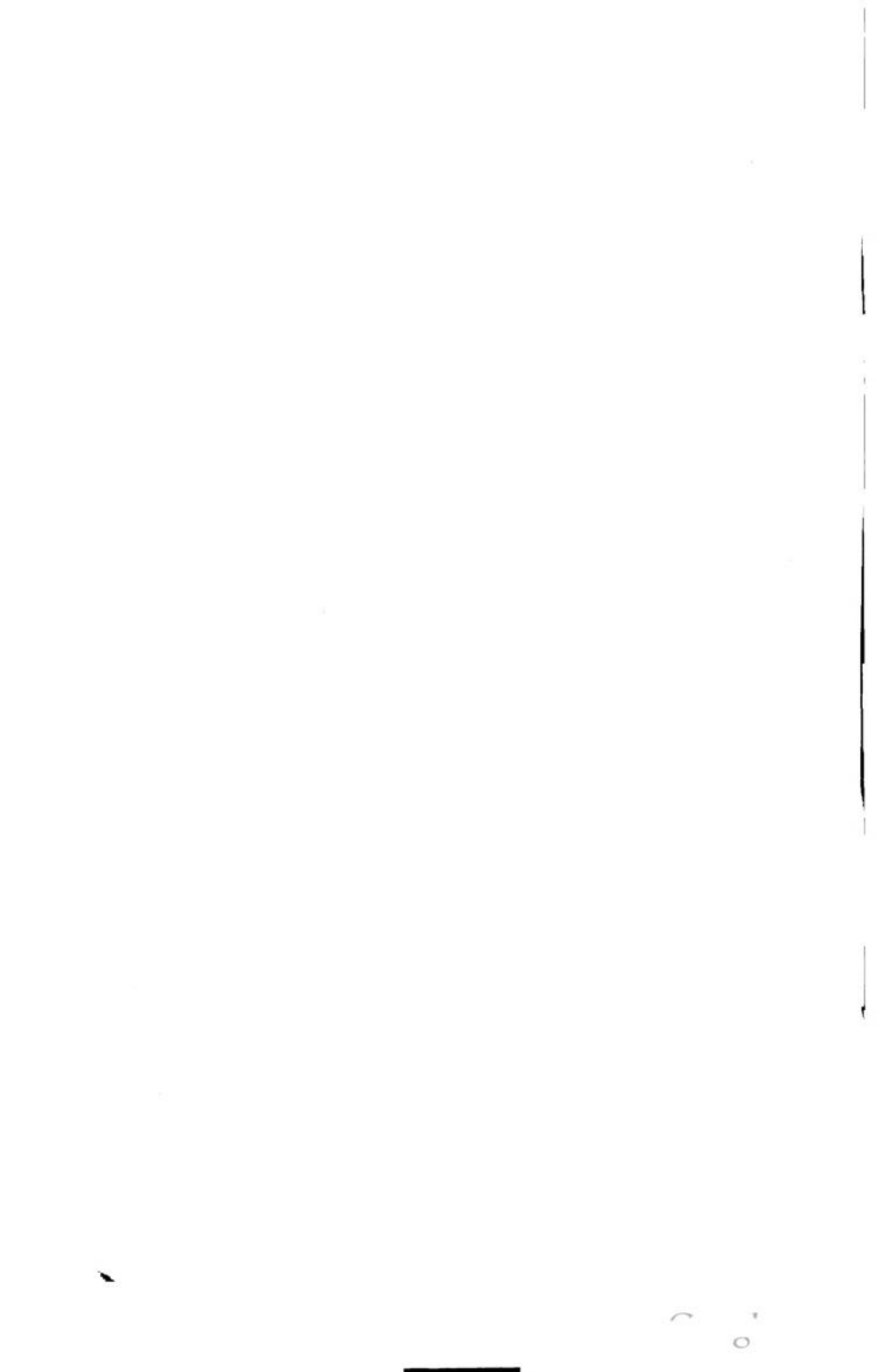
1 Sülfrmeister.

8 Entsprach wohl dem portugiesischen „moio“, wonach in Lissabon Salz verkauft wurde. Vgl. Nanninga Uitterdijk, Handelshuis, Einleitung p. LXXXITL.

8 Leckage: Der Verlust in Gebinden versandter Waren, der in Abzug gebracht wird.

4 Sendres: Damit ist zweifellos der kleine Fluß gemeint, der unterhalb Marennes gegenüber der Südspitze von Oléron in den atlantischen Ozean mündet. Brouaes = Brouage.

5 Das Hundert oder Zent war schon im hansischen Baienverkehr das übliche Salzmaß, vergl. Agats, Baienhandel, p. 17 und wurde noch im 18. Jahrhundert in Amsterdam angewandt. Koophandel van Amsterdam L p. 444. Hirsch, Danzigs Handels- und



golden als onder de vyftich gulden sal men moeten ter vracht betaelen.

Compareerden ter Secretary der stadt Amstelredamme Jan Bicker ende Jan Schaep, cooplyden, Jan Haeges ende ThoniB Claesz. Bruyningh, keetlyyden, ende Harman Laerman ende Gerit Martsz. Groot, maekelaers, alle woonende binnen der selver stede, rechtelyck verdaeght om der waerheyte getnygenis te geven, ten versoeke van de Heeren Staten Generael der vereenichde Nederlanden, ende hebben by waere woorden in plaetse van eede verclaert ende gedeposeert, de vooretaende poinct off vraeghen met de annotatien in margine der selver gestelt, zelfs gelesen ende wel geexamineert te hebben, oock den innehonden daer van waerachtich te zyn.

Des t'oorconde teeken ick ondergeschreven Secretaris der voorsz. stede desen 27^{en} July **XVIC** vyer en dertich, ende was onderteeckent
S. Mostaert.

Gecollationeert jegens de origineele geteyckent als vooren, es deesen daer meede bevonden 't accordeeren opten derden Augusty **XVIC** vyer en dertich by my Jan Wamaertsz. openbaer notaris, tot Amsterdamme residerende.

(was get:) J. Wamaertsz. not. pnb.
1634.

B.

mach

thien

ende provisie, bevinden dat het sont van latria de bloote kosten niet can wtbrengen, maer op vyff hondert noch wel vyfftych gulden soude verlooren werden, dan wanneer het sont alhier op hooge prys is ende seer begeert, als dan sonde het hem selven connen bedruypen, endeinsulcke gelegentheyt most den incoop heel civil syn, ende de vrachten nlet steygeren.

C.

Amsterdam, 19. März 1686.

Copie.

De Ho: Mog: Heeren Staten Generaei deser vereenichdeNeder-landen, willende vercoopen seeckere quantdteyt sout gemaectt ende gelegen onder 't gebiet van de Serenissime Republique van Venetia in deselve Golfo aen Capo d'Istria, hebben tot dien fyne voor haere Ed. Ho: Mog: gecommiteerde de emtveste heeren Gerard van Arn hem ende Jehan Ghysbrechtssen Pauw, jegenwoordich hier ter stede synde, op de vergaderinge van de negenthene der geoctroyeerde West Indische Compagnie, diversche cooplieden dagelyckx met sout handelende, soo wel sulcke die gewoon syn door haere schepen, daeraen sy reder syn off die sy in tyt en wylen bevrachten sout te doen halen uyt verscheyden plaetsen gelegen in Vranckryck, aen de Middellandt8che Zee en elders, als mede de geene die het hier te lande coopen om te rafineren, oock andere die 't hier coopen ende wederom versenden naer de Noortsche ende Oostersche quartieren als Noorwegen, Sweeden, Riga, Revel, Dansick, Coningsbergen ende elders, ende aen haerluyden elcx in't bysonder aengeboden die voorsz: quantiteyt sout te vercoopen onder conditde naer beschreven te weten:

dat de coopers, elck voor soo veel sy sullen willen coopen, gehouden sullen wesen selffs schepen derwaerts te senden ende ter plaetee, daer't aen Capo d'Istria gelegen is, in de selve haere daer gesondene schepen te doen laden ende op haeren eygen risico ende costen vervoeren daer 't haer believen en goetduncken sal, midts hier te lande te betalen aen de geene die by haere voomoemde Ho: Mo: daertoe sullen werden gecommiteei*t den prys van 'tselve sout,

sulcx syluyden bedongen sollen hebben, binnen thien dagen naer da* advys gecomen sal syn van de quantiteyt dat elck schip geladen sal hebben.

Soo hebben de voomoemde coopnyden elcx in't bysonder en mee8t alle eenparich geantwoort dat voor als nn før tydt 't selve Piraens¹ off Istrias sont niet en kan gekoft en hier te lande vervoert worden om eenich voordeel aen te doen, gevende voor reden dat het nn alleen geen cooppeldt weerdich is, maer dat het de vrachten die daarvan aen de schepen betaelt sonde moeten werden niet en sonde können opbrengen, omdat alle sonten van andere ende naerder gelegene plaetsen soo wel in Vranckryck als aen de Middellandsche Zee tot veel minder costen van vrachten als anderssints connen **hier** te lande gebracht worden.

Want alle soorten van sont syn hier te lande nn soo goeden-coop te becomen dat groote schade daer aen gedaen sonde werden.

Twelck de selve heeren gecommiteerde verstaende hebben naerder ondersoek believen te doen, om aen Haere Hoogh Mógende te beter relas van haer besoignes te geven, ende tot dien fyne versocht van de ondergeschrevene coopnyden haere reden van weygeringe des coops te willen hieronder aen elcx met haere eygene handen schryven, gelyck geschiet is in manieren als volcht.

Ick ondergeschreven, by de voomoemde Ed. Heeren gecommiteerde van de Ho: Mo: Heeren Staten Generaei deser vereenichde Nederlanden ontboden synde, soo hebben my haer Ed: verthoont seecker monster van Istrias sont in een tonneken, ende my gevraecht off ick daarvan willende partie coopen op conditien, dat ick het selve sont aen Capo d'Iatria moeten ontfaügen ende in schepen, by my daertoe derwaers te senden, doen op myn costen ende risico vervoeren, midts dien bedongen prys te betalen ten dage naer dat men advys sal hebben van de ladinge in elck schip, hebbe verclaert gelyck ick als noch verclaere midts desen, dat het selve sont nn niet alleen geen cooppeldt weerdich is om daer t'ontfangen, maer dat het de vracht der schepen niet weerdich en is, want het France sout dat op sint Marten² ende Oleron ende daer omtrent by Rochel gemaect wert, can ick coopen dattet my met inkoop, scheepsvrachten ende andere oncosten tot hier ter steeде te brengen, geen vyfftych ponden Vlaems en comt te costen, en dat het Istrias sont alleen van vrachten omtrent seventich ponden Vlaems sonde costen het hondert, so men hier te lande gewoon is te vercoopen, ende dat men het voorsz. France

¹ Pirano südwestlich von Triest, an der Spitze einer kleinen Halbinsel.

² Hauptstadt auf der Insel B4.,

sont nu hier vercoopt om tweenvyftich tot diyenvyftich ponden Vlaems het hondert ten hoochsten, ende dat het Istrias sont wtterlycken hier niet meer weerdich is als het voorsz. Frans sont, want ick in de voorleden jaeren van seshien hondert dertich ende een en dertich hier goede partie Istrias sont hebbe gehadt ende niet dierder als 't Frans sont hebbe connen vercoopen, segge oock dat ick veel liever om myn profftyts wille sont sonde doen coopen tot Allamatta¹ en Alfaecques² in t' rycke van Valentia alsmede aen den eylande van Ives³ oock tot Trappano ende Angosta⁴ op 'teyland van Cicilia off aen de eylanden van Hires⁶ in Provenza, omdat alle die sonten veel beter, swaerder, snyverder ende daerom hier te lande weerdiger syn, en op veel naer soo veel van vracht niet en costen, om de meerder gelegentheyte der plaetsen naer advenant de sonten ende dat de keetluyden oft« rafmeeders hier te lande het veel liever koopen als het Istrias sout 't welck ick by experientie bevonden hebbe. Gevraecht synde by de hoochgelmete Heeren waerom ick dan t'an dere tvden het Istrias sout gecoft off doen coopen hebbe ende hier doen brengen, geve voor reden dat my ende myne medestanders doens meer heeft gedrongen een ongelegen noodtsaekelycheyt als goeden wille om 't selve Istrias sont te copen, te weten alsoo doens verscheyden schepen met haer waren tot Venetia gecomen waeren, ende aldaer de contagieuse sieckte synde, soo en conden deselve schepen op geene plaetsen aen de Middellantsche See gelegen van daer navigeren, want men haer geen practica geven wilde, sulcx dat sy genoodtsaeckt souden syn geweest ledich naer huys te varen, ende men tot Venetia verstaende dat de República tot Istria sont hadden en vercoopen wilden, soo coften eenige coopluyden Nederlanders, tot Venetia woonende, pertie van 't selve sout ende beladende de schepen mede die daer soo genoehsaem als in eenen sack waeren ende nergens heeuen conden, welck sout hier te laude om voorsz: redenen (ende omdat doen ter tydt alle soorten van sout wel eens soo dier waeren als se jegenwoordich syn) van onse schippere gebracht werde. Anders geloove ick datter noyt hier te lande gebracht soude syn geweest.

Actum in Amsterdam, anno 1636 desen elfden Meert.

(was geteekend) Willem Muylman.

¹ Alematte, Alimatte oder Allematte nannten die Holländer das Salzfeld bei Guardamar, Provinz Alicante, an der Mündung des Segura ins Mittelmeer. Das dort befindliche Kastei hieß Torre de las Salinas, ditto Matta.

² Port Alfaques an der Ebromündung unweit Tortosa.

³ Setubal.

⁴ Trapani: Augusta nördlich van Syrakus.

⁶ Iles d'Hyères.

Ick ondergeschreven verclare by desen o'ver de present&tie van de Edele Heeren Gecommitteerden van de Ho: Mog: Heeren Staten Generaei deser Vereenichde Nederlanden om't sout van Capo d'Istria te coopen naer de voorgestelde monster, ende op eygen oncosten ende peryckel van daer te halen, my tot geenem pryse en dient, om redenen dat hier verscheyden scheepsladingen in voorgaenden jaeren vercocht bevonden hebbe by lnyden die het versenden ols versieden off rafineren, niet meerder van snbstanty wert gehonden als 't Frans sont dat yder groot hondert nu vercocht wert ontrent tweenvyftidch ponden Vlaems, daer tegens 't sont van Istria in voorgaende jaren van daer ontfangen ontrent seventich ponden Vlaems yder groot hondert van vracht sonder eenige oncosten door maleanderen heeft geco8t ende door my aen verscheyden schippers betaelt, hoewel na tot dien prys noch niet souden vinden te bevrachten, maer waren de schepen doen tot Venetia synde genootsaect dese vracht te nemen als voor de reeders reeckeningh te laden, vermidts de contagiense sieckte aldaer detto schepen in geen quartier van Italien geadmitteert wierden te laden, behalven de coopliden ende schippers doen gesichte off hoope hadden ditto sout van Istria hondert twintich ponden Vlaems en daer over yder groot hondert te vercoopen, gelyck van t' Frans sout en meerder in dien tyt was geschiet.

Ady 14 Meert 1636 in Amsterdam.

(was geteekend) Gerart Smits.

Ick Paul de Willem verclare midts dese, dat soo lange het sout hier te lande op leege prys is, ende niet meerder can vercocht worden als nu dagelycks geschiet, dat de vracht van Venetie meer belopen souden als het sout kan wtbrengen. Oversulcx en soude my het sout niet dienen al mocht ick het om niet hebben.

In Amsterdam Ady 15 Meert 1686.

(was get:) Paul de Willem.

Ick ondergeschreven verclare midts desen, dat het Istrias sout, waervan ons het monster by de Gecommitterde van de Ho: Mog: Heeren Staten Generaei is verthoont, tegenswoordich hier niet dierder soude können vercocht worden als het Fransch sout, ende oock by my niet hooger geestimeert en wort, ende dat anderhalf hondert van 't selve Istrias sout niet hooger en estimeer als een hondert Trappanes, Augustus, Iris ende diergelycke souden, ende den prys van 't Fransch sout is tegenwoordich omtrent vyfftych tot tweenvyftich ende wel hondert, ende naer myn verstant soo en soud' men 'tniet

begeeren in Istria te halen, al mocht men 'tvoor niet hebben, alsoo 't meer van vracht sonde kosten als 't hier gelden sonden,

In Amsterdam den 15 Meert 1686.

(was get:) Jan Knysten.

Jan Hagen, rafineerder van sont, tot Amsterdam conformere my met het bovenstaende.

Tennis Claesz. Bmyningh, rafineerder van sont, conformere my met het bovenstaende van Sienr Johan Knysten.

Pieter Abrahamsz, keetmeester tot Amsterdam, verclaer als door sienr Jan Knysten verhaelt is.

Ick ondergeschreven, gesien hebbende de monster sont van Istria, my verthoont door de Hooch Mog:, ende daer neffens by ons ondersocht tot wat prys wy het sondt aldaer ter plaetse gelegen wilden ontfangen, daerop ick verclaere niet alleen daer voor te willen geven, maer al mochten my boven het voorsz: sont noch hondert ponden Vlaems gebeuren, begeerde daer geen scheepsladingh van 150 lasten te halen, dewyl alhier te lande het Fransch als andere sonten nn ter tydt tot soodanigen prys syn, dat men noch daer van schade hadde te verwachten.

In Amsterdam ady 15 Meert 1686.

(was get:) Goycken Eiberg.

Ick Aris Elbertsz. Snoeck ben van advys als booven ende als sienr Geraert Smit.

Ick ondergeschreven, gesien hebbende de monster sont van Istria my verthoont door de Hooch Mōgende, daer neffens by ons onder socht tot wat prys wy het sont alhier sonden willen coopen of son* den doen, daerop ick verdare niet hoogher sonde dienen als 't Fransch sont alsoo in Oostlandt het Fransch sont aengener is als Istria sont en dat men nn het Fransch sont nn hier te lande kan coopen tot een à tweenvyffich ponden Vlaems.

In Amsterdam den 15 Meert 1686.

(was get:) Claes Jansz. Clopper
Ontger Lntsz.

Ten getnygheni88e, dat de bovenstaende copyen jegens 't originael aen my geexhibeert ende by my gerecognosceert, getranscribeert, ende naer collatāe concorderende bevonden is, soo hebbe ick Benedictas Baddel, by den Hove van Hollandt

dece

Item in denjare 1643 een schip genaempt de Drie Coningen, schipper Jan Pieterz., comende van Cicilien naer Genua, geladen met tarw, als boven mede geconfisqueert, waervan de helft niet gecomen is, bedraecht de gelede ne schade..... **Gulden** 80000

In't leste van den jare 1643 genoomen ses schepen, gaende ballastscheeps naer Genua ofte andere plaetsen om vracht te soecken, onder pretext dat van Cicilien volck in Valencien gebracht hadde, hebben de selve mede geconfisqueert, niettegenstaende genoechaem was blyckende door arrest daertoe gedwongen syn gewee8t, ende vermits het instantelyck schryven ende een jaer sollicitation met groote costen vrygegeven, maer de schade daerdoor geleden..... 90000

Weynich tyts daemaer hebben opgebracht het schip genaempt St®. Joris, schipper Harmen Reyersen, gaende met granen van Cicilien na Genua; bedraecht dose schade..... 100000

In de selve tyt hebben opgebracht een schip genaempt Vrou Jacoba daer schipper op was Comelis Schellinger, mede als boven van Cicilien met granen, beloopende de schade..... 61000

Item een weynich daemaer een schip genaemt de Walvis, schipper Reyer Egbertsz., comende met anys en amandelen geladen na dese Landen, welck schip, neven8 de twee bovengenoemde schepen mede geconfisqueert ende de goederen vercoft syn, doch nae een jaer sollicitation ende serieus voorschryven van Haer Hoog Møgende, nevens de instantie van den heer van Oiesterywyck, met groote moeyten ende costen, nu onlangs vrygegeven, dan eer dat de ordre van Syne Majesteyt tot Tholon was gecomen, waren deselve schepen aldaer op vrybuyt uytgerust ende in zee gelopen, ende 't bovengeschreven schip Vrou Jacoba soo voor acht maenden aen eenGenuees vercoft is voor eenclayne prys, de helft niet van sal comen, ende niettegenstaende 't arrest van den Coninck tot nochtue niet van gerecouvreert, bedraecht de schade van het schip den Walvis ter somme van . . 90000

Ontrent den selven tyt in't jaer 1643 hebben de France een schip genaempt Bonte Koe gaende met

« van henlieden genoomen ende opgebracht waardig Gulden
 jyiide 500000

1 Alsmede onlancx een schip genaemt St. Jan co-
 mende van Salé naer Livorno, genoomen onder pretext
 da-t, soo sy seyden, Joden goederen geladen hadde, heb-
 ben onder wegen eenich gontsnicker ende andere waren
 daeruyt genomen tot Barsalonia vercocht, dit schip met
 'tbovengeschreven is noch tot Tholon leggende, is dit
 Ischdp met syn ladinge waardich..... 100000

' Alle welcke bovengenoemde schaden beloopn ter
 l somme van negen en twintig hondert een en vyftich
 dosent guldens, ende alhoewel de drie bovengeschreven
 lae8te percelen (als doen noch tot Tholon leggende) na-
 } derhant vrygegeven syn, soo bedragen echter de schaden
 l daerby geleden ter somme als vooren, segge in 't geheel 2951000

Volgen de schaden t'sedert het accoort van de
 Marine metten commissaris Beynst gecontracteert van **Ao.** 1646 tot **Ano.** 1650 incluyts, in de
 voomoemde Middelantsche zee geleden.

Eerstelyck in 'tjaer 1648 is het schip genaempt
 den Propheet Sannel, gaende van Amsterdam met
 granen na Genua ende Livorae, van de Fransche ge-
 noomen ende tot Tholon opgebracht, nae veele moeye-
 lycke sollicitatien en costen hebben het schip vry ge-
 geven, maer eerst geplondert ende berooft, bedragende de
 schade daerby geleden ter somme van..... 25000

In 't selve jaer in November hebben genomen ende
 tot Tholon opgebracht 'tschip genaempt St. Jan Bap-
 tista, schipper Hans Focx, gaende naer Venetia met
 co8telycke stnckgoederen geladen, onder pretext dat het in
 Spangien was aengeweest, (alwaer het bnyten kennisse
 van de inladers was aengelooopen) hebben naer vele moey-
 ten en sollicitatien en oncosten het schip alleen van
 cleyn importantie ende weynich waardich synde dat ge-
 pexert hadde, weder vry gegeven maer de goederen al
 te samen geconfisqueert.en vercocht, waardich synde 800000

Item in't selve jaer is genoomen ende tot Tholon
 opgebracht een schip genaempt de Liefde, daer schipper
 op was Claes Ontgertsz. Pranger, gaende van hier na

hebben ende deeeve geredimeert op twee en veertig
 dnstent guldens, doch tot nochtot niet van gecoomen, be
 dingende de schade daerby geleden . . #..... **Gulden**
 81000

Item 't schip genaempt St. Jan, schipper Barent
 Cordes, gaende van hier met granen na Civita Vethia,
 na vele moeyten, costen en plonderinge, oock eenige
 granen bedorven synde, hebben se wedergegeven, bedra
 gende de schade daerop gevallen..... 25000

Item noch genoomen en opgebracht 't schip ge
 naemt St. Jacob, schipper Claes Fransz. varende met
 granen op deselve voyagie ende getracteert als 'tvoor
 gaende schip St. Jan, en schade geleden..... 25000

Weynich tyts daeraa genoomen het schip de
 Liefde, schipper Ewont Hendricsz. Jajst, met granen
 ende andere goederen na Genna en Livorno, ende gecon
 fisqueert onder pretecxst dat sylieden naerNapels wilden,
 dan na veele moeyten en costen wedergegeven, en be
 dragende de schade daerop geleden..... 50000

Item omtrent den selven tyt hebben de Fransche
 geplündert 'tschip genaempt St. Jan, schipper Cornells
 Jan&z. Knyt, gaende of comende van Livorno naer deser
 stede Amsterdam, daeruyt gestolen ses balen syde waer
 dich **20000**

Weynich tyts daer naer hebben noch genomen
 't schip genaempt Salvador, schipper Jacob Schoen
 maecker, comende met verscheyde goederen naer deser
 stede Amsterdam en Hamburch, alles (na hun gewoonte)
 geconfisqueert sonder eenige reden, ten minste waerdich **120000**

Item in 't laeste van 't selve jaer 't schip genaemt
 St. Thomas, comende nytLevanten, is ontrentLivorno
 van de Fransche gespolieert ende daeruyt aen goederen
 genoomen de waerde v a n **20000**

Ontrent den selven tyt hebben genoomen het
 schip de Perel, gaende met granen ende andere goe
 deren van Livorno na Venetie, alles daeruyt gestoolen
 ende vercocht sonder eenige confisqnatie, doch 't schip
 van alles berooft synde, vrygegeven, bedraecht de schade **120000**

Item noch ter selver tyt genomen het schip de
 Hoop, schipper David Danielsz., gaende op deselve voy-

agie ende getraceert als het voorgaende, beloopende deselve schade op **Gnlden 130000**

Noch hebben genoomen ende in 't eylandt Ste. Margreta opgebracht 't schip genaempt de Vre de, comende van Civita Vethia naer deser stede, met alayn geladen, de ladinge behonden ende vercocht, sonder eenige confisqnatie ofte forme van rechte..... **25000**

Item het schip de Vergulde Molen, schipper Jacob Stevensz. Molenwerf, comende nytte Pouille met granen, 't schip geplondert ende vrygegeven, doch de granen behonden ende tot Porto Longone l opgebracht, is de schade..... **80 000**

Item noch in 't laetBte van 't voorlede jaer genoomen ende in 't selve eylandt S*». Margreta opgebracht het schip genaempt Sphaera Mundi, schipper Claes Tym comende van Messina naer deser stede, geladen met veel syde ende stnckgoederen, welcke sy aldaer sonder forme van rechte ofte confisqnatie vervreemde en vercoopen, de schade daerop geleden is **960000**

Omtrent den selven tyt in 't leste van 't voorlede jaer heeft den ridder Bonrlemont (met het schip Amelia) genoomen ende in 't voornoemde eylandt Margareta op gebracht het schip de Propheet Samnel, schipper Jacob Jansz. van Oostsanen, comende met stnckgoederen van Livorno naer deser stede, de matrosen als boven daer van gejaecht, den schipper met een jongen ofte twee rignrenselycken in 't schip gevangen gehonden, met afpars8inge dat sonde bekennen dat Spaensche goederen in hadde, ende heeft den ambassadeur Brasset aen haere Hoog M8gende ende d' interessanten assenrantelycken verclaert dat 't voornoemde schip met syne gehele ladinge vrygegeven was, daerby vongende tot meerder verseeckering, dat hem snlcx van den Coning vast ende voor seecker geschreven was, werdende 't selve uyt 't voornoemde eylant Margareta herwaerts oock voor seecker geschreven, 't welcke alles niet anders can gednyt werden als mede de geinteresseerde te abnseren dat geen vordre diligentie sonden doen, om al soo beter tyt te hebben om de goederen te vervreemden, als geschiet is, hebbende de voornoemde Bonrlemond t 't voorschreven

1 Auf der Insel Elba.

Schip met d' ingeladene steen en weynige ronwe goede-
ren van cleyne importantie (nadat 't selve gespolieert
hadden) weder vrygegeven, maer de costelycke en fyne
waren eerat daeruyt gelicht, oock differente caesen laten
openen ende de goederen daeruyt genoomen, in voegen
de selve schade is bedragende Gulden
260000

Weynich tyts daemaer hebben noch in 't selve
eylandt opgebracht 't schip genaempt de Vergulde
Valck, gaende met swavel, syde ende andere goederen
geladen van Venetia na Livorno, welck schip (aldaer noch
is leggende) geheel geplündert ende de goederen ver-
vreemt werden, waerdich..... 100000

Item become met de jongste brieven tydinge dat
wederom genoomen ende opgebracht hebben het schip
genaempt St^e. Stephana, schipper..... Buysman,
gaende van Livorno na Venetie met granen en stuck-
goederen, waerdich..... 120 000

Item 't schip de Sampson, mede van Cicilen
met granen naer Livorno..... 85000

Schipper Reyndert Bartelsz. Doncker, 't schip ge
naempt het Postpaert, gaende met sout van Tbical
naer Genua, door onweer naer Villa Franca ingelopen,
wert aldaer aengehouden, bedragende 't schip en ladinge
85 000

't Schip St. Niclaes, schipper Pieter Jansz. Jonge-
haen, uyt de Pouille naer Genua gaende, door de Fran-
sche genoomen ende 't volck overboort gesmeten, was
waardich3 120000

Bedraecht met de voorgaende sommatie t' samen 7 499 0008

Lyste van de schepen door de France in den
jare 1650 genoomen.

Item twee schepen genoomen, genaempt den Co-
ninck ende de Pelicaen, beyde tot Tholon opge-

1 St Ubes = Setubal in Portugal (Bezirk Lissabon).

9 Die 8 Schiffe Sampson, Postpaert und Niclaes sind auf einer
anderen Liste unter den im Jahre 1650 gekaperten Schiffen auf
geführt.

8 Dieses Resultat ist falsch, denn die Addition der vorstehen
den Summen ergibt nur = 5646000 fl.

Item schipper Sybrant Pietersz., comende van St. André1 herwaerts, met wolle geladen, door een Fransche caper genomen ende tot Calis opgebracht.....	Gulden 17 000
Get schip genaempt Area Trojana, schipper Hendrick Raet, comende van Trapano, met sont geladen, is genomen ende tot Tholon opgebracht, eyntelyck met grote kosten vry gecregen.....	15000
Schipper Hendrick Broeckman, 't schip St. Maria, comende van St. Lucas in Spangien nae deser stede, ryckelyck geladen met silver en andere costelycke goederen, is genoomen ende tot Duynkercken opgebracht ende van daer tot Hable de Grace, 't silver en contanten daeruyt genoomen, beloopende met d' andere goederen de schade o p	400 0009
Item een galjoot met aluyn geladen comende van Civita Vethia herwaerts, tot Porto longone opgebracht ende de ladinge prys gemaect, waerdich.....	22000
Een schip genaempt D e l f t, 6schipper..... comende van Alicanten herwaerts, in zee genoomen ende gerantsonneert voor.....	80000
Item genoomen't schip den Groten St. Peter, schipper Willem Ackely, gaende van Amsterdam naer Venetien met veel costelycke stuckgoederen.....	400000®
In 't lae8t van 't jaer 1650 schipper Jan Harding, comende uyt de Condaet4 herwaerts, is genoomen ende tot Calis opgebracht ende tot dato noch gedetineert, waer dich	20000
Item een schip comende van Bilbao nae dese stede met stucken van achten en wolle geladen, genoomen ende in Bretangie opgebracht, met moeyten en kosten gerantsonneert, ende d' uytgenoomen goederen waerdich t' samen.....	24000
Item het schip den Propheet Samuel, schipper Comelis Jacobsz., varende van hier met stuckgoederen na Venetien, waerdich.....	250000

1 Welcher Platz gemeint ist, läßt sich nicht feststellen, da verschiedene Orte im Süden St. André heißen.

2 In einer anderen Liste, die sonst mit der vorliegenden übereinstimmt, ist der Schaden = 500000 fl. angegeben.

8 Dieses Schiff fehlt in der eben erwähnten zweiten Liste.

4 Die Landschaft östlich vom unteren Guadiana, vgl. E. Baasch, Hamburgs Seeschiffahrt und Warenhandel, p. 60 Anm. 1.

Item het schip de Hope, schipper Jacob Oldenhuis, als boven, mede met stuckgoederen per Venetia .	Golden 230000
Noch den Cleynen Samson, met visch ende andere goederen naer Venetia.....	16000
't Schip St. Matheus, schipper Cornells Pietersz. Puyt, van Cicilien naer Livorno met granen, waert . .	90 0001
't Schip de Croon, schipper Riddert Evertsz., gaende van hier per (Jenna, genoomen ende tot Tholon opgebracht, omdat tot Alicanten aangeweest was, de contenten vrygegeven, de reste van de lading© (bestaende in verscheyde stuckgoederen) geconfisqueert.....	120000
'tSchip St. Jan, schipper Ariaen Jansz., comende van Genua en St. Remo, geladen met mannersteeneu, limoenen 8 en andere goederen naer Amsterdam, de fyntste goederen daeruyt genomen en de limoenen door den langen tyt altesamen bedorven, belopende de schade daerby geleden ten minsten.....	50 000

Anno 1651.

Is door deselve capers genomen ende tot Tholon opgebracht het schip genaempt den Dolphyn, schipper Dirck Pietersz. Botterpodt, comende met granen uytte Pouille naer Genua, 't schip vrygegeven ende de granen geconfisqueert, bedragende de schade.....

150000

In 't selve jaer 't schip de Verguide Star, schipper Dirck Jansz. by nacht, gaende met suyckeren ende andere goederen geladen van Lixbon nae Venetien, de goederen geconfisqueert.....

160 000

Het schip de Trou, schipper Adriaen Gerritsz. van der Veer, comende met granen uyt de Pouille naer Genua, tot Tholon opgebracht, de granen geconfisqueert, waerop behalven andere door Jacques Thiry⁸ alleen is doen vereeckeren de somme van 't negentich dusent guldens, sulcx dat gereeckent wert de schade daarvan ten minste o p

140000

Item in den selven tyt 't schip St. Nicolaes, schipper Pieter Jansz. Jongenhaen, mede met granen op

1 Erst hier beträgt die Gesamtsumme der Verluste = 7499000 fl.
 8 Zitronen.
 8 Thierry, vgl. S. 369.

deselve voyagie als boven ende door den selven Thiry daerop doen verseeckeren vierentachtig dosent guldens, schade **Gulden** 120000

In *t seivejaer opgebracht 't schip de Coninginne, schipper Evert Egberts, mede met granen uytte Pouille naer Italien, de ladinge geconfisqueert, daerop door dito Thiyy een-en-tachtich dusent guldens was doen ver seeckeren, comt de schade daarvan o p 112000

Item het schip St. Franco., schipper Claes Pieterz. Blocker, comende met granen uyt Cicilien naer Italien, opgebracht ende de gantsche ladinge geconfisqueert..... 115000

Item als boven 't schip Adam en Eva, schipper Daniel Vries, oock met granen, schade..... **120 000**

Noch het schip genaemt de Boos, schipper Heyn Coraeli8z. Boos van Suyrwou, mede uyt de Pouille naer Italien, na drie etmalen vechtens den schipper dootgeschoten, 't schip verovert, eyntelyck gesoncken, bedragende de schade van 't schip en goet ten minste . . . 140000

Item het schip S*. Paulo, schipper Cornelis Pietersz., comende van Venetien naer deser stede Amsterdam, geladen met rys ende andere costelycke stuckgoederen..... 250000

Item het schip de Liefde, schipper Meyndert Claesz., comende van Venetien ende Cicilien, geladen met rys ende andere waren.....

Item hetschip de Beer, schipper Cornelis Dirsz. Beer, comende uyt de Pouille naer Amsterdam met oly.

Item het schip de Cleyne Boos.....op de custe van Barbarien genomen ende soo de tydinge quam is 't schip van den rover door de matrosen die hy overgenomen hadde van 't schip de Boos 't schip afgelopen ende 't selve gebracht tot St. Lucar in Hispangien . .

Item 'tschip de Glasemaecker, schipper Pieter Jansz., comende uyt Cicilien met sont naer Amsterdam.

Item 't schip de Liefde, schipper Dirck Buys, comende van St. Remo naer Amsterdam geladen met limoenen..... 12000

Item het schip de Sampson, schipper.....de **Gulden**
Kistemaecker comende.....

Anno 105S.

'tSchip St. Joseph, schipper Sybrant Pietersz. Valehen, varende met tarw na Genna, genomen ende tot Tholon opgebracht, d' ingeladen granen vercocht ende geconfisqueert, dan het schip, in 't geheel berooft ende gespolieert synde, vrygegeven nyt vrese van de dreygementen van den commandenr van Galen¹, daervan de schade bedraecht..... 100000

De Hope, schipper Pieter Crynsz., comende van Zanten per dese stadt met corenten, na verovering van 't schip den schipper met coelen bloede vermoort, omdat hy hem hadde verweert, ende hoewel vrygegeven, de corenten bedorven; daerop schade gevallen 160 000

De Bo8ecrans, schipper.....

De Vygeboom

Het schip de Vergolde Son, schipper Adolph van Wyngaerden, gaende van Amsterdam na Genna en Livorno met stuckgoederen geladen, leck geworden synde ende daerover in de eylanden van Yrisch⁸ lopende, is van de conincklycke galayen van daer gehaelt en tot Tholon opgebracht, na jaren ende dagen sollicitatien 't schip vrygegeven ende door de capiteyn van de galeyen de beste goederen daernyt genomen ende vercocht, waerdich . 60 000

'tSchip St. Jan, schipper Coraelis Jansz. Kent van Hoorn, gaende van Lixbon naer de Straet, alsoo tot Cadix aengewees was, genoomen ende opgebi*acht. . .

In January 1666.

Het schip genaempt de Gecroonde Leenw, schipper Adriaen Jansz., comende van Venetie nae dese stadt Amsterdam met stuckgoederen geladen, tot Tholon opgebracht ende door den admirael monsr. de Vendôme⁸

¹Über Johan van Galens Tätigkeit im Mittelmeere vgl. de Jonge, Zeewezen I. d. 461 ff.

⁸ Gemeint sina natürlich die Hes d' Hyères.

⁸ César, Herzog von Vendôme, ältester Sohn Heinrichs IV. und der Gabrielle d'Estrées war 1665 Großadmiral von Frankreich.

de ladinge geconfisqueert ende het schip met de Trachten vrygegeven, schade..... Gulden 240000

Noch omtrent den selven tyt een schip genaempt St. Pieter, schipper Jacob Dirksz. Baers van Hoorn, gaende van Genua naer Lixbon met syde waren ende andere goederen geladen, in zee genomen ende in 't eylandt St. Margreta opgebracht ende door die van Genna de ladinge voor twee en dertich dosent stucken van achten geredimeert doch desnietteenstaende vele fyne goederen daeroyt gestolen wesende, comt de schade op . . 100000

Item noch een schip genaempt d' Een draecht, schipper Gillis Jansz., gaende van Alicante na Venetie met wolle, contanten en andere goederen geladen, op gebracht, de ladinge geconfisqueert bedraecht..... 200000

In de maent Jnny is 't schip de Liefde, daer schipper op was Gale Galisz., gaende met snyckeren en andere goederen van Lixbon na Livorno en Venetien, in zee aengerant door 't schip de Regina, het volck tirannich gepynicht, den schipper met de handen op de mgge ende gewicht aen de voeten aen de rede ophyschende om valsche verclaringe daeruyt te trekken, waermede tot hun voornemen niet comende, hebben het schip gespolieert ende berooft ende, volgens de verclaringe van den schipper die noch voorhanden is en syn gesontheyt daerover is misschende, voor de waer van maer als 40000

Anno 1657«

Ende nu onlangs in de maent van het scliip de Rode Haes, schipper Aria Claesz., comende van Alexandrie naer Livorno, is in zee door een Fransche roover't schip Apollo aengerant ende na 22 oiren vechters verover't ende tot Tholon opgebracht, waerdich met syn ladinge..... 175000

R. A. Lev. Handel, Portefeuille 192.

Gulden

10	ditto schipper Floris Comelisz., 't schip den Gouden Valck, groot hondert en vyfflich lasten, betaeit.....	150
13	ditto. Jochem Mertsz. van Hamborgh, 't 6chip genaempt den Engel Raphael, groot hondert en vyfflich lasten, varende nae Genna en Livome.....	150
18	ditto William Matheus van Pleymuyen l, 't schip genaempt de Speditie, groot hondert lasten, van Livorne gecomen, betaeit.....	100
Ady 3 May,	Marten Jacobsz. van Alckmaer 't schip genaempt 't Wapen van Alckmaer groot vyffentwintich lasten.....	25
7	ditto. Hendrick Lucasz. van Hamborgh met syn schip groot vyffensestich lasten van Malaga gecomen, heeft betaeit.....	65
9	ditto. Claes Richersz. van Hamborch, 't schip de Pellecaen, groot hondert lasten, van Mallaga gecomen, betaeit..... •	100
Ady 7 Juny	Rutge Stubbe van Hamborgh 'tschip genaempt S*®. Maria, groot hondert een tachtich lasten, van Malaga gecomen, betaeit.....	180
12 Juny	Hans Louw van Hamborgh, met syn schip groot sestich lasten van Malaga gecomen, betaeit.....	60
Ady 15 ditto,	schipper Hercke Pietersz. van Amsterdam, 't schip *t Huys te Liesvelt, groot hondert lasten, varende nae Marseillen heeft betaeit.....	100
18 ditto	Albert Pietersz. Deucht, het schip genaempt de Swaen, groot hondert en sestich lasten, betaeit. . . .	160
20 ditto	Wybrant Jaspersz. het schip genaempt S*. Jan Babtista, groot tachtich lasten, wt de Straet gecomen	80
20 Juny	Jacob Comelisz. Swert, 't schip d' Een dracht, groot hondert en dertich lasten, wt de Straet gecomen, betaeit.....	130
—	ditto, de 6elve schipper en 6chip noch een mael, varende nae de Straet.....	130
27 ditto	Hans Cock van Lubeck, met syn schip groot hondert lasten, van Malaga gecomen, betaeit.....	100
1 Plymouth.		

	Gulden
— ditto schipper Claes Jansz. de Goyt, het schip genaempt de Engel, groot hondert lasten, heeft betaelt . . .	100
Van het comptoir tot Medenblick van de onderstaende schepen het lastgelt ontfangen als volcht, blykende by declaratie van Heyndrick Verwer, colectenr aldaer.	
Ady 24 Meert 1646, schipper Claes Cornelisz. Hen, van Medenblick, het schip genaempt de Yale Hen, groot negentich lasten	90
Ady 11 Aprill Jan Pietersz. Bootges, het schip genaempt de Stock vis, groot hondert lasten, heeft betaelt 1	100
R. A. Lev. Handel, Portefeuille Nr. 267.	

XII.

1646-1647.

1. Juli—31. Mai.

Auszug aus der 14. Lastgeldrechnung der Amsterdamer Direktoren.

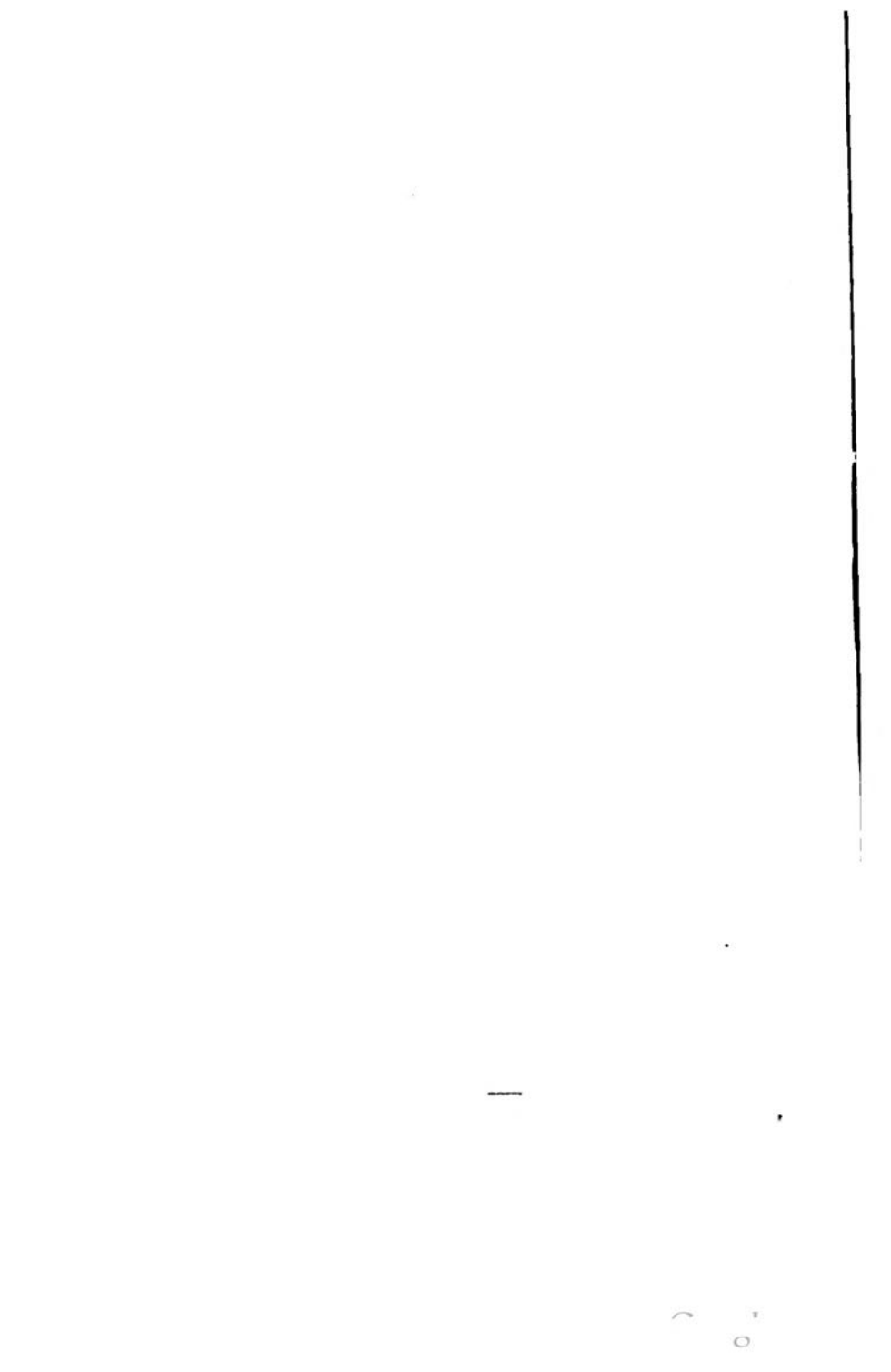
Ontfang.	Gulden
Eerstelyck is op 't comptoir tot Amsterdam ontfangen als volght.	
Ady 2 July, schipper Robbert Barritz. van London, het schip genaempt den Jems, groot tachtentig lasten, van Malga gecomen heeft voor lastgeld betaelt.....	80
3 ditto Thomas Clerq van London, het schip genaempt den Leopaerdt, groot hondert en dertig lasten, betaelt.....	190
Ady ditto schipper Robbert Parcker van London het schip genaempt den Coopman van Livorne, groot hondert lasten, heeft betaelt.....	100
Ady 5 July schipper Claes Baack van Wyck op Zee, het schip genaempt den Dolphyn, groot tagtentig lasten, van Malaga gecomen, heeft betaelt.....	80
1 Diesem Posten folgt das Gesamtergebnis der Hoomer Lastgelderträge vom 1. Oktober 1644 bis 2. Mai 1646 = 3615 fl. (ohne Angabe der Schiffe).	

	Gulden
14e Raatge Stobbe van Hamborgh, het schip genaempt St ^a . Maria, groot hondert en tagtentig lasten, betaeit	180
Ady 18 ^a ditto schipper Alewyn Hendricksz. Pasmoy van Amsterdam, het schip de Hoope, groot hondert en veertig lasten.....	140
4 Augusty. schipper Jacob van Schiedam, het schip genaempt d'Eendracht, groot hondert lasten.....	100
Ady 6 ditto schipper Hendrick Evertsz. Croeger van Stavoren, het schip genaempt den Witten Haan, groot tnegentig lasten	90
Ady 7 Augnsty schipper Heyn Comelisz. Roos van Suyrwonw 't schip de Roos, groot hondert tagtentig lasten, betaeit.....	180
Ditto Pieter Claesz. Heyn van Durgerd am, 't schip genaempt den Aaron, groot hondert en tagtentich lasten, betaeit.....	180
Ditto schipper Jan Coops van Hoorn 't schip genaempt St. An dries, groot hondert tagtentig lasten.....	180
Ady ditto Pieter Sieuwerts van Oosthnysen het schip genaempt St. Jan, groot hondert en tagtentig lasten	180
Ady 7 Augnsty. schipper Jan Taenner van London, het schip genaempt Victoria, groot hondert en tachtentig lasten.....	180
9 ditto. Jacob Douwes. van der Schelling 't schip genaempt den Neptunu8, groot hondert en tagtentig lasten	180
10 ditto Pieter Wolff van Hamborgh, het schip genaempt den Salvador, groot achtenveertdg last, heeft betaeit	48
Ady 25 ditto, schipper Adriaen Thysz. van der Veer, het schip genaempt de Trouw, groot hondert en tagentich lasten.....	180
Ady 28 ^a Augnsty schippcr Hendrick Corsz. van Durgerd am, het schip genaempt de Meerminne, groot hondert ende tagentig lasten, heeft voor lastgeld betaeit . . .	180
Ady 5 September Andries Wesselman van Hamborgh, 't schip St. Jan Babtiste groot vyftig lasten . .	50
12 ditto Jean Wkyts van London, het schip genaempt St. Maria, groot hondert en vyftig lasten . . .	150

—

—

20	ditto Hendrick Vechters, 't schip den Eenhoorn, groot hondert en tachtig lasten.....	180
	Primo December Claes Comelisz. Clamor het schip genaempt St. Jacob, groot hondert en twintig lasten . . .	120
	Ady 5 December Hercke Pietersz. 't schip 't Huys te Liesveldt, groot hondert lasten.....	100
	11 ditto schipper Jochem Harmansz. van Hamborgh, 't schip genaempt de Charitas groot tseventig lasten, van Malaga gecomen.....	70
	— ditto Jacob Jan8z. van Oostzaenen 't schip den Propheet Samuel, groot hondert ende sestig lasten . .	160
14	ditto Jacob Schoenmaecker van Hamborgh 't schip genaempt St. Pieter, groot sestig lasten.....	60
	Ady 16 December, schipper Symon Comelisz. van Opmeer, 't schip genaempt Hamborgh groot tachtig lasten.....	80
	— ditto Adriaen Bras, 't schip den Salamander, groot houdert ende sestig lasten.....	160
	27 ditto Claes Richersz. van Hamborgh, 't schip de Pellecaan, groot hondert lasten.....	100
	12 January 1647. schipper Comelis Pietersz. Kerck 't schip genaempt den Arendt, groot hondert en tachtig lasten, betaeit.....	180
	Ady 6 Marty Pieter Barcker van Hamborgh 't schip St. Jean Babtista, groot tsestig lasten.....	60
21	ditto Dirck Heytteman van Hamborgh 't schip de Liefde, groot tnegentich lasten.....	90
27	ditto. Hendrick Steenblicq, 't schip genaempt den Gedeon, groot hondert ende dertig lasten	180
	— ditto schipper Albert Pietersz. Deugt van Enchuy8en, 't schip de Guide Swaan groot hondert ende tagentich lasten.....	180
	Ady 28 Marty Jan Börstel van Hamborgh 't schip St. Jean Babtista, groot seventig lasten.....	70
	— ditto Symon Pietersz. Blauw van Enchuysen 't schip genaempt Gallion Cornaro, groot hondert vyftig lasten	160



ultimo ditto Fredric For van Hamborg 't schip Justitia, groot hondert thien lasten.....	110
Prima somma van den ontfangh gecollecteert tot Amsterdam.....	V m * I H I C L V m £ i
Op 't comptoir van de Maze is van de onderstaende scheepen ontfangen, als blyckt by de nevensgaende reekeninge van Gerrit Burger, collecteur voor de directeuren ten comptoire aldaar.	
Ontfang tot Rotterdam2	
Ady 24 Marty 1646 schipper Francois Bourgett 't schip..... groot vyffentwintig lasten, van Malaga ge- coomen, heeft voor lastgeld betaelt.....	25
12 September Jacob Theunisz., het schip den Jona« than, groot 150 lasten	150
21 December Dirck Holt van Hamborg 't schip St. Jan, groot tseventig lasten	70
na Somma.....	H c XLV £

Op 't comptoir tot Medenblicq is van de onder-
staende scheepen ontfangen als volgt, blyckende
by de nevensgaende reekeninge van Hendrick
Verwer, collecteur aldaar.

Ontfang tot Medenblick.

Ady 11«, April 1646. schipper Adriaen Roodhaen, 't schip genaempt de Maagd, van Dort8 groot hondert en vyftig lasten.....	150
8 November Heyn Sybrandsz., van Opperdoes, *t schip Juliu8 Caesar, groot hondert en tagentig lasten .	180
18December Foppe Gerritsz. van Medenblick 't schip St. Philippo4 groot hondert en tagentig lasten, heeft voor ballastscheeps betaelt.....	90

1 £ = 1 pond van 40 grooten = 1 fl.

2 Am Rande nachstehende Notiz: „Blyckt van desen ontfanck
by den staet die de collecteurs in de buytensteden gehouden hebben
en wert dienvolgende den ontfang van dese ende d' aengetogen par-
tyen aengenomen.

8 Dordrecht. Es ist nicht ersichtlich, ob diese Angabe zum
Schiffsnamen gehört oder den Heimatsort des Schiffes bezeichnet.

4 Da mit diesem Fahrzeuge ein Truppentransport befördert
wurde, hätte das volle Lastgeld bezahlt werden müssen, „vermits de
bevrachters soo wel vracht van Soldaten als van goederen genoten
hebben.“ Der fehlende Betrag soll nachträglich eingefordert werden.

		Golden
30	ditto Aris Harmansz. van Medenblicq 't schip	
den	Gecroonden Engel, groot hondert en vyftig lasten	150

IHa Somma.....V c L.XX £

Op 't comptoir tot Enchuysen is niet ontfangen,
by memorie..... Memorii

Hoorn.

Van de directeuren tot Hoorn is ontfangen de somma van vyftienhondert sessentagtig gülden 2 st., synde over *t slot van haere reeckeninge als by de selve hier neevens gaende is blyckende, dus hier de bovenschreven 1586

Dz. dicere tyde deser ontfangen volgens de reekeninge 2022: Im

IV • Somma per see.

Totalis somma van den ontfangh deser reekeninge be draecht elf drysent twee hondert vyffentnegentich ponden thien schellingen, d u s XIIII c **XCV £ Xi**

R. A. Lev. Handel, Portefeuille Nr. 267.

1 Diese Zahl ist im Original durchstrichen.

Berichtigungen und Nachträge.

- Seite 36 Zeile 1 von oben lies Montesquieu statt Montesquien.
„ 58 Anm. 1'Zeile 2 lies Bijdr. statt Bydr. (ebenso Seite 159
Anm. 3, Seite 201 Anm. 1, Seite 202 Anm. 5, Seite 203
Anm. 1).
„ 65 Anm. 1 letzte Zeile lies van statt vau.
„ 108 „ 1 erste Zeile lies Vgl. auch S. 141 f. statt S. 93 ff.
„ 126 „ 5 lies Vgl. S. 113 statt S. 65.
„ 147 „ 3 Zeile 3 lies Tijdschr. Aardrykskundige statt Tydschr.
Aardrykskundige.
„ 147 „ 3 letzte Zeile lies Kronijk statt Kronyk (ebenso Seite
149 Anm. 3).
„ 171 Zeile 15 von unten lies beinträchtigen statt beeinträchtigten.
„ 179 „ 6 „ „ lies Levantekaufleute statt Levanteleute.
„ 212 Anm. 1 lies Rechnungsablagen statt Rechnungsablage.
„ 227 Zeile 5 von oben lies Alewyn statt Alewijn.
„ 235 „ 13 „ oben lies repräsentierte statt repräsenteierte.
„ 247 Artikel Baumwollgarn lies 13,400 Pfund statt 14000 Pfund.
„ 257 „ Seife lies 298 Kisten statt 288 Kisten.
„ 267 * Bücher lies Venedig 3 Packen statt 8 Packen.
„ 274 Anm. 2 lies Wertangabe statt Gewichtsangabe.
„ 287 Artikel Bombasins lies 1 Elle = 0,35 fl. statt 0,75 fl.
„ 338 Anm. 1 Zeile 1 lies Uitterdijk statt Uitterdyk.
„ 342 „ 2 Zeile 3 lies oostenrijkschen statt oostemykschen.
„ 343 „ 1 lies Ravesteyn statt Ravesteijn.

In die auf Seite 110ff. aufgestellte Liste der Konsuln und Vizekonsuln müssen, wie weitere Nachforschungen ergaben, noch folgende Namen eingetragen werden:

dt) Saida

1629—1631? Henrico Walchart. Vizekonsul.

ft) Kairo:

1629—31? Gabriel Feraosi.

