

KLAUS SPADING

HOLLAND  
UND  
DIE HANSE  
im 15. Jahrhundert

Abhandlungen  
zur Handels- und Sozialgeschichte

Band  
XII



HERMANN BÖHLAUS NACHFOLGER WEIMAR

V, 498



Rat der Stadt Wismar  
(Bezirk Rostock)  
— Stadtarchiv —

Aufnahme Ratsarchiv

138/73

ABHANDLUNGEN ZUR HANDELS-  
UND SOZIALGESCHICHTE

Herausgegeben von der  
Hansischen Arbeitsgemeinschaft der  
Historiker-Gesellschaft der  
Deutschen Demokratischen Republik

Band XII

1973

VERLAG HERMANN BÖHLAUS NACHFOLGER  
WEIMAR

# HOLLAND UND DIE HANSE IM 15. JAHRHUNDERT

*Zur Problematik des Übergangs  
vom Feudalismus zum Kapitalismus*

Von

KLAUS SPADING

1973

VERLAG HERMANN BÖHLAUS NACHFOLGER  
WEIMAR

Mit 1 Karte

ES 14 E

Lizenz-Nr. 272 - 140/17/73

Satz und Druck: VEB Wissenschaftsdruck Leipzig

Bindearbeiten: VEB Broschurenbinderei Leipzig

L.-Nr. 2386

Bestell-Nr. 7954848

EVP 21,00

## INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung . . . . . VII

### *Erstes Kapitel*

Die Beziehungen zwischen Hansestädten und Holland von den Anfängen bis 1438 . . . . . 1

### *Zweites Kapitel*

Die Ausdehnung des wirtschaftlichen und politischen Einflusses der Holländer vom Kaperkrieg 1438 bis zur Aufhebung des Zwangsstapels in Brügge 1502 . . . . . 15

I. Die Holländer in der Ostsee . . . . . 15

1. Der Kaperkrieg 1438-1441 . . . . . 15

2. Ausbau und Festigung ihrer Stellung in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts . . . . 34

II. Die Handelsbeziehungen Hollands zu westeuropäischen Ländern und benachbarten Hansestädten . . . . . 69

### *Drittes Kapitel*

Abwehraktionen der wendischen Städte gegen das Vordringen der Holländer . . . . . 84

I. Allgemeine Maßnahmen zur Sicherung des Zwischenhandelsmonopols . . . . . 84

II. Das Vorgehen gegen Handel und Frachtfahrt der Holländer . . . . . 87

### *Viertes Kapitel*

Ursachen für die Überlegenheit der Holländer . . . . . 94

I. Keime neuer Produktionsformen in der Tuchherstellung, in Brauerei und Fischerei . . . 105

II. Progressive Züge im Handel und in der Frachtfahrt . . . . . 146

III. Auswirkungen der politischen Verhältnisse auf die wirtschaftliche Entwicklung in Holland . 167

Zusammenfassung . . . . . 175

Quellen und Literatur . . . . . 181

### *Karte:*

Die nördlichen Niederlande um 1476 . . . . . nach 174

## EINLEITUNG

Nur wenige historische Ereignisse der Feudalzeit haben die Aufmerksamkeit des Historikers in solchem Maße angezogen, wie das Wachsen, das Blühen und das Vergehen des größten und in seinem Wesen wohl auch problemreichsten Städtebundes unserer Geschichte, der Hanse.

Die stattliche Reihe umfangreicher Quellenpublikationen, die umfassenden Gesamtdarstellungen, die vielfältigen Monographien, die Kartenwerke und die nach Hunderten zählende Fülle von Aufsätzen spiegeln die Ergebnisse einer jahrzehntelangen, breiten wissenschaftlichen Forschung wider. Dennoch harren zahlreiche ungelöste Aufgaben der Bearbeitung, sind neue wichtige bisher wenig beachtete Aspekte und Zusammenhänge in den Vordergrund getreten und die Behandlung mancher Problemkreise wird erst jetzt möglich.

Als Fritz Rörig nach 1945 die Arbeit der Hansehistoriker der zurückliegenden Zeit einer kritischen Prüfung unterzog, leitete er aus dem Ergebnis vor allem zwei Forderungen an die zukünftige Arbeit her: eine Intensivierung der wirtschaftsgeschichtlichen Forschung und die stärkere Einbeziehung der Geschichte der Hanse in die europäische und die in Geschichte des deutschen Volkes.<sup>1</sup>

In der Folgezeit kamen auch aus der Feder zahlreicher ausländischer Historiker Arbeiten, die die Erforschung der Geschichte des Städtebundes bedeutend belebten, weiterführende Diskussionen entfachten und wesentlich dazu beitrugen, bis dahin einseitig geführte Untersuchungen zu ergänzen, die Themenkreise zu erweitern oder von politischen Aspekten verzerrte Auslegungen zu revidieren.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Rörig, F., *Stand und Aufgaben der hansischen Geschichtsforschung*, HGBll. 1950, S. 1. Siehe hierzu auch Schildhauer/Fritze, *Stand und Aufgaben der Hansegeschichtsforschung in der DDR*, WZ d. E. M.-Arndt-Univ. Greifswald, Jg. IX, 1959/60, Ges. und sprachwiss. R. Nr. 2/3, S. 167 ff.

<sup>2</sup> Vgl. hierzu auch Schildhauer, J., *Forschungen zur hansischen und hanseatischen Geschichte 1960–1962*, WZ d. E. M.-Arndt-Univ. Greifswald, Jg. XII, 1963, Ges. u. sprachwiss. R., Nr. 2, 130 ff.

Einen bedeutenden Impuls erhielt die Forschungsarbeit, seitdem sich marxistische Historiker dem Gebiet der Hansegeschichte zuwenden. Der Ausgangspunkt und die Fragen, die jetzt an die Geschichte gestellt werden, sind andere. Einmal kommt es überhaupt darauf an, „eine neue Grundlage für eine wissenschaftliche Gesamtdarstellung der Geschichte der Hanse zu gewinnen“<sup>3</sup>, zum anderen ist es kein Zufall, wenn sich die marxistische Geschichtsforschung in den letzten Jahren in starkem Maße Problemen des Übergangs von einer Gesellschaftsordnung in die andere zuwendet, um immer tiefer in die ökonomischen, sozialen, politischen und ideologischen Vorgänge einzudringen, mit denen sich qualitative Veränderungen in der gesellschaftlichen Entwicklung vorbereiten und vollziehen. Damit gewinnt auch die Spätzeit der Hanse an Bedeutung, denn hier werden außerordentlich wichtige Phasen der gesellschaftlichen Entwicklung des Spätfudalismus erfaßt und Fragen des Übergangs der Gesellschaft vom Feudalismus zum Kapitalismus nicht nur in Norddeutschland, sondern – wenn auch unterschiedlich stark – ebenso in Polen, dem Baltikum und Skandinavien aufgeworfen, oder doch berührt.

In einigen westeuropäischen Gebieten bildeten sich im 15. Jahrhundert die Ansätze neuer, progressiver gesellschaftlicher Verhältnisse heraus, mit denen die Städte der Hanse nicht nur unmittelbar in Berührung kamen, sondern mit deren Auswirkungen sie sich auseinanderzusetzen hatten. So fließen hier Entwicklungslinien der Geschichte zahlreicher Länder und Gebiete, und die der Geschichte der Hanse und des deutschen Volkes ineinander. In ihren Gemeinsamkeiten, in ihren Widersprüchen, in ihrem friedlichen Handel wie in erbitterten bis zu kriegerischer Aggressivität gesteigerten Konkurrenzkampf, in der breiten Fülle äußerst komplizierter Wechselbeziehungen vollzog sich die Auflösung des hansischen Städtebundes, sein Niedergang.

In diesem Prozeß kommt dem Verhältnis der wendischen Städte zu Holland als dem wichtigsten Konkurrenten eine vorrangige Bedeutung zu. Diese Beziehungen zwischen der Hanse und Holland wurden erst seit der Jahrhundertwende Gegenstand eingehenderer Forschung. Das hängt sicherlich nicht zuletzt damit zusammen, daß das Hauptaugenmerk der Hansehistoriker überhaupt lange Zeit dem Entstehen und der Blütezeit des mächtigsten Städtebundes galt. Diese Perioden eigneten sich in besonderem Maße dafür, das Selbstbewußtsein der Bourgeoisie in den Städten Norddeutschlands in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts und danach zu stärken. Nicht selten wurde die Darstellung dieser Zeitabschnitte mißbraucht, um die Entwicklung und Verbreitung imperialistischer Ideen zu fördern.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> Siehe hierzu Schildhauer/Fritze, Stand und Aufgaben der Hansegeschichtsforschung in der DDR, WZ d. E. M.-Arndt-Univ. Greifswald, Jg. IX, 1959/60, Ges. u. sprachwiss. R. 2/3, S. 170.

<sup>4</sup> Ebenda, S. 168.



Der Behandlung der Spätzeit, des Niedergangs der Städtevereinigung, wurde nur geringe Aufmerksamkeit geschenkt.

Mit einer Einzeluntersuchung wandte sich als erster Daenell dieser Frage zu.<sup>5</sup> Sein Aufsatz schließt jedoch im wesentlichen mit einer Einschätzung des Utrechter Friedens. Das gleiche gilt für eine wenige Jahre später folgende Dissertation.<sup>6</sup> Damit bleiben beide Untersuchungen ausschließlich in der sogenannten Blütezeit des Städtebundes angesiedelt, und ihr Anliegen ist wesentlich eine Darstellung der politischen und wirtschaftspolitischen Beziehungen der beiden Mächte zueinander. Bei dieser Beschränkung mußten die genannten Darstellungen einseitig und häufig an der Oberfläche bleiben, da sie die Dynamik der Veränderungen, die an der Basis wirkten, kaum widerzuspiegeln vermochten.

In Abständen von Jahrzehnten folgten zwei weitere Aufsätze, die nicht nur zeitlich über die obengenannten hinausführen<sup>7</sup>, sondern, bedingt durch die Entwicklung des Verhältnisses Hanse – Holland im 16. Jahrhundert, wirtschafts- und handelsgeschichtliche Gesichtspunkte stärker betonen. Eine Reihe von Aufsätzen berührt diese Problematik oder befaßt sich mit Teilfragen, und jede Gesamtdarstellung von den Anfängen bis zu Dollinger<sup>8</sup> muß sich mehr oder weniger eingehend mit den Beziehungen beider Partner auseinandersetzen. Vielfältige Meinungen und Auffassungen treten uns – manchmal nur wenig variiert – entgegen oder stoßen, den Gegensatz betonend, aufeinander.

Nun ist die Erforschung der Hansegeschichte in der DDR nicht Selbstzweck, sondern ein Teil der umfassenden Aufgabe, die Geschichte des deutschen Volkes auf der Grundlage des historischen Materialismus zu schreiben. Dafür gilt es anknüpfend an die progressiven Traditionen der Historiographie der Vergangenheit unter völlig neuen Aspekten Quellen und Literatur zu durchdringen, um tiefer in die Gesetzmäßigkeiten der gesellschaftlichen Entwicklung einzudringen und ein wissenschaftlich gesichertes Bild dieses bedeutenden Abschnitts der Geschichte der Hanse zu erarbeiten.

Die vorliegende Arbeit soll, auch wenn sie mehrfach Probleme europäischer Relevanz berührt, hierzu beitragen.

Sie stellt sich die Aufgabe, dem Vordringen der Holländer in der Ostsee nachzugehen und dabei auf bisher wenig beachtete Aspekte aufmerksam zu machen und wesentliche Ursachen für die im 15. Jahrhundert wachsende ökonomische Überlegen-

<sup>5</sup> Daenell, E., *Holland und die Hanse im 15. Jahrhundert*, HGBll. 1903.

<sup>6</sup> Stahr, Kurt, *Die Hanse und Holland bis zum Utrechter Frieden 1474*, Diss. Marburg 1907.

<sup>7</sup> Lahaine, L., *Die Hanse und Holland von 1474–1525*, HGBll. 1917 und 1918. Vollbehr, F., *Die Holländer und die deutsche Hanse*, Pflingstbl. d. Hans. Gesch.-Vereins, Jg. XXI, 1930.

<sup>8</sup> Dollinger, Ph., *La Hanse (XIIe–XVIIe siècles)*, Paris 1964. Dtsch. *Die Hanse*, Stuttgart 1966.

heit der Holländer gegenüber den wendischen Städten, für die sichtbaren Veränderungen im Kräfteverhältnis der beiden konkurrierenden Handelspartner zu ergründen. Sie soll damit die Frage beantworten helfen, warum es den Holländern gelingen konnte, in das hansische Zwischenhandelsmonopol einzudringen und sich in zahlreichen ehemals von hansischen Kaufleuten beherrschten Handelsrouten festzusetzen; warum die aufkommende holländische Wirtschaftsmacht zu einem wesentlichen Faktor für die Auflösung des hansischen Bundes werden konnte.

Selbstverständlich konnten hierbei nicht alle Faktoren in gleicher Ausführlichkeit behandelt werden. Vorrangig galt es, auf der Grundlage eines umfangreichen gedruckten Quellenmaterials und der Ergebnisse eingehender ökonomischer Spezialuntersuchungen, wichtige Entwicklungszüge des holländischen Handels, der Frachtfahrt und der Warenproduktion darzulegen, um sie dem Entwicklungsstand, wie er aus dem Gebiet der wendischen Städte schon bekannt ist, gegenüberzustellen. In einer solchen Konfrontation können Entwicklungsstand, aber was noch bedeutsamer ist, die Entwicklungstendenzen in Wirtschaft und Gesellschaft um so klarer herausgearbeitet und ihre Ursachen und Auswirkungen deutlich gemacht werden. Deshalb wurde bei der Suche nach der Basis der Handelsexpansion der Holländer sehr nachdrücklich der Darstellung neuer fortschrittlicher Elemente in den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Verhältnissen ein breiter Platz eingeräumt, die jedoch den durch die Fragestellung der Arbeit gesteckten Rahmen nicht sprengen durfte.

Neben den bedeutenden hansischen Quellenpublikationen und Veröffentlichungen, auf die sich alle Arbeiten, die zu diesem Thema von bürgerlichen deutschen Historikern geschrieben wurden, fast ausschließlich stützen, wurden für die vorliegende Arbeit in starkem Maße holländische Quellenpublikationen, Monographien und Aufsätze, die bisher unter der vorliegenden Problemstellung eine nur geringe Berücksichtigung fanden, herangezogen. Sie gestatteten es, die ökonomische Basis für das Vordringen in wichtigen Punkten zu fassen und eine einseitige Darstellung wie subjektive und politisch tendenziöse Faktoren zu eliminieren oder den ihnen gebührenden Platz zuzuweisen.

Während für die Geschichte des Handels ein umfangreiches gedrucktes Quellenmaterial vorhanden ist<sup>9</sup>, liegen für die Geschichte der Produktion in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts nur wenige Arbeiten vor.

<sup>9</sup> Als Beispiel sei nur die Sammlung „Bronnen tot de geschiedenis von den oostzeehandel“ von Poelman erwähnt. P. wertete für seine Sammlung neben den gedruckten hansischen Publikationen das ungedruckte Material folgender Archive aus: Deventer, Groningen, Harderwijk, Kampen und Zutphen. Das Reichsarchiv in 's-Gravenhage, Handschriften der königlichen Bibliothek unter dem Titel „Foedera in Hollandos et 6 urbes Vandalicas“ und die Stadtarchive Hollands und Seelands in Amsterdam, Hoorn, Enkhuizen, Monnikendam, Dordrecht, Rotterdam, Brielle, Middelburg, Veere, Zierikzee (Einleitung S. VII ff.).

In den Archiven der ehemaligen Hansestädte Wismar, Rostock, Stralsund und Greifswald fand sich für die Abhandlung kaum verwertbares ungedrucktes Quellenmaterial. Dagegen konnte durch die „Korespondencja z Holandia“, die von 1441 bis 1503 und die „Korespondencja z Brugia“, die von 1380 bis 1544 im Wojewodschaftsarchiv Gdańsk vorhanden sind, mancher Gesichtspunkt der Beziehungen Danzigs zu Holland neu gewonnen oder vertieft werden. Ein Besuch niederländischer Bibliotheken und Archive vor allem in Amsterdam und Den Haag, der mir dankenswerterweise durch die Hansische Arbeitsgemeinschaft ermöglicht wurde, diente vor allem dem Studium älterer gedruckter Quellen holländischer Provenienz wie den Chroniken einzelner Städte und schwer zugänglichen Spezialuntersuchungen. Ungedrucktes Quellenmaterial konnte bei diesem Aufenthalt nur in bescheidenem Maße herangezogen werden.

Im folgenden sei es gestattet, in einigen Anmerkungen die Wahl des zeitlichen wie räumlichen Rahmens der Arbeit zu erläutern.

In vielen Ländern Europas kam es in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts zu einem Aufschwung der Produktivkräfte. Die Schranken der einfachen Warenproduktion wurden gesprengt, und im Schoße der Feudalgesellschaft bildeten sich Elemente der neuen, der kapitalistischen Produktionsweise heraus. Sie wurden gefördert, sie wuchsen und bestimmen bald das Profil der Produktion größerer Gebiete oder einzelner Produktionszweige, so daß mit dem 16. Jahrhundert vom Beginn der kapitalistischen Ära gesprochen werden kann.<sup>10</sup>

In England, Frankreich und in den Niederlanden bereitete diese Entwicklung den Boden für die Manufaktur, die damals progressivste Form der Produktion. Nicht alle Länder wurden in gleichem Maße von diesem Prozeß erfaßt. Jedoch auch in Deutschland war der wirtschaftliche Aufschwung zunächst bedeutend.

Die frühkapitalistische Entwicklung in Deutschland zeigte sich jedoch im Gegensatz zu anderen Ländern nicht stark genug, um die alten Feudalverhältnisse zu zerbrechen. Wohl aber führte sie zu einer wirtschaftlichen Blüte, die es gerechtfertigt erscheinen läßt, Deutschland zu Beginn des 16. Jahrhunderts den führenden ökonomischen Mächten in Europa zuzurechnen.<sup>11</sup>

Zu eben diesem Zeitpunkt begann sich der Niedergang der Hanse unübersehbar abzuzeichnen. Hervorgegangen aus der in der Mitte des 12. Jahrhunderts entstandenen Kaufmannshanse, entwickelte sich in den letzten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts die Städtehanse, der um die Mitte des 15. Jahrhunderts etwa 160 Städte angehörten. Ihren Höhepunkt erreichte die Hanse mit dem Frieden zu Stralsund 1370. Die histo-

<sup>10</sup> Marx, Karl, *Das Kapital*, in: Marx/Engels Werke Bd. 23, Berlin 1962, S. 743.

<sup>11</sup> Brief Engels an Kautsky vom 15. 9. 1889 in: Marx/Engels Werke Bd. 37, Berlin 1967, S. 274.

rische Leistung dieser größten und bedeutendsten deutschen und wohl auch europäischen Städtevereinigung der Feudalgesellschaft bestand darin, daß sie „durch ihr hundertjähriges Seemonopol die Erhebung von ganz Norddeutschland aus der mittelalterlichen Barbarei“ sicherstellte.<sup>12</sup>

Konnte die Hanse in den ersten Jahrzehnten nach dem Stralsunder Frieden ihre Vorherrschaft noch aufrechterhalten, sind vom beginnenden 15. Jahrhundert ab Stagnationserscheinungen und eine zunehmende Anfälligkeit des hansischen Handelssystems nicht zu übersehen. Vom letzten Viertel des 15. Jahrhunderts ab traten Krisenerscheinungen so deutlich zutage, daß vom Beginn der Niedergangphase dieser Vereinigung gesprochen werden muß, obwohl es ihr auch jetzt noch mehrfach gelang, ihre Macht den Gegnern gegenüber zu dokumentieren.

Sucht man nach Gründen für diese Entwicklung, stößt man auf eine ganze Reihe von Faktoren. Unter diesen ist das Auftreten der großen Konkurrenten wie der englischen Merchant adventurers und der holländischen Kaufleute und ihr Vordringen in das von der Hanse bis dahin vollkommen beherrschte Wirtschaftsgebiet von hervorragender Bedeutung.

Die englischen Kaufleute vermochten in diesem Zeitraum noch nicht, nachhaltig genug in das hansische Handelsgebiet einzudringen, denn während des 15. Jahrhunderts zumindest konnten die Hansen durch ökonomische und politische Maßnahmen den englischen Handel noch so einschränken, daß die Nachteile, die ihnen durch die Merchant adventurers entstanden, nicht allzu schwer wogen. Die Stunde ihrer großen Handelsexpansion in diesem Raum war noch nicht gekommen.<sup>13</sup>

Anders die Holländer, sie überflügelten seit dem Ende des 15. Jahrhunderts bis zum 17. Jahrhundert die Hansen Schritt für Schritt, und ihr Vordringen trug wesentlich zum Verfall des Zwischenhandelsmonopols der Hansestädte bei. Vom Ende des 15. Jahrhunderts ab, besonders jedoch im 16. Jahrhundert, wird dieser Prozeß für jedermann sichtbar. Er begann aber schon früher, und um ihn in seiner entscheidenden Phase zu erfassen, scheint als Ausgangspunkt der Untersuchung der kriegerische Konflikt von 1438–1441 richtig gewählt; nicht etwa deshalb, weil es sich um die erste kriegerische Auseinandersetzung zwischen beiden Konkurrenten handelte, sondern weil Anlaß, Verlauf und Ausgang eine gewisse Zäsur in der Darstellung der Beziehungen zwischen den wendischen Städten und Holland erfordert. Diese Auffassung steht im Widerspruch zu den Meinungen einer Reihe bekannter Hansehistoriker. Wie dieser Konflikt überhaupt in seinem Ergebnis und seinen Auswirkungen eine ganz unterschiedliche Einschätzung in der Geschichtsschreibung erfahren hat.

<sup>12</sup> Engels, *Der Deutsche Bauernkrieg*. In: Marx/Engels Werke Bd. 7, Berlin 1960, S. 330.

<sup>13</sup> Dollinger, S. 253.

Daenell und nach ihm eine Reihe deutscher Hansehistoriker hoben, nicht alle mit dem gleichen Nachdruck zwar, den Triumph der wendischen Städte über Holland, aber auch über den hansischen Osten, die Schließung der Sundpassage und den damit erhöhten Gewinn durch einen zeitweilig wesentlich verstärkten Handelsverkehr auf dem Landwege hervor.<sup>14</sup>

Den Hauptgewinn für die wendischen Städte sah Daenell in der Kräftigung der politischen Spannkraft und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit Lübecks auf der einen Seite und in der Einschränkung der Macht des nordischen Unionskönigtums und der holländischen Konkurrenz auf der anderen.<sup>15</sup> Der geringe Niederschlag, den dieses Ereignis in den hansischen Chroniken gefunden hat, scheint diese Einschätzung vollauf zu rechtfertigen.<sup>16</sup>

Die holländische Geschichtsschreibung schätzt diesen Konflikt und sein Ergebnis völlig anders ein. Fast übereinstimmend sieht sie nicht nur in der Entwicklung des holländischen Ostseehandels in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts eine der bedeutendsten Grundlagen für die wirtschaftliche Expansionskraft Hollands im 16. und 17. Jahrhundert,<sup>17</sup> sondern im Kriege 1438–1441 eine Kraftprobe, in welcher die holländischen und seeländischen Städte ihre junge Kraft mit der bereits erprobten Macht der wendischen Städte maßen.<sup>18</sup> Diese Auffassung wird in älterer Zeit von Ter Gouw und Blok<sup>19</sup> – sie hatte schon vorher in die Chronistik Eingang gefunden<sup>20</sup> – ähnlich nachdrücklich vertreten und tritt in jüngster Zeit etwa in Arbeiten von Ketner und Warnsinck auf.<sup>21</sup> Wenn letzterer den Krieg als ersten nationalen Seekrieg der Hol-

<sup>14</sup> Daenell, E., *Die Blütezeit der deutschen Hanse*, Berlin 1905/06, Bd. 2, S. 322.

<sup>15</sup> Günstiger für die Holländer und damit zutreffender beurteilt den Ausgang des Krieges Vollbehr, S. 45 f. Während Pagel nach wie vor die Schwächung der Holländer in den Vordergrund stellt und betont, daß Lübeck in den Kämpfen seine politische und wirtschaftliche Stellung gefestigt habe. Pagel, K., *Die Hanse*, Braunschweig 1963, S. 170.

<sup>16</sup> Siehe hierzu Daenell, *Blütezeit*, Bd. 2, S. 293, Anm. 1.

<sup>17</sup> Siehe u. a. Posthumus, N. W., *De Oosterse handel te Amsterdam*, Leiden 1953, Vorwort.

<sup>18</sup> Poelman, Bronnen, Bd. 1, S. XV.

<sup>19</sup> Ter Gouw, J., *Geschiedenis van Amsterdam*, Amsterdam 1881–1886, Bd. 2, S. 97, Bd. 3, S. 26 ff. – Blok, P. J., *Geschiede der Nederlande*, Gotha 1902–1905, Bd. 2, S. 609 f.

<sup>20</sup> Siehe hierzu Daenell, *Blütezeit*, Bd. 2, S. 293.

<sup>21</sup> Ketner, F., *Handel en scheepvaart van Amsterdam in de vijftiende eeuw*, Leiden 1946, S. 19 f. Ketner sieht in dem „wendischen“ Krieg den entscheidenden Kampf zwischen Holland und der Hanse um die Handelsherrschaft in der Ostsee, in dem die Holländer ihr Ideal verwirklichen konnten, nämlich die Beseitigung aller Behinderungen in ihrem Ostseehandel. – Warnsinck, J. C. M., *De zeeoorlog van Holland en Zeeland tegen de Wendischen steden der Duitsche Hanze 1438–41*, s'Gravenhage 1939, S. 8. Schon von einem nationalen Seekrieg zu sprechen, scheint unreal zu sein. Dennoch, es melden diesen Krieg zahlreiche Chroniken der holländischen Städte als einen für sie

länder bezeichnet, muß dies – will man dem zustimmen – wohl so verstanden werden, daß dieser Kampf zur Herausbildung nationaler Merkmale in der Entwicklung Hollands beitrug.

Jedoch auch an Warnungen vor einer Überschätzung des Vertrages von Kopenhagen hat es von holländischer Seite in jüngster Zeit nicht gefehlt.<sup>22</sup> Wenn abschließend noch auf Dollinger hingewiesen wird<sup>23</sup>, soll mit diesen Beispielen keineswegs ein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben werden, aber zwei Richtungen, die mehr oder weniger stark ausgeprägt hervortreten, zeichnen sich ab. Während insbesondere holländische Historiker das Ergebnis dieser Auseinandersetzung als einen bedeutenden Erfolg für Holland hervorheben<sup>24</sup>, betont eine Reihe von deutschen bürgerlichen Hansehistorikern, daß es der Hanse gelungen sei, das Übergewicht im Ostseeraum zu wahren und die Konkurrenzfähigkeit der Holländer stark einzuschränken. Diese überwiegend auf macht- und außenpolitische Faktoren gegründete Ansicht verdankt ihre lange Lebensdauer nicht zuletzt der These von einer 100jährigen Blütezeit der Hanse<sup>25</sup>, einem Bild, das nur bei einseitiger Betrachtung der Ereignisse im 15. Jahrhundert und ihrer Auswirkungen aufrechtzuerhalten ist. Jedoch auch holländische Arbeiten sind von einseitigen Einschätzungen nicht frei.<sup>26</sup>

Will man die Haltbarkeit der in der Literatur vertretenen Hauptzüge der Auffassungen überprüfen und zu einer begründeten Wertung gelangen, müssen Fragestellung und Untersuchung zuerst und vor allen Dingen von der ökonomischen Situation

---

notwendigen und auch in seinen Mitteln gerechtfertigten Kampf gegen die Osterlinge, die Handel und Schifffahrt der Holländer verhindern wollen. Diese Tatsache weist neben weiteren Faktoren auch auf bewußtseinsbildende Elemente nationaler Ausprägung hin, die von dieser Auseinandersetzung ausgingen.

<sup>22</sup> *Algemene geschiedenis der Nederlanden*, Utrecht 1939–1955, Bd. VII, S. 320.

<sup>23</sup> Dollinger vertritt die Auffassung: Der Vertrag von Kopenhagen bedeutet für die Holländer, daß sie erneut Handel in der Ostsee treiben konnten und jetzt die ökonomischen Vorteile, die sie in Dänemark und Norwegen erlangt hatten, ausnutzen (exploitieren) konnten. Zusammenfassend erklärt er: "Pour eux, la paix de Copenhague marquait une étape décisive de leur expansion dans l'Est." (Dollinger, *La Hanse*, S. 369).

<sup>24</sup> Diese Auffassung vertritt auch K. Fritze in seinem Aufsatz „Dänemark und die hansisch-holländische Konkurrenz in der Ostsee zu Beginn des 15. Jahrhunderts“, *WZ d. E. M.-Arndt-Universität Greifswald*, Jg. 13, 1964, Ges. u. sprachwiss. R. Nr. 1/2, S. 87.

<sup>25</sup> Fritze, K., A, *Wendepunkt der Hanse. Untersuchungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts*. Berlin 1967.

<sup>26</sup> Koster, Hoom in de middeleeuwen, Amsterdam 1929, S. 33. De Hanze had dus den strijd over de geheele linie verloren, het Oostzeeverkeer was van den Hanzedruk bevrijd, na 1450 was het met de heerschappij der Hanze in Noord- en Oost-Europa gedaan; de Hollanders, allereerst de Amsterdammers, waren in haar plaats getreden.

ausgehen. Erst bei diesem Ausgangspunkt stößt man auf die Faktoren, die sowohl für eine allseitige historische Einschätzung des Krieges als auch für die Darstellung der Ursachen des holländischen Vordringens in die Ostsee und damit für den Niedergang der Hanse im gleichen Maße bedeutungsvoll waren. Die notwendige umfassende Einschätzung dieses Ereignisses kann erst später im Zusammenhang mit der Klärung einer Reihe anderer Gesichtspunkte erfolgen.

Nun war der Zusammenstoß zwischen Holland und Hansen keineswegs der erste Konflikt, wenn auch der erste kriegerische, und schon gar nicht der Ausgangspunkt ihrer Beziehungen zueinander. Bevor diese jedoch in einem kurzen Überblick bis 1438, um die Entwicklung deutlich zu machen, erläutert werden, seien noch zwei weitere Bemerkungen gestattet.

Das Holland des 15. Jahrhunderts darf weder mit dem Territorium des heutigen Königreichs der Niederlande, für das der Name häufig gebraucht wird, noch mit dem der beiden Provinzen Nord- und Südholland gleichgesetzt werden. Es handelt sich vielmehr um ein Gebiet, das sich in spätfеudaler Zeit herausbildete und die Grafschaften Holland, Seeland und Westfriesland umfaßte.<sup>27</sup> Zentren dieses Gebietes waren Middelburg in Seeland, welches 1217 das Stadtrecht erhielt und hierin Vorbild für eine Reihe anderer, oft sehr viel später gegründeter Städte Seelands war, und Haarlem. Diese Stadt erhielt 1245 das Stadtrecht und war Rechtsbeispiel für zahlreiche Orte in Holland.

Dieses Land, etwa zwischen Swin und Lauwers, bildete das Kerngebiet der späteren niederländischen Provinzen, die sich im 16. Jahrhundert zur ersten Handelsmacht der Welt entwickeln konnten. Seine Bewohner waren die Träger der kraftvollen Handelsexpansion in das hansische Wirtschaftsgebiet.

Ebenso erfordert der Rahmen dieser Arbeit, aber auch die Konzentration auf wesentliche Zusammenhänge eine Beschränkung für die hansische Seite. Auch hier muß eine Untersuchungsgrenze abgesteckt werden, die eine gültige verallgemeinernde Aussage zuläßt und zugleich eine Ausbreitung ins Uferlose – eine Gefahr, die bei der Vielfalt und Kompliziertheit der ökonomischen und politischen Beziehungen in starkem Maße gegeben ist – verhindert. Die wendischen Städte bilden das hansische

---

<sup>27</sup> Die Vereinigung von Holland und Seeland erfolgte unter Wilhelm III., einem Nachfolger des 1247 von der staufferfeindlichen Partei zum deutschen König erhobenen Wilhelm II., Grafen von Holland. Die Zeit bis in die erste Hälfte des 15. Jhs. war erfüllt von dem Kampf verschiedener dynastischer Parteien um den Besitz dieses Landes, in dem insbesondere die Bewohner der aufblühenden Städte in zunehmendem Maße eingriffen. 1433 gelang es Philipp von Burgund, einen Krieg innerhalb des Landes ausnutzend, diese Gebiete unter seine Herrschaft zu bringen. Unter Holland, dieser Name fand in der Literatur allgemein Eingang, sind also im folgenden die Provinzen Holland, Seeland und Westfriesland zu verstehen.

Kerngebiet, und in ihnen, mit Lübeck an der Spitze, fand die hansische Wirtschaftspolitik, das Streben nach Festigung und Bewahrung des Zwischenhandelsmonopols, am sichtbarsten seinen Ausdruck.

Abschließend ist es mir verpflichtendes Bedürfnis, den Mitarbeitern des Wojewodschaftsarchivs von Gdańsk für die Hilfe bei der Bereitstellung von Quellenmaterial und Herrn Dr. Simon Hart vom Gemeente Archief Amsterdam für seine wertvolle Unterstützung recht herzlich zu danken.

Mein besonderer Dank gilt den fachwissenschaftlichen Betreuern dieser Arbeit, Herrn Prof. Dr. sc. phil. Johannes Schildhauer, auf dessen Anregung die Behandlung des Themas in Angriff genommen wurde, und Herrn Prof. Dr. sc. phil. Konrad Fritze wie den Mitarbeitern der Forschungsgruppe Stadt- und Hansegeschichte der Sektion Geschichtswissenschaft der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald, die mit kritischem Rat den Fortgang der Arbeit förderten.

Zu großem Dank verpflichtet bin ich darüber hinaus der Hansischen Arbeitsgemeinschaft der Historiker-Gesellschaft der DDR.



## ERSTES KAPITEL

### Die Beziehungen zwischen Hansestädten und Holland von den Anfängen bis 1438

Schon im 13. Jahrhundert berichten die Quellen von Kontakten zwischen holländischen und hansischen Städten. 1243 gewährte Wilhelm II. von Holland den Kaufleuten von Hamburg und Lübeck Schutz und Hilfe<sup>1</sup>, und gleiche Vergünstigungen gewannen etwas später Dortmund, Bremen und Stade.<sup>2</sup> Das war aber keineswegs der Beginn eines kontinuierlichen Handelsverkehrs, sondern die genannten Städte erwarben für ihre Kaufleute lediglich Geleitbriefe und Zollvergünstigungen für das Durchfahren der holländischen Binnengewässer auf ihren Handelsreisen nach Flandern und England. Nach wie vor zog man die Fahrt auf Flußläufen und Binnengewässern der Fahrt auf offener See vor. Handelsmöglichkeiten bestanden zu dieser Zeit kaum. Agrarwirtschaft und Küstenfischerei waren die Hauptstützen einer äußerst gering entwickelten Wirtschaft, die gegenüber dem ökonomischen Entwicklungsstand der sie umgebenden Gebiete des Südens und Westens, aber auch des Ostens fast bedeutungslos war. Der Eigenhandel ging räumlich über den Verkehr mit den Nachbarmärkten Deventer, Utrecht, Antwerpen und Köln nicht hinaus und beschränkte sich in der Hauptsache auf Produkte des Ackerbaus, der Viehzucht, und der Fischerei.<sup>3</sup>

Somit konnten auch die Privilegien, die Wilhelm III. und Wilhelm IV. hansischen Kaufleuten verliehen<sup>4</sup>, kaum eine Änderung herbeiführen, so daß der Handelsverkehr etwa zwischen den privilegierten Städten und Holland in dieser Phase bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts trotz einer gewissen Belebung in den ersten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts von nur geringer Bedeutung blieb.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> HUB I n. 331.

<sup>2</sup> HUB I n. 367, n. 438; Dortmund 1248, Bremen und Stade 1252.

<sup>3</sup> Siehe hierzu Vollbehr, a. a. O., S. 7; Daenell, Holland und die Hanse im 15. Jh, S. 10; Smit, H. J., *De opkomst van den handel van Amsterdam*. Diss. Amsterdam 1914, S. 123 ff.

<sup>4</sup> HUB II n. 232.

<sup>5</sup> Siehe Stahr, a. a. O., S. 10.

Etwa von der Mitte des 14. Jahrhunderts ab läßt sich ein neuer Abschnitt der Beziehungen zwischen Holland und den wendischen Städten deutlich feststellen. Gezeichnet durch eine engere Verbindung zueinander, durch die Aufnahme eines schon umfangreicheren Handelsverkehrs und durch die ersten Vorstöße der Holländer in die Ostsee, ohne daß zunächst nennenswerte Gegenmaßnahmen von seiten der Städte erfolgten, endet dieser etwa mit dem 14. Jahrhundert.

Schon die Stapelverlegungen von Brügge nach Dordrecht machten umfangreiche Verhandlungen notwendig und ergaben eine Reihe von Vereinbarungen, die sich auf Handel und Verkehr auswirkten. 1358 nämlich führten die zunehmende Rechtsunsicherheit der Kaufleute in Flandern und die damit verbundene Gefährdung des Handels auf einer Lübecker Tagfahrt zu dem Beschluß, den Brügger Stapel zu verlegen und eine Verkehrssperre über Flandern zu verhängen.<sup>6</sup> Durch die Schädigung des Absatzes der flandrischen Tuchindustrie und den Ausfall der dringend benötigten Getreidelieferungen sollte auf Flandern ein Druck ausgeübt werden, um es den Forderungen des Kontors und der Städte gefügig zu machen. Die hansischen Kaufleute hatten vom Herzog Albrecht von Bayern Privilegien für eine Niederlassung in der Stadt Dordrecht erlangt, die äußerst günstig waren.<sup>7</sup>

Dies war der einzige Ort im holländisch-seeländischen Gebiet, in dem ein wirksames Stapelrecht schon seit dem Ende des 13. Jahrhunderts bestand. Äußerst günstig an der Vereinigung von Waal und Maas gelegen, mußten alle in die Maas kommenden Schiffe in Dordrecht ihre Waren zum Verkauf stellen. Später konnte dieser Rechtsanspruch auch auf den Verkehr auf Ijssel, Leck, Merwede und Noort ausgedehnt werden. Damit war die Stadt für die zeitweilige Aufnahme des Brügger Stapels besonders geeignet.

Das deutsche Kontor zu Brügge dachte hierbei nun keineswegs an einen dauernden Wechsel des Stapelplatzes. Es ging, nachdem es seine Forderungen in Flandern 1360 im wesentlichen erfüllt sah und Freund und Feind ein sehr nachdrückliches Beispiel seiner wirtschaftspolitischen Macht gegeben hatte, nach Brügge zurück.

Für Holland war die Verlegung des Stapels mit einem Anwachsen des Handelsverkehrs verbunden, dessen Umfang nach der Rückkehr des Kaufmanns nach Brügge zwar zurückging, der jedoch so bedeutend blieb, daß die Hansestädte 1363 erneut Privilegien erwarben.<sup>8</sup> Auf ihrer Grundlage wickelte sich der Verkehr der Hansestädte in Dordrecht und darüber hinaus auf holländischen Flüssen und Binnengewäs-

<sup>6</sup> HR I n. 212 § 10; siehe hierzu auch Daenell, E., Die Blütezeit der deutschen Hanse. Berlin 1906/06, 2. Bd., Bd. 1, S. 20 ff.; Stahr, a. a. O., S. 11 ff.

<sup>7</sup> HUB III n. 396; siehe auch Stahr, a. a. O., S. 11, Anm. 3.

<sup>8</sup> HUB IV n. 82.

sen bis zur erneuten Verlegung des Brügger Stapels nach Dordrecht in den Jahren 1388–1392 ab. Diese zweite Verlegung des Stapels war von den wendischen Städten wegen des gespannten Verhältnisses zu den Leden in Flandern schon mehrfach in Erwägung gezogen, aber wegen der damit verbundenen Nachteile immer wieder hinausgezögert worden. 1388 erfolgte dann die Übersiedlung des Kontors, und ein Jahr später erhielten die wendischen Städte ein neues Handelsprivileg, welches das umfassendste ist, das die Hansestädte in Holland je erwarben.<sup>9</sup> Es kann zu Recht als der Höhepunkt der friedlichen Beziehungen zwischen Holland und den wendischen Städten angesehen werden.

Damit hatte sich aber auch die Bedeutung des Dordrechter Stapelhandels sowohl für eine erfolgreiche holländische Wirtschaftsentwicklung als auch für die Gestaltung der Beziehungen Holland-Hanse im wesentlichen erschöpft. Mehr als eine zeitweilige Zunahme des Handelsverkehrs im Lande durfte nicht erwartet werden, da von dieser Form des überwiegend passiven Zwischenhandels kaum ökonomische Aktivität ausging. Diese müssen wir trotz der überragenden Stellung, die Dordrecht noch bis zum Ende des 14. Jahrhunderts im holländischen Handelsleben genoß, vielmehr in Städten suchen, die jetzt stärker auf den Plan traten: Amsterdam, Leiden, Delft, Haarlem und andere.

In ihrer Entwicklung finden wir einen Grund dafür, daß aus Furcht vor der wachsenden Konkurrenz keine Stapelverlegung in eine holländische Stadt mehr erfolgte. Sie waren auch etwas später die hervorragenden Träger der Handelsexpansion in das Ostseegebiet. Als Voraussetzung dafür und in enger Wechselbeziehung mit dem Eindringen der Holländer in die Ostsee begann in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts ein wirtschaftlicher Aufschwung, in welchem sich strukturbestimmende Zweige der holländischen Wirtschaft herausbildeten.

Seit dem Beginn des 14. Jahrhunderts gewannen die nordwestlichen Niederlande für den hamburgischen Bierexport zunehmend an Bedeutung. Das eingeführte Bier mußte seit 1323 in Amsterdam und Medemblik verzollt werden. In Medemblik scheint dieser Zoll nicht lange eingezogen worden zu sein, während sich Amsterdam zum Zentrum des hamburgischen Bierhandels entwickelte.<sup>10</sup>

1374 produzierten von 457 selbständigen Hamburger Brauern allein 127 für das Kontor in Amsterdam und 55 für das Stavorener Kontor.<sup>11</sup>

<sup>9</sup> HUB IV n. 951; n. 965. Siehe hierzu auch Stahr, a. a. O., S. 17.

<sup>10</sup> Ketner, a. a. O., S. 4.

<sup>11</sup> Daenell, *Blütezeit*, Bd. 1, S. 267. Smit sieht sogar in diesem Amsterdamer Bierzoll die Ursache für das Aufkommen des Fernhandels dieser Stadt. *De opkomst van den handel...*, S. 30–56, 65–69, 81–109, 129–133.

Die Einfuhr war nicht unbeträchtlich. Sie weist im Zeitraum von 1364 bis 1366 gegenüber den Jahren 1352 bis 1354 eine steigende Tendenz auf.<sup>12</sup>

Gleichzeitig sagen die Quellen etwas über den holländischen Anteil an diesem Handel und Frachtverkehr aus. Neben der Erscheinung, daß die ansehnlichsten Hamburger Kaufleute ihre „ligger“ in Amsterdam hielten, die bereits vor 1358 zu einer „hanze“ zusammengeschlossen waren<sup>13</sup>, stößt man auf die Anfänge der Entwicklung eines der wichtigsten holländischen Wirtschaftszweige, auf die Frachtfahrt. Der Transport dieses Bieres lag bereits in den Jahren 1352 bis 1354 zum großen Teil in den Händen von Niederländern. Von 54 namentlich als Bierfahrer aufgeführten Schiffen waren 30 niederländischer Herkunft.<sup>14</sup>

Ein Jahrzehnt später in den Jahren 1364/66 hatte sich dieser Anteil noch erhöht. Von 155 genannten Schiffen waren sieben Hamburger, ein Rostocker und 112 Niederländer.<sup>15</sup> 35 Schiffer waren unbekannter Herkunft. Vermutlich befanden sich auch hierunter noch eine Reihe von Niederländern. Damit lag dieser Zweig der Frachtfahrt fast ganz in deren Händen.

Neben dem Bier verfrachteten die Hamburger auch andere Waren, die z. T. aus den Ostseeländern, z. T. aus dem deutschen Binnenland kamen.<sup>16</sup> Die Anzahl der Warenarten erweiterte sich noch in den Jahren 1364 bis 1366.<sup>17</sup>

<sup>12</sup> Ketner berechnet die Einfuhr für die Jahre 1352–54 auf monatlich 1990 Tonnen, für die Jahre 1364/66 auf monatlich 2585 Tonnen.

<sup>13</sup> Ketner, a. a. O., S. 5.

<sup>14</sup> Davon waren fünf aus Stavoren, fünf aus Enkhuizen, vier aus Vieringen, drei aus Kampen, zwei aus Amsterdam, zwei aus Harderwijk, zwei aus Dokkum, je einer aus Ameland, Kornverd, Hindeloopen, Medemblik, Naarden, Genemuiden und Biervliet. Ketner, a. a. O., S. 5, Anm. 16.

<sup>15</sup> Ketner, a. a. O., S. 6. Aus Hindeloopen waren 31, aus Terschelling 17, aus Enkhuizen neun, aus Vieringen neun, aus Amsterdam 7, aus Stavoren 6, aus Harderwijk 6, aus Monnikendam 4, aus Medemblik 4, aus Kampen 3, aus Workum 3, aus Kornwed 3, aus Alkmaar 2, aus Harlingen 2, aus Luttkigeert, Berlikum Dokkum, Huisduinen, Zaandan und Molkwerum je 1. Auch der Anteil der holländischen Städte gegenüber den süderseeischen hatte sich vergrößert.

<sup>16</sup> Ketner, a. a. O., S. 5. Genannt werden Flachs, Roggen, Weizen, Hafer, Bohnen, Nüsse, Senfsamen, Teer, Hering, Asche, Buntwerk, Eisen, Hopfen, Gagelkraut (ein Kraut, dessen Blätter früher zum Bierbrauen statt des Hopfens verwendet wurden), Fleisch, Speck, Häute.

<sup>17</sup> Neu werden aufgeführt: Wachs, Schaf- und Lammfelle, Kabelgarn, Heringssmer, Stahl und Butter.

Wenn Ketner die Auffassung von Smit übernimmt, in dieser Verbindung Amsterdam–Hamburg läge gleichzeitig der Ansatz zu den holländisch-preußischen Beziehungen, weiß die Holländer hier erstmals auf die preußischen Kaufleute getroffen seien, so kann dem nur bedingt zugestimmt werden; denn in diesem Jahrzehnt sind auch die Umlandfahrt und der Handel auf Schonen für die beginnende Verbindung zwischen den preußischen und holländischen Städten von Bedeutung. Siehe hierzu Ketner, a. a. O., S. 9; Smit, *Opkomst van den handel*, S. 108–120, S. 133–148.

Neben der Frachtfahrt entwickelten sich in diesen Jahrzehnten in ihren Anfängen Zweige einer Warenproduktion, die später das Profil der holländischen Wirtschaft bestimmten und Grundlage und Voraussetzung für das Vordringen der Holländer waren. So regte der umfangreiche Bierimport aus Hamburg und anderen Städten die Entwicklung des eigenen Braugewerbes an, die jedoch trotz intensiver Förderung durch die holländischen Grafen unter der hamburgischen Konkurrenz sehr zu leiden hatte. Wenn zu Beginn des 15. Jahrhunderts Haarlem, Gouda, Delft, Ammersfoort, Rotterdam und Amsterdam nicht nur den eigenen Markt mit Bier versorgten, sondern auch beträchtliche Mengen in die benachbarten Gebiete ausführten, so daß der Absatz des hamburgischen Bieres wesentlich eingeschränkt wurde, spiegelt sich hierin die zunehmende Stabilität dieses Produktionszweiges wider.<sup>18</sup>

Bedeutender für den wirtschaftlichen Aufschwung war jedoch die Tuchherstellung. Die flandrische und brabantische Tuchweberei konnten lange Zeit die Entfaltung dieses Gewerbes in Holland hemmen, so daß seine wirtschaftliche Bedeutung auf den lokalen Markt beschränkt blieb. Aber eine allmähliche Steigerung, die etwa von der Mitte des 14. Jahrhunderts begann, ermöglichte den Übergang zum Exporthandel. Die Tuchherstellung nahm bald für längere Zeit einen der wichtigsten Plätze in der Wirtschaft des Landes ein.

Besondere Ausbreitung fand sie, bedingt durch die traditionelle Verbindung zu England, zunächst in seeländischen Städten, wie Middelburg und Zierikzee. Sehr bald jedoch wurde sie in wachsendem Maße in den nordholländischen Städten Amsterdam, Haarlem und Rotterdam heimisch und entwickelte in Leiden ihre fortgeschrittenste Produktionsform.

Ein anderer charakteristischer holländischer Ausfuhrartikel war der Nordseehering. Er wurde mit dem gegen Ende des 14. Jahrhunderts erfolgten Übergang zur Hochseefischerei in größeren Mengen angelandet und eroberte sich frisch und geräuchert aber besonders nach neuen Methoden gesalzen und eingelegt, viele bislang vom schonischen Hering beherrschte Märkte.

Mit der Tuchweberei, der Frachtfahrt und dem Fischfang blühten eine Reihe von Nebengewerben auf, die schon im folgenden Jahrhundert wirtschaftlich in gleichem Maße bedeutsam wurden. Damit bietet sich dem Betrachter bereits in diesem Jahrzehnt das Bild einer zwar noch bescheidenen aber dennoch vielgestaltig emporstrebenden Wirtschaft, deren Handelsaktivität nur die notwendige Folge der Entwicklung und die Vorbedingung für ein weiteres Wachstum darstellte.

Neben den schon erwähnten Richtungen des Seeverkehrs der Holländer nach Hamburg und England wurde nun die Fahrt in die Ostsee von großer Wichtigkeit für das

<sup>18</sup> Daenell, Blütezeit, Bd. 1, S. 267 f.

holländische Wirtschaftsleben. Mit Recht bezeichneten die holländischen Städte allen voran Amsterdam, diesen Handel als ihren Mutterhandel.<sup>19</sup>

Wenn auch erste holländische Schiffe schon im 13. Jahrhundert in Ostseehäfen nachgewiesen werden können, gewannen Handel und Frachtverkehr erst von der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts an auf diesen Routen an Umfang und Intensität.<sup>20</sup> Von diesem Jahrzehnt an begann der Vorstoß der Holländer in die Ostsee. Ihr erstes Ziel war die Insel Schonen. Hier fanden sich zur Heringsfangzeit die deutschen Kaufleute ein, kauften den Hering auf, ließen ihn auf ihren Fitten salzen und in Tonnen verpacken und verfrachteten ihn in ihre Heimatstädte. Von dort nahm er als begehrte Fastenspeise seinen Weg zu den Verbrauchern in halb Europa.

So war auf Schonen schon im 13. Jahrhundert ein wichtiger Handelsplatz entstanden. Die beiden ursprünglich völlig unbedeutenden Fischerdörfer Skanör und Falsterbo hatten sich allmählich neben dem Heringshandel zu einer Warenmesse, zu einem Hauptumschlagplatz des Ostseehandels, entwickeln können.<sup>21</sup>

Es ist anzunehmen, daß die Holländer bereits um 1350 die Nordspitze Jütlands umfuhren, um an dem Heringsgeschäft und dem Warenhandel teilzunehmen.<sup>22</sup> Die erste Aktivität ging von Zierikzee aus. Jedoch folgten in den sechziger Jahren Dordrecht, Brielle, Amsterdam und andere Städte.<sup>23</sup> In Haarlem und Gouda bildeten sich Schonenfahrergilden.<sup>24</sup>

Das Vordringen der Holländer in die Ostsee stieß zunächst auf keinerlei Widerstand von seiten der Hansestädte. Gegenüber Dänemark verbanden sie zu diesem Zeitpunkt gemeinsame Interessen, die auf den Schutz des Handels auf Schonen gerichtet waren. Im niederländischen Gebiet mußten die Hansestädte und das Kontor zu Brügge gerade in jenen Jahren damit rechnen, ihren Stapel in holländische Städte verlegen zu müssen, so daß ein scharfes Vorgehen gegen die Teilnahme am Ostseehandel wesentliche Nachteile in anderen Gebieten hätte nach sich ziehen können. Hinzu kam, daß sicherlich die ökonomische Potenz der Holländer den mächtigen

<sup>19</sup> Brugmans, H., *Opkomst en bloie van Amsterdam*, Amsterdam 1911, S. 20.

<sup>20</sup> Ebenda, S. 26. 1248 soll eine Lübecker Kogge im Hafen von Amsterdam festgehalten worden sein. Von Bewohnern der holländischen Küstengebiete, insbesondere von den Friesen wird von Fahrten in die Ostsee berichtet. 1272 holten sie in Zeiten schwerer Hungernöte Korn von dort, und 1280 verbot Lübeck die friesische Gotlandfahrt. Siehe hierzu auch Vollbehr, a. a. O., S. 11 f.; Vogel, W., *Geschichte der deutschen Seeschifffahrt*, Bd. 1, Berlin 1915, S. 189 f.

<sup>21</sup> Siehe hierzu Schäfer, D., *Das Buch des lübischen Vogts auf Schonen*, Halle 1887, S. XIX ff.

<sup>22</sup> HUB III n. 332. Der Graf von Holland bestätigte 1355 den von Zierikzee bestellten Vogt der Holländer, Seeländer und Friesen auf Schonen, Vollbehr, a. a. O., S. 15 ff.

<sup>23</sup> Daenell, *Blütezeit*, Bd. 1, S. 272.

<sup>24</sup> Posthumus, N. W. *Geschiedenis van de Leidsche lakenindustrie I De Middelleeuwen 's-Gravenhage* 1908, S. 239, Anm. 1.

Städten an der Ostseeküste einfach zu unbedeutend erschien. So nimmt es nicht Wunder, daß in der gegen Dänemark gerichteten Kölner Konföderation 1367 neben den Hansestädten auch nichthansische, holländische und seeländische Städte vertreten waren. Sie rüsteten zwei von den 41 aufgegebenen Schiffen aus, nahmen an den Kampfhandlungen teil<sup>25</sup> und erhielten 1368 das Recht, eigene Fitten auf Schonen zu unterhalten. 1370 im Frieden zu Stralsund konnten sie die gleichen Privilegien und Freiheiten in Jütland und auf Schonen erlangen, wie sie die Hansestädte genossen. Der eigene Grundbesitz auf Schonen gab den Holländern Sicherheit gegen ähnliche Maßnahmen, wie sie auf dem Hansetag zu Lübeck am 21. Oktober 1369 gegen Schotten, Engländer und Wallonen beschlossen worden waren.<sup>26</sup>

In den gleichen Jahren drangen die Holländer auch schon über Schonen hinaus nach dem Osten vor und suchten die Häfen der südlichen Ostsee auf<sup>27</sup>, und in den neunziger Jahren segelten sie zum Schutze gegen die Vitalienbrüder zu Flotten vereinigt in die Ostsee<sup>28</sup>, waren in Danzig häufig gesehene Gäste und ließen sich sogar in die Danziger Bürgerschaft aufnehmen.<sup>29</sup>

Damit traten die Holländer in unmittelbare Beziehung zu den Städten und Wirtschaftsgebieten, die in der Lage waren, ihnen die dringend benötigten gewerblichen Rohstoffe und Lebensmittel zu liefern, und die später einen aufnahmefähigen Absatzmarkt für ihre eigenen Produkte boten. Diese Linie des Handelsverkehrs wurde eine der Grundlagen für die Entwicklung der holländischen Wirtschaft. Mit ihrem Entstehen und ihrem Ausbau zog für das Zwischenhandelsmonopol der wendischen Städte eine kaum zu unterschätzende Gefahr herauf. Bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts etwa hatte sich der Austausch zwischen dem Osten und dem Westen fast ausschließlich auf der Linie Novgorod-Lübeck-Hamburg-Brügge oder in umgekehrter Richtung vollzogen, und besonders die Hamburger und Lübecker Kaufleute profitierten von der Warenbewegung auf der Landverbindung zwischen ihren Städten.

Die Umlandfahrt bot nun die Möglichkeit, dem althergebrachten Handel auf dem Traveweg Konkurrenz zu machen, seine Bedeutung einzuschränken, ja Lübeck und

---

<sup>25</sup> Zur Teilnahme der Städte am Kriege siehe Schäfer, D., Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark, Jena 1879, S. 431 ff. und 458 ff.; Stahr, a. a. O., S. 13.

<sup>26</sup> Siehe hierzu Schäfer, D., Das Buch des lübeckischen Vogts auf Schonen, S. XXXVI.

<sup>27</sup> Siehe Smit, Obkomst van den handel . . ., S. 111 f., Vollbehr, a. a. O., S. 16. HUB III n. 553. 1360 traf Amsterdam Anordnungen über die Bestrafung von Vergehen von Bürgern ihrer Stadt in den nordischen Reichen, in den wendischen und weiter östlich gelegenen Ländern und Städten.

<sup>28</sup> Vollbehr, a. a. O., S. 22.

<sup>29</sup> Hirsch, T., Danzigs Handels- und Gewerbegeschichte unter der Herrschaft des Deutschen Ordens, Leipzig 1858, S. 129.

Hamburg zu umgehen; ein Vorteil, der im folgenden Jahrhundert in zunehmendem Maße nicht nur von den Holländern genutzt wurde.

Die holländischen Schiffer begannen sich in den folgenden Jahrzehnten der Umlandfahrt verstärkt zuzuwenden. Begünstigt durch den Beginn einer gewissen wirtschaftlichen Prosperität, erschienen sie häufiger und regelmäßiger, wenn auch wie zuvor vor allem als Frachtfahrer in den Häfen der Ostseeküste. Jetzt, wie in der Phase vorher, handelte es sich nicht um eine gleichförmig verlaufende beständige Zunahme des Verkehrs, sondern um eine Entwicklung, die für die einzelnen holländischen Städte oft recht unterschiedlich verlief, weil sie durch Ereignisse im Innern der holländischen Provinzen oder auch durch außenpolitische Vorgänge stark beeinflusst wurde. Überhaupt darf man den Umfang dieses Handels- und Frachtgeschäfts in jenen Jahrzehnten nicht überschätzen. Den Quellen können nur wenige exakte Angaben über den holländischen Verkehr entnommen werden. Gewisse Vergleichsmöglichkeiten bietet der Pfundzoll, der zur Deckung der Kosten für die Flotte, die im Zusammenhang mit der Kölner Konföderation aufgeboden worden war, erhoben wurde. Hiernach übertraf noch allein der Handel, der von der süderseeischen Hansestadt Kampen nach dem Norden und ins Ostseegebiet in den Jahren 1368 und 1369 ging, den der Städte Amsterdam, Zierikzee und Dordrecht zusammengekommen.<sup>30</sup>

Als in den siebziger Jahren des 14. Jahrhunderts Maßregeln gegen die fremden Konkurrenten auf Schonen beschlossen wurden, richteten sich diese zwar gegen die Schotten, Engländer, Brabanter und die Bewohner der Normandie, jedoch noch nicht gegen die Holländer.<sup>31</sup> Aus der mehrmaligen Wiederholung des Verbots ist zu schlie-

---

<sup>30</sup> Brugmans, *Opkomst en bloie . . .*, S. 22. 1368 zahlten Kampen 445 lüb. Mark, Amsterdam 200, Zierikzee 96 und Dordrecht 74 lüb. Mark; 1369 wurden von Kampen 400, Amsterdam 141, Zierikzee 83 und Dordrecht 48 lüb. Mark gezahlt.

Da dieser Pfundzoll  $\frac{1}{240}$  des Wertes der ausgeführten Waren ausmachte, kann die Größe des Warenwerts ziemlich genau bestimmt werden. Dieser lag 1368 in Kampen bei 106 800 lüb. M., in Amsterdam bei 48 000, in Zierikzee bei 23 040 und in Dordrecht bei 17 760 lüb. M. Im Jahre 1369 waren es für Kampen 96 000, für Amsterdam 33 840, für Zierikzee 19 920 und für Dordrecht 11 520 lüb. M.

Wenn Brugmans daraus schließt, daß Kampen danach mehr als die Hälfte, Amsterdam annähernd ein Viertel des gesamten holländischen Ostseehandels in den Händen hatte, muß diese verallgemeinernde Schlußfolgerung Bedenken hervorrufen, da auch die Schiffe anderer holländischer, seeländischer und besonders süderseeischer Städte schon in der Ostsee erschienen, die diesen Pfundzoll nicht aufzubringen brauchten, da sie der Kölner Konföderation nicht angehörten und da zum anderen auch Waren von und nach Holland auf der Landroute befördert wurden.

<sup>31</sup> Siehe hierzu Schäfer, *Das Buch des lübeckischen Vogts . . .*, S. XXXVIII.



ßen, daß, solange die Plätze auf Schonen überhaupt eine Bedeutung besaßen, die Fremden Mittel und Wege fanden, um an dem Heringsgeschäft und dem Handel, wenn auch in beschränktem Maße, teilzuhaben.

Gegen die Holländer konnte schon deshalb nicht in gleicher Weise vorgegangen werden, da sie – und das gilt für Holländer, Seeländer und die Bewohner Westfrieslands – auf Grund ihrer Teilnahme am Krieg 1368 über eigenen Fittenbesitz verfügten. Dennoch lassen sich etwa von den neunziger Jahren des 14. Jahrhunderts ab bis zum Beginn des Krieges 1438 Veränderungen im Charakter der Beziehungen zu den Hansestädten nicht übersehen.

So glaubte man die aufkommende holländische Konkurrenz dadurch entscheidend treffen zu können, daß die wendischen, preußischen und süderseeischen Hansestädten im April 1369 verboten, den Holländern Schuten zum Fischfang zu vermieten, ihre Ausrüstung zu dulden oder Geld hierfür zu leihen.<sup>32</sup> In der älteren Hansegeschichtsschreibung wird deshalb als Auswirkung dieses Beschlusses häufig die Tatsache hervorgehoben, daß die Holländer vom Beginn des 15. Jahrhunderts an aus Schonen wieder völlig verdrängt worden seien.<sup>33</sup> Damit entsteht die Gefahr einer einseitigen Begründung für das Fortbleiben der Holländer von den schonischen Märkten. Sicher haben diese Maßnahmen die Handelsmöglichkeiten eingeschränkt. Verfolgt man aber die wachsende Handelsaktivität der holländischen Kaufleute und Schiffer, wird deutlich, daß das Interesse weiter Kreise am Schonenhandel nachließ. Die Märkte in Skanör, Falsterbo und Dragör verloren für sie an Bedeutung, weil sie vom letzten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts an verstärkt den unmittelbaren Kontakt zu den preußischen, livländischen und anderen Städten suchten und fanden, teilweise sogar schon bis zu den Produzenten der von ihnen verfrachteten und gehandelten Güter vordrangen. Schonen als Zwischenhandelsstation und Umschlagplatz des Ost-West-Handels hatte sich überlebt.<sup>34</sup>

Um die Wende vom 14. zum 15. Jahrhundert verschärfen sich die Beziehungen hansischer Städte zu Holland erneut. Als Herzog Albrecht von Holland in seinen Kämpfen um Friesland die Unterstützung von Seeräubern in Anspruch nahm und selber Auslieger ausrüstete, kam es auch zu Übergriffen auf Waren und Schiffe aus verschiedenen Hansestädten. Als das besonders betroffene Hamburg sich zur Wehr

---

<sup>32</sup> HR II, 1 n. 321 § 35. Schäfer, D., Buch des lüb. Vogts . . . , S. XXXVII.

<sup>33</sup> Schäfer, D., Buch des lüb. Vogts . . . , S. XXXVII f., aber auch Fritze, K., Am Wendepunkt der Hanse, S. 68, Anm. 227.

<sup>34</sup> Schäfer, D., Das Buch des lüb. Vogts . . . , S. XXXVIII f. Daran ändert auch nichts die Tatsache, daß die Holländer noch bis in die 60er Jahre des 15. Jhs. hinein auf Schonen als Gäste nachgewiesen werden.

setzte, blieben bewaffnete Auseinandersetzungen nicht aus.<sup>35</sup> Die Folge war eine schwere Schädigung des Handelsverkehrs im südwestlichen Teil der Nordsee. Als es dann 1403 endlich gelang, einen Stillstand herbeizuführen<sup>36</sup>, waren damit die Spannungen nicht beseitigt. Diese Zusammenstöße sind nun keineswegs allein auf die politischen Machtkämpfe holländischer und friesischer Feudalherren zurückzuführen. Sie lassen vielmehr schon deutlich erkennen, daß der Gegensatz zwischen Holland und Städten der Hanse in dem Maße zunehmen mußte, wie das Anwachsen der ökonomischen Ressourcen mit dem Vordringen in hansische Interessengebiete verbunden war. —

Die wichtigsten, für die spätere Entwicklung charakteristischen Handelslinien begannen sich in den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts in klaren Konturen abzuzeichnen. In der Rolle als Hauptvermittler im Sundverkehr fanden die Holländer sehr bald in einer Reihe bedeutender Städte Handelspartner, die neben guten Gewinnen die Möglichkeit sahen, die lübische Vorherrschaft einzuschränken und sich aus ihrem Druck zu lösen.

Besonders die Stadt Danzig entwickelte und pflegte die Verbindung, wenn es auch zeitweilig an ernststen Spannungen und Zerwürfnissen nicht fehlte. Schon seit der Mitte des 14. Jahrhunderts handelten hier die Engländer und ein wenig später auch holländische Kaufleute mit dem Tuch ihrer einheimischen Produzenten. In dem letzten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts werden Quellenhinweise über den Verkehr von Holländern in dieser Stadt zahlreicher, und im Jahre 1391 verließen immerhin 42 holländische Schiffe den Hafen von Danzig.<sup>37</sup> Holländische Kaufleute und Schiffer erwarben dort das Bürgerrecht und trieben gemeinsame Partenreederei mit Danzigern. Bald schon gibt es andererseits auch hier Versuche, die Aktivität der holländischen Kaufleute einzuschränken. So wird ihnen der Handel mit ihrem Tuch nur noch zu festgelegten Zeiten und nicht während des ganzen Jahres gestattet.<sup>38</sup> Die Rivalität, die hierin zum Ausdruck kommt, ist anders einzuschätzen als das Verhältnis Holland — wendische Städte zu dieser Zeit, mag sie sich in der äußeren Form auch kaum von diesem unterscheiden.

Für Danzig und die preußischen Städte — aber das gilt ebenso für die Städte des Ordens und Livlands — war es äußerst günstig, daß die Holländer in ihren Häfen erschienen, weil sie überwiegend als Frachtfahrer kamen und den dringend benötigten Schiffsraum für den Getreideexport aus dem Hinterland der Städte in die westeuro-

<sup>35</sup> Daenell, *Blütezeit*, Bd. 1, S. 275 f.; Stahr, a. a. O., S. 26 ff.

<sup>36</sup> Fritze, K., *Am Wendepunkt der Hanse*, S. 69.

<sup>37</sup> Daenell, *Holland und die Hanse . . .*, S. 14; Vollbehr, a. a. O., S. 22.

<sup>38</sup> Vollbehr, a. a. O., S. 25.

päischen Länder zur Verfügung stellten. Der konkurrierende holländische Kaufmann trat in seiner Bedeutung zunächst noch hinter den willkommenen Frachtraum anbietenden Schiffer aus den niederländischen Häfen zurück. Jedoch mit der Frachtschiffahrt entwickelte sich auch hier der holländische Eigenhandel. Vom zweiten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts an finden wir die Holländer in Livland, einem Gebiet, in dem die Hansestädte bis dahin konkurrenzlos waren<sup>39</sup>, und wenige Jahre später, 1435, drangen sie mit ihrem Nordseehering erstmals bis nach Novgorod vor.<sup>40</sup>

Schon zwei Jahrzehnte vorher war es ihnen gelungen, ein Verkehrsprivileg vom Herzog von Sachsen-Lauenburg zu erlangen, welches den holländischen Kornhandel auch im Elbegebiet begünstigte.<sup>41</sup>

Nun sah die wendische Städtegruppe dieser Entwicklung keineswegs tatenlos zu. Verfügungen gegen die holländische Tuchproduktion, die sich in Norddeutschland ein nicht unbeträchtliches Absatzgebiet geschaffen hatte, sollten unter anderem die Holländer in die von Lübeck vorgeschriebenen Produktionsmethoden zwingen und die Stellung Lübecks als maßgeblich in dieser Frage hervorheben.<sup>42</sup>

Energische Schritte unternahm man auch gegen den beginnenden Livlandverkehr der Holländer, indem 1423 allen Fremden der Handel in diesen Gebieten untersagt wurde. Gleichzeitig sollte das Verbot, Ausländer die russische Sprache zu lehren, ein weiteres Vordringen nach dem Osten erschweren.<sup>43</sup> Um zu verhindern, daß diese Verbote umgangen wurden, war es keiner Hansestadt gestattet, Fremden das Bürgerrecht zu verleihen. Diese und eine Reihe anderer Maßnahmen, die sich nach dem Wortlaut der Rezesse zwar gegen alle Fremden richteten, in erster Linie jedoch die Holländer treffen sollten, konnten deren Frachtfahrt und Handel erschweren, jedoch nicht verhindern. Die Holländer bauten trotz des Gegendrucks ihre Positionen im Ostseeverkehr aus, wobei einige begünstigende Umstände diesen Prozeß erleichterten. So versuchten sie, die Kontrolle der Maßnahmen und den Stapel in den Seestädten

<sup>39</sup> HR IV n. 397; Daenell, *Blütezeit*, Bd. 1, S. 277; Stahr, a. a. O., S. 39; Ketner, a. a. O., S. 93. Er berichtet von Jan Beth, der um 1430 einen Wirt in Reval hatte. Er ist vermutlich identisch mit einem Mann gleichen Namens, der zwischen 1413 und 1430 in Amsterdam mehrfach das Amt eines Bürgermeisters oder eines Schulzen bekleidete. Er war Eigner eines Hulks, an welchem auch ein Danziger Bürger Anteil hatte.

<sup>40</sup> Daenell, *Blütezeit*, Bd. 1, S. 251; Vollbeh, a. a. O., S. 25.

<sup>41</sup> HUB V n. 1131.

<sup>42</sup> HR V. n. 302 § 20; VI n. 262 § 167; erste Klagen über die sogenannte Minderwertigkeit der holländischen Tuchwaren tauchen schon 1406 auf. 1417 trat dieser Beschluß in Kraft. Siehe hierzu auch Fritze, K., *Dänemark und die hansisch-holländische Konkurrenz in der Ostsee zu Beginn des 15. Jahrhunderts*, a. a. O., S. 82.

<sup>43</sup> Stahr, a. a. O., S. 39; HR V n. 89, 93, 108, 400 § 13; vgl. auch Stieda, *Zur Sprachkenntnis der Hanseaten*, HGBil. 1884, S. 137 ff.

dadurch zu umgehen, daß sie die Häfen der großen Hansestädte mieden und sogenannte Klipphäfen aufsuchten. Indem sie hier z. T. unmittelbar mit den Produzenten der auszuführenden Waren – in der Regel handelte es sich um Getreide – in Verbindung traten, konnten sie ihren Handelsgewinn erhöhen und in Zeiten eines Ausfuhrverbots von Getreide dennoch den Handel und häufig die Versorgung der eigenen Städte mit diesem wichtigsten Grundnahrungsmittel aufrechterhalten. Der Getreideaufkauf in Klipphäfen ist aus der Gollwitz, von Fehman, dem Gebiet der Niederelbe und Preußen bekannt.<sup>44</sup>

Als es in den ersten beiden Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts zu innerstädtischen Auseinandersetzungen kam, in deren Verlauf die Mittelschichten gegen die Ratsoligarchie vorgingen und eine wenn auch bescheidene Demokratisierung der Herrschaftsverhältnisse in der Stadt anstrebten, konzentrierten sich alle Anstrengungen des alten, meist aus der Stadt vertriebenen Rats auf die Wiedererlangung seiner alten Stellung, während die neue Stadtregierung alle Kraft auf die Erhaltung und Festigung ihrer neuerrungenen Position zu richten gezwungen war. In fast allen Darstellungen der bürgerlichen hansischen Geschichtsschreibung wird in diesem Zusammenhang die Gunst des Augenblicks hervorgehoben, die die Holländer zur endgültigen Festsetzung in der Ostsee nutzten.<sup>45</sup> Diese Wertung berücksichtigt einseitig das die Holländer begünstigende Moment. Sie stützt sich auf äußere, vordergründig sichtbare Faktoren und übergeht den Charakter der sozialen Kämpfe in den Städten. Die Vertreter dieser Auffassung lassen – zwar unterschiedlich stark – durchklingen: daß es die innerstädtischen Kämpfe waren, die es den Holländern erst endgültig ermöglichten, sich im Ostseehandel festzusetzen. Dabei wird z. B. völlig außer Acht gelassen, daß sie die für ihr Vordringen von der Mitte des 14. Jahrhunderts ab notwendige ökonomische Leistungsfähigkeit, wie im folgenden noch zu zeigen sein wird, trotz vieler teilweise erbitterter Auseinandersetzungen im Innern des Landes und innerhalb einzelner Städte entwickeln mußten. Durch solche Kämpfe wurden auch Städte wie Amsterdam, das bald die führende Stellung im Ostseehandel einnahm, schwer in Mitleidenschaft gezogen.

Nicht in der einseitigen Betonung der Widersprüche innerhalb der Hanse, nicht in den sozialen Gegensätzen innerhalb der ihr angehörenden Städte wird man den

<sup>44</sup> Koppmann, K., Zur Geschichte der mecklenburgischen Klipphäfen. HGBll. 1885, S. 105; Vollbehr, a. a. O., S. 27. Es waren keineswegs die Holländer allein, die die Klipphäfen besuchten, auch Hansekaufleute umgingen den Stapel.

<sup>45</sup> Vollbehr, a. a. O., S. 28; Stahr, a. a. O., S. 36. Er betont, „... als sich endlich die Städte auf eine neue zu zielbewußter Politik aufzuraffen begannen, war es nicht mehr möglich, die Eindringlinge zu vertreiben“.

Schlüssel zum Erfolg der Holländer finden, sondern das Progressive im weitesten Sinne, das sie in Handel und Produktion zu entwickeln beginnen, bildet den Grund, in welchem die Ursachen ihrer wachsenden Stärke zu suchen sind. Nicht etwa die Tatsache, daß in einigen Hansestädten vorübergehend andere Schichten die Macht übernahmen, kann diesen Prozeß erklären.

Gerade die Ordonnanzen hinsichtlich der Fremdenpolitik offenbaren als Widerspiegelung der inneren Verhältnisse das Erstarren und das Unbewegliche des hansischen Abwehrsystems, welches letztlich, überblickt man die Zeit bis zum Ende des 15. Jahrhunderts, das Vordringen der Holländer begünstigte. Ein Beispiel dafür bietet die Gästepolitik. Während Lübeck und einige andere Städte eine für sie vorteilhafte völlige Ausschließung der Fremden aus dem Handel und dem Verkehr bestimmter Gebiete anstrebten, trug dieses Vorgehen in keiner Weise den wirtschaftlichen Gegebenheiten anderer Hansestädte und Städtegruppen oder deren Hinterland Rechnung. Eine derartig eigensüchtige Bevormundung mußte innerhalb der Hanse zu einer Opposition gegen Lübeck und die anderen wendischen Städte führen. Spannungen solcherart konnten die Holländer dazu ausnutzen, um sie schädigende Beschlüsse wirkungslos zu machen oder ihre ursprüngliche Schärfe zu mildern.<sup>46</sup>

Überblickt man zusammenfassend die Entwicklung der Beziehungen zwischen Holland und den Städten der Hanse, vor allem der Ost- und Nordseeküste von ihren Anfängen bis zum Beginn des Krieges 1438, werden folgende im Charakter dieser Beziehungen sich unterscheidende Phasen sichtbar.

Vom 13. Jahrhundert bis in die erste Hälfte des 14. Jahrhunderts benutzten die hansischen Kaufleute die holländischen Binnenwasserstraßen auf ihrer Fahrt nach Flandern und England und erhielten hierfür Privilegien von holländischen und seeländischen Feudalherren. Das Land war wirtschaftlich noch wenig entwickelt. Die meisten der schon einige Jahrzehnte später bedeutenden Städte waren noch unbekannte Dörfer oder unbedeutende Marktflecken.

Etwa von der Mitte des 14. Jahrhunderts an hatte sich das Bild gewandelt. Die Holländer erschienen in der Ostsee, und erste Handelsverbindungen und einige Hauptlinien des Frachtverkehrs begannen sich, wenn auch erst schwach, abzuzeichnen.

---

<sup>46</sup> Als der Versuch unternommen wurde, allen Verkehr der Holländer in Livland auszuschalten, widersetzten sich die livländischen Städte und erreichten zwei Jahre später die Zulassung der Holländer als Frachtfahrer. Siehe hierzu auch Vollbehr, a. a. O., S. 29, Anm. 1 und 2. Daneben zogen die Holländer häufig aus dem Gegensatz zwischen Landesherren und Städten Nutzen. Als die preussischen Städte den Getreidehandel der Holländer mit Polen zu unterbinden versuchten, erwarben diese 1436 in Hinterpommern einen Geleitsbrief, um über dieses Land den Verkehr aufrecht zu erhalten. Daenell, Holland und die Hanse, a. a. O., S. 22.

Die zweimalige Verlegung des wichtigen Brügger Stapels in holländische Städte förderte deren Rolle im Handelsverkehr. Ihre Kaufleute konnten sich auf dem für den Ostseehandel dieser Zeit wichtigen Platz, auf Schonen, niederlassen und Fittenbesitz sichern. Sie kämpften gemeinsam mit den wendischen Städten gegen Dänemark um die freie Durchfahrt durch den Sund. Dieses im wesentlichen friedliche Verhältnis zwischen beiden Mächten endete etwa zu Beginn des letzten Jahrzehnts des 14. Jahrhunderts.

Von diesem Zeitpunkt an traten die Holländer, unter ihnen die Amsterdamer nach und nach führend im Ostseegebiet nachdrücklicher auf. Sie konnten Handel und Frachtverkehr ausbauen und stießen damit auf den ersten vornehmlich gegen sie gerichteten Widerstand der wendischen Städte. Sie fanden in diesen Jahrzehnten aber ebenso erstmalig in Dänemark den Verbündeten, mit dem sie in dem folgenden Jahrhundert immer dann zusammenfanden, wenn es gegen die wendischen Städte ging.

## ZWEITES KAPITEL

### Die Ausdehnung des wirtschaftlichen und politischen Einflusses der Holländer vom Kaperkrieg 1438 bis zur Aufhebung des Zwangsstapels in Brügge 1502

#### *1. Die Holländer in der Ostsee*

##### 1. Der Kaperkrieg 1438–1441

Wenn heute die Auffassung bei den Hansehistorikern überwiegt, daß die Hanse „in erster Linie von“ ihren „wirtschaftlich-sozialen Bedingtheiten und Funktionen her erfaßt werden muß“<sup>1</sup>, so tritt dieses Primat der ökonomischen Gegebenheiten und Zielstellungen in der Auseinandersetzung zwischen Holland und den wendischen Städten besonders augenscheinlich hervor. Kaum ein Vorgang in der wechselreichen Geschichte dieser Zeit läßt das deutlicher werden als das Eindringen der Holländer in das hansische Handelsgebiet und die Abwehraktionen der wendischen Städte. Beide Seiten nutzten zwar, wo es möglich war, machtpolitische Faktoren aus. Aber vor allem diente ein solches Engagement der Stärkung der eigenen wirtschaftlichen Position und der Schwächung der des Gegners.

Es soll nun keineswegs der Anschein erweckt werden, als suchten sich die hansischen Schiffer und Kaufleute und die Holländer mit allen Mitteln, und wo immer es sich ergab, zu schaden. Ein solches Bild entspräche nicht der Wirklichkeit, wäre falsch. Es überwogen Zeiten friedlichen Handels, die holländischen Kaufleute verkehrten in den Städten des wendischen Quartiers, und hansische Kaufleute gingen in Amsterdam oder anderen Städten ihrem Gewerbe nach. Sie waren bei ihren Unternehmungen aufeinander angewiesen und häufig durch enge geschäftliche und z. T. familiäre Bande verbunden. Sie waren keineswegs, wie noch zu zeigen sein wird, hier Hansekaufmann – da Holländer, so einig und geschlossen in ihrem Auftreten, wie es manchmal den Anschein hat. Das Hauptanliegen war der Handelsprofit, war die Bildung und Mehrung des Handelskapitals. –

<sup>1</sup> Fritze, K., Dänemark und die hansisch-holländische Konkurrenz ..., S. 79.

Der Frachtfahrer war nach wie vor willkommen, auch der Kaufmann, der als notwendiger Partner sich den Ordonnanzen des wendischen Quartiers unterwarf und zur Sicherung des Profits beitrug. Nicht geduldet aber, durch Beschlüsse der hansischen Tagfahrten getroffen, wurde der Kaufmann, der die Privilegien der Städte mißachtete, den Stapel umging und sich den Weg unmittelbar zu den Produzenten oder Konsumenten bahnte. Er untergrub das hansische Zwischenhandelsmonopol, schmälerte den Handelsgewinn der Hansekaufleute und erhöhte seinen eigenen. Die letztere Tendenz prägte von den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts ab zunehmend den Charakter der holländisch-hansischen Beziehungen. Damit trat das Gegensätzliche jetzt stärker in den Vordergrund und verschärfte sich erstmalig in den Jahren 1438–1441 zu einem zeitweilig erbittert geführten Kaperkrieg.

Die Vorgefechte begannen schon im Jahre 1422. Im Herbst dieses Jahres kam es zum ersten Zusammenstoß zwischen holländischen Schiffen und einer Kriegsflotte der wendischen Städte im Sund. Mit diesem Ereignis beginnt gleichzeitig die Bundesgenossenschaft zwischen dem nordischen Unionskönigtum und den Holländern. Diese Verbindung, unterlag sie zeitweilige auch ernststen Belastungen, sollte für die Auseinandersetzung zwischen Holland und den wendischen Städten von außerordentlicher Bedeutung werden.<sup>2</sup>

Wenn auch die Situation in diesen Jahren durch intensive Bemühungen gekennzeichnet war, die Holländer durch gemeinsame Aktionen möglichst aller Hansestädte aus der Ostsee wieder zu verdrängen<sup>3</sup>, so stand bei dieser ersten kriegerischen Begegnung keineswegs die Auseinandersetzung Holland – wendische Städte im Vordergrund. Vielmehr war es eine Episode am Rande des Konflikts der wendischen Städte mit Dänemark.

Als sich der Gegensatz zwischen diesen beiden so verschärft hatte, daß ein Krieg auszubrechen drohte und Lübeck, Rostock und Wismar unter dem Vorwand, gegen die Seeräuber ziehen zu wollen, eine Flotte ausrüsteten, mit dieser Teile der dänischen Küste plünderten, überfielen sie auch eine im Sund liegende holländische Heringsflotte und machten sie unter dem Vorwand manovrierunfähig, daß Erich von Pommern sie angeblich für einen Kampf gegen die hansischen Schiffe verwenden wollte.<sup>4</sup> Eine Ausweitung des Konflikts wurde auf Grund der internationalen Situation durch einen für

<sup>2</sup> Siehe hierzu Fritze, K., Dänemark und die hansisch-holländische Konkurrenz . . . , a. a. O., S. 83 f.

<sup>3</sup> Daenell, Blütezeit, Bd. 1, S. 280 f.

<sup>4</sup> Stahr, a. a. O., S. 43 und auch Vollbehr, a. a. O., S. 39, der Stahrs Auffassung übernimmt, sprechen davon, daß sich diese Flotte Erich von Pommern zur Verfügung gestellt habe. Fritze, K., a. a. O., S. 83 f. weist zu Recht darauf hin, daß in den angeführten Quellen die Übereinkunft zwischen Dänen und Holländern nicht mit Sicherheit nachgewiesen werden kann.



die Hanse günstigen Vergleich im Jahre 1424 noch einmal hinausgeschoben.<sup>5</sup> Jedoch die Spannungen zwischen den wendischen Städten und den Holländern wurden hierdurch nicht einmal verringert, im Gegenteil, die Erneuerung der den holländischen Handel mit Livland betreffenden Beschlüsse von 1423 und 1425 ließ den Konfliktstoff noch anwachsen.<sup>6</sup>

1426 brach der Krieg der sechs wendischen Städte gegen Erich von Pommern aus, und es war zu erwarten, daß die Städte hierbei die Beseitigung der ihr immer lästiger werdenden holländischen Konkurrenz nicht nur im Auge behalten, sondern diesen Krieg auch zu Aktionen gegen die Holländer ausnutzen würden. Wie in früheren Kriegen war der wichtigste Schauplatz der Sund. Eine der ersten Maßnahmen der Städte, die Sperrung der Sunddurchfahrt, mußte aber nicht nur Dänemark, sondern ebenso die Engländer und in besonderem Maße die Holländer treffen. Gelang es, die Sperrung durchzusetzen, wären beträchtliche Teile des ostwestlichen Warenstromes auf die alte Landhandelsstraße Lübeck-Hamburg gelenkt worden. Die Holländer widersetzten sich energisch diesem Vorgehen der wendischen Städte. Sie kamen der Aufforderung, den Handel nach allen skandinavischen Plätzen einzustellen, nicht nach<sup>7</sup>, durchbrachen mehrfach die Sundblockade<sup>8</sup>, mißachteten das Verbot jeglicher Handels- und Frachtgemeinschaft mit den Dänen und waren am Ausgang mancher Operationen des Krieges durch ihre Lebensmittelzufuhren und die Stellung von Schiffen nicht unbeteiligt.<sup>9</sup> So konnten Zusammenstöße von wendischen Kapern und holländischen Schiffen nicht ausbleiben, obwohl kein offizieller Kriegszustand herrschte.<sup>10</sup> Die Dänen und Holländer fanden erneut zu gemeinsamem Vorgehen gegen die wendischen Städte zusammen.

Jedoch auch von hansischer Seite selbst wurde dem Vorgehen und den Plänen der wendischen Städte in diesem Krieg Widerstand entgegengesetzt. Die preußischen und livländischen Hansestädte konnten mit dem wendischen Versuch, den Sund zu sperren, keineswegs einverstanden sein. Deshalb veranlaßte der Hochmeister Vorkehrun-

<sup>5</sup> HR VII n. 647, 648.

<sup>6</sup> HR VII n. 609 § 23; 800 § 11; VIII n. 15, 16, 26, 28, 59 § 18; Daenell, *Blütezeit*, Bd. 1, S. 278 ff.

<sup>7</sup> HR VIII n. 106.

<sup>8</sup> Vollbehr, a. a. O., S. 40; Daenell, *Die Hansestädte und der Krieg um Schleswig zur Zeit der Margarete und Erichs von Pommern*, *Ztschr. f. schlesw.-holst. Geschichte*, 32/1902, S. 390 ff.

<sup>9</sup> Daenell, a. a. O., S. 343; Fritze, a. a. O., S. 85.

<sup>10</sup> Ein 1427 in Holland gegen 6 Hamburger Kaufleute schon ausgefertigter Arrestierungsbefehl konnte durch einen Vergleich noch einmal beigelegt werden, und ein Versuch des Kontors zu Brügge, eine Ordonnanz zur Einstellung des Verkehrs mit den Holländern durchzusetzen, scheiterte, da die wendischen Städte alle Kraft auf den Krieg gegen Dänemark richten mußten. Siehe dazu auch Daenell, *Blütezeit*, Bd. 1, S. 282.

gen zur Flottenfahrt und ließ Kampfschiffe rüsten, um den Weg durch Sund und Belt zu sichern. Bei einer so bedrohlichen Haltung durften es die wendischen Städte auf eine weitere Verschärfung des schon gespannten Verhältnisses zum Orden nicht ankommen lassen. Der Ordensmeister verhandelte darüber hinaus mit Erich von Pommern und erreichte, daß von dänischer Seite die Sundfahrt für die neutralen Schiffe freigegeben wurde. Damit war jede erfolgreiche Sperrung illusorisch geworden, und es kam zu dem für Lübeck sicherlich wenig erfreulichen Schauspiel, daß im Oktober 1428 nicht weniger als 116 holländische und englische Schiffe auf einmal in den Hafen von Danzig einliefen.<sup>11</sup>

Als in den folgenden Monaten holländische Städte erneut geschädigt wurden, insbesondere Zierikzee, gestattete Philipp von Burgund, der de facto in diesen Jahren die landesherrliche Gewalt von Holland und Seeland ausübte, dieser Stadt die Ausfertigung von Kaperbriefen. Diese richteten sich gegen alle „österschen“ Städte.<sup>12</sup> Zierikzee bemühte sich zwar, dem Kontor von Brügge zu versichern, daß man nur die Hamburger Kaufleute treffen wollte, um sich für die verursachten Verluste schadlos zu halten.<sup>13</sup> Bald jedoch wurden auch andere Städte in diesen Kaperkrieg hineingezogen, an welchem sich selbst der Flottenadmiral Philipps von Burgund beteiligte.

Auf der Gegenseite rüstete jedoch nur Hamburg Kaperschiffe aus, während sich Lübeck und die übrigen wendischen Städte auf ein Handelsverbot gegen Holland und die Anordnung der Flottenfahrt beschränkten. Der Krieg gegen Dänemark, das gespannte Verhältnis zu England und Flandern wie die Gegensätze in den Auffassungen über die Handelspolitik zwischen dem wendischen Quartier und dem Orden machte ein aktives Eingreifen unmöglich. So befanden sich beide Seiten in jenen Jahren in einem ständig schwelenden aber verdeckten kriegerischen Konflikt miteinander, dessen Entscheidung durch den kurzfristeten Stillstand des Jahres 1435 nur hinausgezögert wurde. Philipp von Burgund, der im Kampf gegen Jakobäa endgültig die Herrschaft in Holland und Seeland angetreten hatte, stärkte den Holländern in ihrem Gegensatz zu den wendischen Städten noch beträchtlich den Rücken.<sup>14</sup>

Zunächst kam es auch nach dem Frieden von Wordingborg, der 1435 den Krieg der wendischen Städte mit Dänemark beendete, nicht zu einer Klärung der holländisch-wendischen Beziehungen, bis am 1. April 1438 der Stillstand nicht mehr verlängert

<sup>11</sup> HR 2, I S. IX; HUB VI n. 764; Fritze, K., a. a. O., S. 84.

<sup>12</sup> HR 2, VIII n. 712, n. 804; siehe hierzu auch Daenell, Blütezeit, Bd. 2, S. 283 f.; Stahr, a. a. O., S. 45.

<sup>13</sup> HUB VI n. 766, n. 788, n. 794; Daenell, Blütezeit, S. 283.

<sup>14</sup> Stahr, a. a. O., S. 42. Er stellt als wesentlichen Grund für die Unterstützung der holländischen Städte durch den Herzog heraus, daß jener in dem Kampf „die endgültige Loslösung der holländischen Gemeinwesen vom deutschen Bunde“ sah.

wurde und Holland sich offiziell im Kriegszustand mit den wendischen Städten befand. Die Monate vor Ausbruch einer bewaffneten Auseinandersetzung waren mit vielen Verhandlungen und einem lebhaften Schriftverkehr angefüllt, aus welchem sich das Folgende herauskristallisiert: Es handelte sich weder auf der einen noch auf der anderen Seite um eine spontane Aktion, sondern die für den Krieg in beiden Lagern eintretenden Parteien hatten schon seit Jahren auf diesen Konflikt hingearbeitet.

Auf der Grundlage ihrer wachsenden ökonomischen Potenz vermochten die Holländer seit den ersten bewaffneten Zusammenstößen und trotz der Behinderung durch andere kriegerische Ereignisse ihre Stellung im Osten zu festigen. Dazu war ihre wirtschaftliche Aktivität auch im Hinblick auf Flandern und den anderen umliegenden Gebieten gewachsen.<sup>15</sup> Alle ihre Bestrebungen waren darauf gerichtet, ungehindert ihren Handel im Ostseegebiet vergrößern zu können. Dem wirkten die Städte mit den verschiedensten Mitteln entgegen.

Wenn als Ziel der wendischen Städte bei Ausbruch des Konflikts häufig die Verdrängung der Holländer aus der Ostsee genannt wird, trifft diese Formulierung nicht ganz den Kern. Vielmehr ging es darum, die holländische Handelstätigkeit auf ein von der Hanse möglichst kontrolliertes Maß einzuschränken und die Verhältnisse auf einen Wirtschafts- und Verkehrsstatus zurückzuführen, der durch die historische Entwicklung in Holland schon fast überholt war.

Das Ergebnis des heraufziehenden Handelskrieges mußte eindeutig Antwort auf die Frage geben: Gelingt es den wendischen Städten, den Holländern die Basis für eine weitere Ausdehnung ihrer wirtschaftlichen Macht im Ostseegebiet zu zerstören, oder vermögen die Holländer, das Erreichte als Grundlage für die weitere Entwicklung zu sichern? So gesehen, erwies sich der kriegerische Konflikt, der 1438 ausbrach, als ein Knotenpunkt in den Beziehungen beider Mächte. Entscheidender in seiner Bedeutung war er für die junge holländische Handelsbourgeoisie, weil für die wendischen Städte andere Faktoren gleichwertig auf der Tagesordnung standen oder zumindest zu stehen schienen.

Es waren fast nur die wendischen Städte, die diesen Krieg aktiv führten.<sup>16</sup> Andere Städte der Hanse oder Städtegruppen sahen in ihm trotz wiederholter Aufforderun-

<sup>15</sup> Hatten holländische Kaufleute und Frachtfahrer schon den dänisch-wendischen Konflikt benutzt, um in den hansischen Baiensalzhandel einzudringen, so hören wir in den Jahren 1435–1438 zum ersten Mal von Bergenfahrern in Amsterdam und von einer Bestätigung holländischer Privilegien in Dänemark. Geleitbriefe erhielten sie auch in Hinterpommern, in den Genuß hansischer Privilegien zu kommen, erwarben sie das Bürgerrecht in Hansestädten und drangen gegen den Widerstand der preußischen Städte bis nach Polen vor. *Stahr, a. a. O., S. 46; Daenell, Blütezeit, Bd. 1, S. 287; HR 2, II, n. 74.*

<sup>16</sup> *HR 2, II, n. 315; Rostock nahm auf Grund der Unruhen erst nach Rückkehr des alten Rats vom September 1439 ab daran teil.*

gen von seiten Lübecks kein gesamthansisches Unternehmen. Der Orden und die preußischen Städte nahmen zuerst eine abwartende Haltung ein.<sup>17</sup> Als dann keine Aussicht mehr auf eine friedliche Regelung des Konflikts bestand, trennten sich der Orden und etwas später die preußischen Städte von der Politik des wendischen Quartiers. Die livländischen Städte schlossen sich bald darauf den preußischen an. Eine Sperrung der Sunddurchfahrt, wie sie die wendischen Städte anstrebten, mußte dem preußischen wie dem livländischen Handel großen Schaden zufügen. Deshalb war es den Holländern nach wie vor gestattet, in Preußen zu verkehren. Ebenso nahmen weder Städte der westfälischen noch der rheinischen Gruppe an diesem Krieg teil. —

Die Holländer dagegen betonten von vornherein, den Kampf gegen alle Hansestädte zu führen. Nur so konnte ein Kaperkrieg, wie er nun begann, wirksam werden, da er die Möglichkeit für die wendischen Städte ausschloß, Handel und Verkehr unter fremder Flagge zu treiben. So verschonten die Kaperschiffe der Holländer trotz aller Neutralitätserklärungen aus Preußen und Livland auch deren Schiffe nicht. Hier protestierte man und erhob Schadenersatzansprüche, verbündete sich aber nicht mit den wendischen Städten. Selbst als die Holländer im Mai 1438 auf der Trade von Brest aus einer preußisch-livländischen Salzflotte 23 Schiffe aufbrachten und trotz ausdrücklichen Verbots von Herzog Philipp die Beute verteilten, rief dieser Angriff zwar die helle Empörung der Geschädigten hervor, zu einem Anschluß an die lübische Politik, zu einer Teilnahme am Kriege, kam es auch jetzt nicht.<sup>18</sup>

Der Hochmeister wandte sich an den Herzog von Burgund, gestattete nach wie vor die Getreideausfuhr und antwortete auf Maßnahmen der wendischen Städte gegen die Sundfahrt mit der Arrestierung wendischer Güter in Preußen. Erst Ende August 1438 gab es dem Drängen der Städte nach und kündigte den Holländern das Geleit auf.<sup>19</sup>

Mit dem Frühjahr 1439 verschärfte sich der von beiden Seiten geführte Kaperkrieg. Während die Holländer vorwiegend in der Nordsee und den Mündungsgebieten der

<sup>17</sup> HR 2, II n. 94, n. 146. Erst 1437 waren zwischen dem Hochmeister und den Holländern Abmachungen über den freien gegenseitigen Verkehr getroffen worden.

<sup>18</sup> Daenell, Blütezeit, Bd. 1, S. 283 ff.; Stahr, a. a. O., S. 51 ff.; Vollbehr, a. a. O., S. 42.

<sup>19</sup> Die Gründe für dieses Verhalten sieht Daenell in der „schwächlichen Haltung des Hochmeisters“ (Daenell, Blütezeit, Bd. 1, S. 292). Stahr im fehlenden Mut, einer saft- und kraftlosen Politik, die ein „höchst unerfreuliches Licht auf die Zustände und Gesinnungen in Preußen zu jener Zeit wirft“. Er fährt fort, „das sonst so weitschauende Danzig“ war „nicht imstande, die augenblicklichen Vorteile, die ihm der rege Verkehr mit Holland bot, dem allgemeinen Wohle zum Opfer zu bringen“. (Stahr, a. a. O., S. 51 f.). Die genannten Begründungen stellen fast ausschließlich subjektive Faktoren in den Vordergrund. Die Verfasser sehen die Ereignisse mit den Augen der deutschen Bourgeoisie im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts. Die wirklichen Ursachen liegen fast ebenso ausschließlich im ökonomischen Bereich.

Weser und Elbe operierten, konzentrierten die wendischen Städte ihre militärische Kraft ebenso wie ihre wirtschaftlichen und politischen Machtmittel auf die Kontrolle der Sperrung des Sundes. Die Sundpassage war, wie in den Konflikten zuvor, der neuralgische Punkt für die kriegführenden Parteien, und die Stellung zu Dänemark, die Ausnutzung der wirtschaftlichen und politischen Lage in diesem Land konnte von ausschlaggebender Bedeutung für den Ausgang des Kampfes werden. Es ist deshalb nicht verwunderlich, daß es im Bereich der Ostseezugänge auf beiden Seiten zu größeren geschlossenen Flottenaktionen kam.

Die politischen Vorgänge in Dänemark und darüber hinaus in den anderen Reichen des Unionskönigtums kamen anfangs den Bemühungen der wendischen Städte, eine völlige Sperrung des Sundes zu erreichen, außerordentlich entgegen. 1438 hatte der dänische Reichsrat Erich von Pommern förmlich abgesetzt und dessen Neffen Christoph von Bayern zum König erkoren. Damit übertrug der dänische Feudaladel diesem wichtige Aufgaben zur Wahrung seiner Klasseninteressen. Die Stellung des neuen Königs war keineswegs einfach.

Schweden, das sich schon 1434 unter dem Führer des antidänischen Aufstandes Engelbrecht Engelbrechtsson aus der Union gelöst hatte, wählte nach der Ermordung von Engelbrechtsson Karl Knutson zum schwedischen Reichsverweser.

In Dänemark selber hatten sich die Bauern erhoben. Die stärkere Ausbildung des inneren Marktes, die Entwicklung einer Agrarproduktion für den Export – wenn auch noch in bescheidenem Rahmen – ließen die Vergrößerung des Ackerlandes wünschenswert erscheinen. Der Feudaladel verfügte über die politische Macht, um Ländereien der freien Bauernschaft an sich zu reißen.<sup>20</sup> Die Unzufriedenheit der Bauern wuchs und führte, wiederholt vom König für dynastische Ziele ausgenutzt, zu erbitterten Aufständen gegen den Adel. Außerdem verfügte Erich, der sich auf Gotland festgesetzt und seine Ansprüche auf die dänische Krone keineswegs aufgegeben hatte, noch immer über Anhänger in allen Schichten des Adels.

Diese Schwierigkeiten boten den wendischen Städten die Möglichkeit, ihren Einfluß auf die dänische Politik zurückzugewinnen und zu festigen. Sie trugen dem Thronkandidaten ihre Hilfe an, und Christoph mußte auf die Verbindung und auf die mit ihr verknüpften Bedingungen eingehen, wenn er sich in seiner Stellung behaupten wollte. So kam am 26. Juni 1439 in Lübeck zwischen den Vertretern des dänischen

---

<sup>20</sup> Vgl. hierzu Nielsen, A., *Dänische Wirtschaftsgeschichte*, S. 56 f. N. vertritt die Auffassung, daß etwa sieben Achtel des Bodens von dieser Umwälzung, die schon im 14. Jh. begann, erfaßt wurden. Rund 40 000 freie Bauernhöfe wurden zu Zinshöfen. Siehe hierzu auch Kosminski/Skaskin, *Geschichte des Mittelalters*, Bd. 1, S. 401. u. *Weltgeschichte in 10 Bänden*, Bd. 3, Berlin 1963, S. 794 f.

Reichsrats und den wendischen Städten ein Bündnis zustande.<sup>21</sup> Beide Bündnispartner gelobten, sich gegenseitig beizustehen. Die Städte unterstützten die Niederwerfung der Bauernaufstände und den Kampf gegen die Anhänger Erichs. Die Städte erhielten die Befreiung vom Sundzoll und die Bestätigung ihrer Privilegien zugesichert. Die dänische Seite verpflichtete sich außerdem, keine Beziehungen zu den Holländern zu unterhalten.<sup>22</sup>

Die Auswirkungen dieses Vertrages hätten die Holländer in Kriegführung und Wirtschaft in eine außerordentlich schwierige Lage bringen können. Jedoch gab es in gleichem Maße Kräfte in Dänemark, die eine Verbindung mit ihnen nach wie vor anstrebten. Zunächst trug im Juli des gleichen Jahres Erich von Pommern den Holländern und dem Herzog von Burgund ein Bündnis an, in welchem für den Einsatz einer holländischen Flotte zur Rückführung des gestürzten Königs nach Dänemark Handelsprivilegien für den Verkehr mit dem Norden und die Einräumung der Sundschlösser Helsingör und Helsingborg zugesichert wurden.<sup>23</sup> Obwohl eine holländische Flotte im Herbst 1439 eine Zeitlang im Sund kreuzte, scheiterten weitere Verhandlungen.

Im Frühjahr des folgenden Jahres rüsteten die Holländer erneut eine Flotte aus und sandten sie mit dem Auftrag, die Vereinigung mit Erich zu suchen, in den Sund. Die Hauptleute dieser Flotte waren daneben mit Geheiminstruktionen ausgerüstet, die im Falle eines Friedensschlusses zwischen Erich von Pommern und Christoph von Bayern oder zwischen den Holländern und den wendischen Städten Anwendung finden sollten.<sup>24</sup> Den Holländern ging es nicht um die Wiedereinsetzung Erichs. Sie suchten mit allen Mitteln, die Aufhebung der Sundsperrre zu erreichen.

Die wendischen Städte hatten ebenfalls eine große Flotte ausgerüstet, um den Holländern entgegenzutreten zu können. Mit ihrer Hilfe war es Christoph gelungen, die letzten von Anhängern Erichs besetzten Sundschlösser zur Übergabe zu zwingen und die Bauernaufstände in Seeland niederzuwerfen. Als sich die Flotte der Städte nun gegen die bei Marstrand liegenden holländischen Schiffe wenden wollte, konnten sich diese, offensichtlich von dänischer Seite gewarnt, dem Angriff der überlegenen Kräfte durch eine Flucht entziehen.<sup>25</sup>

<sup>21</sup> HR 2, II n. 306. Daenell, *Blütezeit*, Bd. 1, S. 304; Fritze, a. a. O., S. 86.

<sup>22</sup> Fritze, K., a. a. O., S. 86 F. weist schon darauf hin, daß diese Vereinbarungen nicht den Interessen Dänemarks entsprachen, sondern nur der Sicherung der Klassenherrschaft des Feudaladels dienten. — Es zeugt von der politischen Macht Lübecks, wenn die Verhandlungen in seinen Mauern geführt wurden und Schiffe dieser Stadt es waren, die den neuen Kronkandidaten nach Seeland brachten.

<sup>23</sup> HR 2, II n. 364, n. 368 § 1.

<sup>24</sup> Stahr, a. a. O., S. 55.

<sup>25</sup> Zu dieser Frage siehe Stahr, a. a. O., S. 56, Anm. 1; Daenell, *Blütezeit*, Bd. 1, S. 313.

Eine Reihe von Gründen sprechen dafür, daß weite Kreise in Dänemark an einer Erhaltung der holländischen Flotte als möglichem Gegengewicht zur wendischen Seemacht eher interessiert sein mußten als an ihrer Vernichtung.

Die Stellung der Zentralgewalt in Dänemark hatte sich inzwischen gefestigt. Christoph war am 9. April 1440 zum König gewählt worden. Militärische Erfolge seiner Anhänger hatten den Einfluß und die Schar der Gefolgsleute Erichs so vermindert, daß auch mit Unterstützung durch die holländische Flotte kaum die Gefahr einer Rückkehr nach Dänemark bestand. Durch die vorsichtige Kontaktaufnahme der beiden Kriegsgegner war deutlich geworden, daß die Holländer sich der mächtigsten Partei im Lande zuwenden würden, sobald diese Seite die Bereitschaft zur Erfüllung ihrer Wünsche erkennen ließ. Der neugewählte König konnte nun daran gehen, sich nach und nach aus der Abhängigkeit der wendischen Städte zu lösen und in der Außenpolitik wieder die Konzeption seines Vorgängers aufzunehmen. Eine Koalition mit den Holländern war, wie schon ein Jahrzehnt zuvor, nicht nur für den Augenblick günstig, sondern kam auch der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes entgegen. Für den holländischen Handel und Seeverkehr wiederum waren gute Beziehungen zu dem Staat, der die Sundfahrt kontrollieren konnte, von lebenswichtiger Bedeutung.

Der Umschlag in der Bündnispolitik und die damit verbundenen Folgen für die Kräftekonstellation am Sund deuteten sich schon im Frühjahr 1440 an, als die holländische Flotte im Sund kreuzte und von hier aus offenbar Verhandlungen eingeleitet wurden. Diese vermutlich geheim geführten Verhandlungen fanden ihre Fortsetzung, als König Christoph den Anführern der Flotte, die bei Marstrand auf Reede gelegen hatte, am 4. 10. 1440 freies Geleit für die Einwohner von Holland und Seeland bis zu den nächsten Heiligen Drei Königen (6. 1. 1441) zusicherte.<sup>26</sup> Das waren erste Schritte, die zu einer Verständigung zwischen Holland und den neuen politisch bestimmenden Kräften in Dänemark und in der Folge zu dem späteren Separatfrieden zwischen beiden Mächten führten.

Die Flottenfahrten des Frühjahrs 1440 blieben neben dem Überfall auf die preußischen Baiensalzschiffe und dem Kaperkrieg die einzigen größeren kriegerischen Operationen, und bald danach begann sich bei allen Beteiligten die Bereitschaft für Friedensverhandlungen abzuzeichnen.

<sup>26</sup> Gemeente Archief van Amsterdam. Ijsern kapel lade 10. Stahr (a. a. O., S. 56 f.) hat mit seinen vorsichtigen Vermutungen recht. Diese ihm unbekannte Quelle weist nach, daß schon lange vor Friedensschluß, zu einem Zeitpunkt, als die Vereinbarungen des Bündnisvertrages mit den wendischen Städten noch galten, Verhandlungen zwischen Christoph und Holländern stattfanden. Von holländischer Seite wurden sie von Reynard Andresson, Johann Heynesson „schulte to amsterdam“ dem Bürgermeister Johann Claussz und zwei Hauptleuten der Flotte geführt. Fürsprecher und damit offenbar Haupt der holländischen Partei in Dänemark sind zwei Ritter und kein Geringerer als der Erzbischof Johann von Lund.

## Zweites Kapitel

Christoph hatte die Herrschaft auch in Schweden übernommen und eine gewisse Verständigung mit dem norwegischen Reichsrat erreicht.<sup>27</sup> Mit den Holländern gab es keine schwerwiegenden Differenzen.

Holland selber hatte mehrere Jahre die Lähmung des Handels in die Ostsee und die dadurch hervorgerufene Teuerung im Lande erleiden müssen. Jedoch gegen Ende des Krieges besserte sich seine wirtschaftliche Lage, und im Frühjahr 1441 entwickelte es trotz anlaufender Verhandlungen noch einmal eine erstaunliche kriegerische Aktivität.<sup>28</sup> Neben der Sperrung des Sundes und der verbesserten wirtschaftlichen Lage erklärt eine für die Holländer günstige politische Situation ihre Friedensbereitschaft.

Auch die wendischen Städte drückten die Kriegslasten sehr, und die durch das umfassende Handelsverbot<sup>29</sup> entstandene Lage schadete auf die Dauer den Städten am meisten. Der Landhandel und die Schifffahrt nach Bergen, in welche die Holländer einzudringen drohten, mußten wieder gestattet werden. Zudem ließen die getrennten Vorverhandlungen für die wendischen Städte die Gefahr eines Zusammenschlusses zwischen Dänen, Holländern und Preußen möglich erscheinen<sup>30</sup>, so daß die wendischen Städte, nachdem auch der Hanse tag vom 12. März 1441 keineswegs das erwünschte Bild hansischer Einheit geboten hatte<sup>31</sup>, Ende Juni in Kopenhagen mit Verhandlungen über einen Friedensvertrag begannen.

Die Holländer und Dänen kamen hier, wie nach der Entwicklung der Dinge nicht anders zu erwarten war, schnell zu einem Abschluß. Es kann jedoch nicht übersehen werden, daß der dänische König auch bei diesen Verhandlungen von einer klaren Parteinahme für die Holländer absah, da ein völliger Bruch mit den Städten zu schwerwiegenden Folgen für seine Stellung im Ostseeraum hätte führen können. Die wendischen Städte und die Holländer verhandelten vom 9. bis 23. September, und das Ergebnis war ein 10jähriger Waffenstillstand.

Häufig wird versucht, allein auf der Grundlage der in diesen Verträgen getroffenen Vereinbarungen die Bedeutung des Krieges einzuschätzen. Das muß besonders für

<sup>27</sup> Daenell, Blütezeit, Bd. 1, S. 312.

<sup>28</sup> HR 2, II n. 453 u. n. 457; Poelmann, Bronnen, n. 1494. Kaperschiffe drangen bis in die Flußmündungen der Weser und Elbe vor, versenkten und nahmen hier mehrere Schiffe, griffen bei Låso die wendischen Bergenfahrer unter Bartolomäus Voet an und nahmen 3 Fahrzeuge.

<sup>29</sup> Poelmann, Bronnen, n. 1413; HR 2, II n. 342.

<sup>30</sup> Preußen und Holland verhandelten vom 10.–30. April 1441 in Kampen. Es konnte aber über die Frage der gegenseitigen Schadenersatzansprüche keine Einigung erzielt werden. Deshalb wurde beschlossen, bei den geplanten holländisch-wendischen Friedensverhandlungen in Kopenhagen weiter zu beraten.

<sup>31</sup> HR 2, II n. 434 § 26, 27, n. 439 § 9, n. 455, n. 457. Der Grund: „dat ȳc umme sin provit ist“. Daenell, Blütezeit, Bd. 1, S. 315.



die Holländer dazu führen, daß wesentliche Aspekte unberücksichtigt bleiben. Deshalb soll auf eine bisher wenig beachtete Seite aufmerksam gemacht werden.

In Holland traf man mit dem Ausbruch der offenen Feindseligkeiten eine Reihe von Maßnahmen zur Ausrüstung und zum Aufbau einer schlagkräftigen Kaper- und Kriegsflotte. Bis zum 1. Juni 1438 sollten alle großen Schiffe des Landes kriegsmäßig ausgerüstet und segelfertig sein.<sup>32</sup> Alle Wasserstädte namentlich Amsterdam, Alkmaar, Brielle, Beverwijk, Enkhuizen, Edam, Goes, Gorkum, Goedereede, Haarlem, Hoorn, Medemblik, Muiden, Vlissingen, Veere u. a. verpflichtete der Rat von Holland, die Vorbereitungen mit allem Nachdruck zu betreiben. Als Ergebnis der Anstrengungen konnten schon am 22. Juni 1438 54 große und 50 kleine Schiffe nach der Trade von Brest auslaufen. Hier überfiel diese mächtige Flotte, die auf ihre Neutralität vertrauenden preußischen Baiensalzschiffe und brachte sie auf.<sup>33</sup> 11 Hanse-schiffe hatten sich beim Auftauchen der Holländer in den schützenden Hafen von Brest zurückgezogen. Der preußischen Flotte war auf der Hinreise von dem Admiral Hendrik von Borselen, dem gleichen, der sie jetzt überfiel, freies Geleit zugesichert worden. Außerdem war festgelegt, daß 79 Barsen neu auf Stapel gelegt werden und nach möglichst kurzer Bauzeit zum Einsatz kommen sollten. Dieser Beschluß des Rates der Ritterschaft und der Städte von Holland, Seeland und Westfriesland fand eine unterschiedliche Aufnahme in den einzelnen Gebieten des Landes. Einige Ortschaften mißachteten ihn völlig, so daß Herzog Philipp sich ein Jahr danach in scharfen Worten an die Säumigen wandte und am 6. Juli 1439 befahl, die Barsen bei Strafe von 100 Gulden innerhalb von acht Tagen auf Stapel zu legen. Nicht ganz ein Jahr später mußte er erneut energisch mahnen, da einige Orte noch immer keine ernsthaften Anstrengungen zur Erfüllung der auferlegten Verpflichtungen erkennen ließen.<sup>34</sup> Die Mahnungen des Herzogs zeigen, daß manche Orte die Auseinandersetzung mit den wendischen Städten nicht als ihre Sache ansahen, die herzoglichen Schreiben eröffnen uns gleichzeitig einen interessanten Einblick in die Verteilung der Kriegslasten auf die Bevölkerung des Landes.<sup>35</sup>

<sup>32</sup> Daenell, Blütezeit, Bd. 1, S. 294; Ter Gouw, Bd. 3, S. 24.

<sup>33</sup> Warnsinnck, S. 8 ff.

<sup>34</sup> Poelmann, Bronnen, n. 1397

<sup>35</sup> In Westfriesland sollten stellen: Alkmaar und Medemblik je eine Barse von 12 Duchten. Spanbroeck, Hensbroeck, Updamme, Wysennen, Upmeer gemeinsam eine Barse der gleichen Größe. Hoichtwoude und Eerchswoude eine Barse, Oude und Nye Nydorp und Winkel 1 Barse; Abbenkerck, Twisch und Mitwouda eine Barse; Hem Veenhuysen, Oosterleek, Wyennesse, Schellinchout eine Barse alle in der Größe von 12 Duchten. Zybenkerspel und Benninbroeck 1 Barse von 10 Duchten. Westwoude, Oosterblockweer, Westerblockweer, Binnenwysen und Qudijck zusammen 1 Barse von 12 Duchten. Nach den Ortsnamen folgt immer der Zusatz „mit hoiren toe-behoiren“.

Von den namentlich aufgeführten westfriesländischen Orten hatten bis 1415 11 das Stadtrecht erworben<sup>36</sup>, die restlichen waren zum großen Teil Kirchendörfer.<sup>37</sup> Der Zusatz „mit hoiren toebehoeren“ läßt keinen Zweifel daran, daß für den Bau der Barsen die kleinsten Ortschaften mit herangezogen wurden. Ein Blick auf die Karte Westfrieslands dieser Zeit zeigt, daß die genannten Städte und Dörfer über das ganze Gebiet verteilt sind.<sup>38</sup> Damit tragen nicht nur Amsterdam und einige andere größere Städte diesen Krieg, wie es nach allgemeinen Darstellungen den Anschein hat, sondern bis in die kleinsten Dörfer hinein bauten die Holländer an Schiffen, die alle seetüchtig sein sollten, „dat man se buten ter zee (Zuidersee) sal moyen oirbaren“.<sup>39</sup>

Der Schiffbau erfuhr eine kräftige Anregung, die sich in allen Provinzen auswirkte, die bis in jedes Dorf spürbar wurde und trotz der Opposition, wie im vorliegenden Falle, das ganze Land auf einen für die Zukunft äußerst wichtigen Produktionszweig orientierte. —

Wenn übereinstimmend die Folgen des Getreidemangels durch die große Dürre und die Handelssperre hervorgehoben werden<sup>40</sup>, ist das verständlich, weil Teuerung und Not die Masse der Bevölkerung traf und auch für die fremden Kaufleute und Gäste des Landes besonders sichtbar wurden. Zur gleichen Zeit jedoch zwangen diese Verhältnisse die Holländer dazu, alte Handelsverbindungen zu beleben oder neue Märkte zu erschließen. Alle Schiffe, die mit Korn oder andern Lebensmitteln nach Holland kamen, erhielten freies Geleit. Die Untertanen des Königs von Dänemark wurden schon im September 1438 vom Herzog von Burgund förmlich aufgerufen, sich die günstige Preissituation nicht entgehen zu lassen.<sup>41</sup>

Aus den zahlreichen Verletzungen des freien Geleits durch holländische Kaper-

<sup>36</sup> Von den genannten Orten erwarben bis 1415 das Stadtrecht: Alkmaar 1254, Medemblik 1289, Spanbroeck 1414, Hoogwoud 1414, Niedorp 1415, Abbekerk 1414, Westwoud 1414, Hem 1414, Sijbekarspel 1414, Schellinkhout 1402, Winkel 1415.

<sup>37</sup> Geschiedkundige Atlas van Nederland, Eerste Deel — 1561, Kaart 5, Blad 1.

<sup>38</sup> Ebenda. Wenn einige wichtige Orte in der Aufstellung nicht genannt werden, so waren sie ihren Verpflichtungen schon nachgekommen, denn aus anderen Quellen geht hervor, daß Städte wie Hoorn und Enkhuizen, ebenfalls in Westfriesland gelegen, Kaperschiffe in See hatten.

<sup>39</sup> Bronnen . . . , n. 1444. Der Vollständigkeit halber sei bemerkt, daß Philipp nochmals mahnen mußte, weil einige Orte Schiffe lieferten, die sie für wenig Geld alt aufgekauft und dann nur überholt hatten. Poelman, Bronnen . . . , n. 1455.

<sup>40</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1370. Schon am 8. 12. 1438 berichteten die Danziger Sendboten Buramer und Kastorp über die große Not in Amsterdam und anderen Städten an den Danziger Rat.

<sup>41</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1350.

schiffe geht hervor, daß diese Handelsmöglichkeiten genutzt wurden.<sup>42</sup> Daneben waren es die Dithmarschen, das Weser- und Elbestromgebiet, welche die Holländer zum Zwecke des Getreideaufkaufs aufsuchten. Auch für den Handel mit Norwegen konnten von ihnen Geleitbriefe erworben werden.<sup>43</sup> Mochte in den Jahren des Krieges der Handelsverkehr mit den Küstengebieten der Ostsee auch fast völlig daniederliegen, so erweiterten und vertieften sich die Beziehungen zu anderen Produktionsgebieten, die auch nach Wiederaufnahme des Ostseeverkehrs genutzt werden konnten.<sup>44</sup>

Den Kaperkrieg führten die Holländer mit Nachdruck unter Einsatz großer Kräfte in weiten Seegebieten. Sie beschränkten sich nicht auf die Schädigung der Schifffahrt der wendischen Städte auf den wichtigen Handelsrouten. Ihre Kaperschiffe drangen tief in die empfindlichen Handelsverkehrsadern vor. Die Küste von Brest, Aberdeen in Schottland, die Küste Norwegens und das Kattegat begrenzten etwa das Gebiet, in welchem mit dem Auftauchen der holländischen Kaperschiffe gerechnet werden mußte.<sup>45</sup> Jedoch auch das Seegebiet der westlichen Ostsee war vor ihnen nicht sicher. Selbst Fischerboote beteiligten sich zu verschiedenen Malen an Kapereien, und nicht selten wurde das Küstengebiet von Städten und Ländern geplündert, die mit den wendischen Städten verbündet waren oder mit ihnen Handel trieben.<sup>46</sup> Mehrfach verbot der Herzog von Burgund den holländischen Kaperkapitänen das Auslaufen, weil sie häufig den Freunden des Landes mehr Schaden zufügten als den Feinden.<sup>47</sup> Der Kaperkrieg brachte den Betroffenen schwere wirtschaftliche Verluste und verbreitete Furcht und Schrecken auf den Seehandelsstraßen. Gleichzeitig führte er jedoch Feind wie Freund die wachsende Macht und Stärke der Holländer auf den Meeren unmißverständlich vor Augen, und eine Reihe der an Piraterie grenzenden Kaperkriegshandlungen spiegelt schon deutlich die rücksichtslose Energie der jungen aufstrebenden Klassenkräfte wider, die sich in Holland zu entwickeln begannen.

Neben der aktiven Kriegsführung ergriffen die Holländer eine Reihe von Maßnahmen zur Sicherung des eigenen Verkehrs und der für das Land lebenswichtigen

<sup>42</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1351, n. 1352, n. 1353, n. 1355, n. 1361, n. 1362, n. 1364, n. 1365. Die Schuldigen dieser für Holland schädlichen Kapereien zog der Herzog zur Rechenschaft.

<sup>43</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1467, n. 1470. Über das Anwachsen des Handels mit den unmittelbar benachbarten Gebieten siehe S. 78 ff.

<sup>44</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1471, n. 1485. Selbst von Hamburg aus gab es in den Kriegsjahren Möglichkeiten, die Handelssperre zu umgehen und Lebensmittel nach Holland einzuführen.

<sup>45</sup> Siehe den Überfall auf die Baiensalzflotte auf der Trade. Poelman, Bronnen . . . , n. 1395, n. 1402, n. 1498, n. 1499, n. 1504; n. 1467, n. 1470. Die Barsen operierten in der Weser- und Elbemündung aber auch bis vor Skagen.

<sup>46</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1395, n. 1546.

<sup>47</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1400, n. 1405.

Gewerbe. Im Juli 1439 erließen Herzog, Rat und Ritterschaft von Holland und Seeland Verordnungen zum Schutz des Heringsfangs<sup>48</sup>, deren Erfolg dazu beitrug, daß neben der Versorgung des eigenen Landes mit Fisch noch beträchtliche Mengen für die Ausfuhr nach anderen Märkten zur Verfügung standen.<sup>49</sup>

Es soll keineswegs die Vorstellung entstehen, dieser Kaperkrieg habe für die Holländer nur Vorteile und keine empfindlichen Rückschläge gebracht. Bei einer Wertung des Krieges für die Entwicklung Hollands gebührt ohne Zweifel diesen Gesichtspunkten weit mehr Beachtung, als ihnen bisher zugewandt wurde. Er muß, ohne ihn in seinen Auswirkungen überschätzen zu wollen, als ein wesentliches Ereignis im Prozeß des nationalen Zusammenwachsens der zukünftigen Niederlande gewertet werden.

Erst die Berücksichtigung solcher Zusammenhänge, nicht die Bestimmungen der Verträge von Kopenhagen allein, bietet die Möglichkeit, das Ergebnis der kriegerischen Auseinandersetzung umfassend zu werten. Dennoch sprechen auch die Verträge von Kopenhagen eine deutliche Sprache. Ein 10jähriger Waffenstillstand beendete den Krieg, und weitere Friedensverhandlungen sollten später alle offenen Fragen klären.<sup>50</sup>

Die Summen, die die Holländer als Entschädigung zu zahlen hatten, erscheinen zunächst recht beträchtlich.<sup>51</sup> Berücksichtigt man jedoch, daß mit der Zahlung an den dänischen König alle Privilegien der Holländer in seinen Reichen bestätigt und die übrigen Summen nur zu einem Teil wirklich bezahlt wurden, war die finanzielle Seite der Verträge in der Tat nicht von ausschlaggebender Bedeutung. Dagegen erreichten die wendischen Städte das Ziel des Krieges, die Holländer ihren Verkehrsmaßnahmen

<sup>48</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1397.

<sup>49</sup> Ebenda. Aus Holland sollten 4 Buisen und aus Seeland 6 Buisen, jede mit 50 Bewaffneten, einem Hauptmann und 4 Quartiermeistern bemannt, in See stechen. Die Städte von Holland und die von Seeland hatten außerdem je einen Hulk mit 100 Bewaffneten auszurüsten, und in jedem Hulk sollten 1 Kapitän das Kommando über die Holländer und 1 Kapitän das Kommando über die Seeländer haben. Auch weitere Unterstellungsverhältnisse legte die Verordnung genau fest. Die Kosten mußten durch eine Abgabe von 30 gr. für jede Last Hering aufgebracht werden. Die Operationsgebiete wurden abgesteckt, und bei allem vergaß man nicht, noch einmal nachdrücklich auf die Qualitätsbestimmungen für den Heringsfang hinzuweisen.

<sup>50</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1529; HR 2, II n. 491. Am 23. August 1441 erfolgte der Abschluß zwischen Holland und den wendischen Städten. Der Waffenstillstand trat zu Lande am 10. September und zu Wasser am 9. Oktober in Kraft. Poelman, Bronnen . . . , n. 1530, n. 1535; HR 2, II n. 294. Am gleichen Tage schlossen Holland und Dänemark ihren Vertrag, nachdem schon am 6. September der Abschluß zwischen Holländern und dem Hochmeister von Preußen erfolgt war.

<sup>51</sup> Holland sollte zahlen: an den König von Dänemark 5000 Gulden, an den Herzog von Schleswig 1600 Gulden, an Preußen u. Livland 9000 Pf. grote.

zu unterwerfen und sie aus der Ostsee fernzuhalten, nicht. Sie mußten in dem Vertrag die gegenseitige Verkehrsfreiheit zusichern und alle getroffenen einschränkenden Maßnahmen aufheben. Damit war der Monopolstellung der wendischen Städte in der Ostsee ein empfindlicher Schlag versetzt worden, und die noch junge holländische Handelsbourgeoisie hatte das von ihr verfolgte völkerrechtliche Prinzip des „mare liberum“ gegenüber den führenden Städten der Hanse durchgesetzt.<sup>52</sup> Erst auf dieser Grundlage konnten die Holländer weiter in den Handelsraum eindringen und in den folgenden Jahren ihre Stellung so festigen, daß der Ostseehandel zum wichtigsten der aufblühenden holländischen Wirtschaftsmacht wurde.<sup>53</sup>

Wenn diese Seite der Ergebnisse des Krieges für die Holländer hervorgehoben wird, bedeutet das keineswegs, daß sich in der Folgezeit ihre Wirtschaft und damit ihr Vordringen in die Ostsee ruhig und ungehindert entwickelte. Die Konkurrenz der mächtigen wendischen Städte war nach dem Kriege nicht schwächer, und die Arrestierung von holländischen Waren und die Handelssperre blieben nach wie vor auf der Tagesordnung. Neue Fehden, verbunden mit den handelsstörenden Kapereien, brachen aus. Dennoch konnten die Holländer letztlich in der Überwindung dieser Hemmnisse die Kraft entwickeln, die sie zu ihrer späteren Stellung befähigte.

In besonderem Maße häuften sich für Holland in wirtschaftlicher und politischer Hinsicht die Schwierigkeiten im ersten Jahrzehnt nach dem Kriege. Die wirtschaftlichen Verluste in den Jahren 1438 bis 1441 waren beträchtlich gewesen, die Frachtfahrt – und nicht nur die in die Ostsee – wurde wesentlich eingeschränkt. Der Krieg hatte das Gewerbe schwer in Mitleidenschaft gezogen. Salzsieder aus Seeland und Holland wanderten nach England aus<sup>54</sup>, und besonders stark traf der Krieg das aufblühende holländische Tuchgewerbe, da wichtige Absatzgebiete für mehrere Jahre nicht aufgesucht werden konnten. Unmittelbar nach dem Abschluß der Verträge von Kopenhagen konnten die Holländer noch nicht mit aller Kraft darangehen, die Verluste und Schäden auszugleichen und zu beseitigen. Die wendischen Städte hatten den Holländern zwar die Verkehrsfreiheit in der Ostsee zugestehen müssen, damit waren aber zunächst nur die unmittelbar vor Ausbruch des Krieges gegen die Holländer erlassenen Verbote und Beschränkungen außer Kraft gesetzt worden. Sie beeilten sich schon ein Jahr darauf, die den Handel einschränkenden Beschlüsse von 1417 und 1434

---

<sup>52</sup> Der Grundsatz wurde zwar erst 1609 von Hugo Grotius in seinem Werk „Mare liberum“ ausführlich formuliert. Im Handel der Holländer ist das Streben nach Durchsetzung dieses Prinzips schon anderthalb Jahrhunderte vorher deutlich zu erkennen.

<sup>53</sup> Zu einer ähnlichen Wertung kommt im Gegensatz zu der von Daenell inspirierten Auffassung auch K. Fritze, Siehe Fritze, K., a. a. O., S. 87.

<sup>54</sup> Daenell, Blütezeit, Bd. 1, S. 321; Vollbeh, a. a. O., S. 46.

zu wiederholen und ihre Gültigkeit mit nachdrücklich antiholländischer Stoßrichtung zu bekräftigen.<sup>55</sup>

Selbst der Kaperkrieg fand mit dem Jahre 1441 noch nicht seinen Abschluß. Aus den Schadenersatzforderungen hatte sich zwischen Holland und Bremen ein Fehdezustand entwickelt, der die holländische Schifffahrt empfindlich belastete und schädigte.<sup>56</sup> Bremer Kaperschiffe nahmen eine holländische Baiensalzflotte von 13 Schiffen, führten sie in die Gollwitz und verkauften hier Schiffe und Ladung an Wismarer und Lübecker Kaufleute. Holländische Heringsfischer wurden auf See verfolgt und gefangengenommen. Schotten, Franzosen und Livländer erlitten Schaden ebenso wie Harderwijker, Kölner und andere Hansen. Erst im Mai 1446 konnten die Holländer für die Zahlung von 1200 Goldgulden die Beendigung dieser Fehde herbeiführen.<sup>57</sup>

Daneben liefen die Verhandlungen über die Ratifizierung des Kopenhagener Vertrages zwischen den wendischen Städten und Holland und zur Vorbereitung eines endgültigen Friedensvertrages. Während Ausfertigung, Unterzeichnung und Austausch des ersteren kaum Schwierigkeiten bereiteten, verliefen die Verhandlungen, als im Mai 1444 in Kampen der endgültige Friedensschluß beraten werden sollte, völlig ergebnislos. Besonders langwierig und hartnäckig stritten die Holländer und die preußisch-livländischen Städte um die Erfüllung der vertraglichen Vereinbarungen. Die Beziehungen zwischen beiden Parteien näherten sich wiederholt einem kriegsähnlichen Zustand.

Dringt man etwas tiefer in die Verhandlungen wegen der Zahlung der Entschädigungssumme ein, stößt man auf z. T. scharfe Gegensätze innerhalb Hollands, Seelands und Westfrieslands, die uns veranlassen müssen, den Begriff Holland unter Berücksichtigung dieser Tatsache vorsichtiger, differenzierter zu verwenden. Während des Krieges konnten wirtschaftliche und politische Auseinandersetzungen vorübergehend durch die Macht des Herzogs zurückgedrängt werden. Jedoch einzelne Städte erklärten schon jetzt mit allem Nachdruck, mit dem Krieg, den Amsterdam gegen die Osterlinge führe, nichts zu tun zu haben.<sup>58</sup> Vollends brachen die Widersprüche im

<sup>55</sup> HR 2, II n. 608. Poelman, Bronnen . . . , n. 1592. Von einigen dieser Bestimmungen wurden die Holländer in erster Linie betroffen. Hierzu gehören: das Verbot des Besuchs wilder Fitten auf Schonen, das Verbot des Winterverkehrs und die Verschärfung des Stapelzwangs zu Brügge. Siehe hierzu auch Stahr, a. a. O., S. 65. Poelman, Bronnen . . . , n. 1763. Das Verbot des Besuchs wilder Fitten hoben die wendischen Städte schon 1445 wieder auf, da die Nichthansen, besonders die Dänen, sich nicht daran hielten und das Verbot nur den Hansestädten Nachteile brachte.

<sup>56</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1601, n. 1602, n. 1605, n. 1606. Siehe hierzu auch Daenell, Blütezeit, Bd. 1, S. 294 f. Stahr, a. a. O., S. 65.

<sup>57</sup> HUB VIII n. 114 § 2, 3.

<sup>58</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1597. Dordrecht z. B. fordert von Bremen Handelsgut seiner Bürger, die in Norwegen Handel getrieben hatten, unter dieser Begründung zurück.

Lande wieder auf, als der Waffenstillstand geschlossen war und die im Vertrag festgelegten Summen aufgebracht werden sollten. Nur wenige Monate nach dem Kopenhagener Vertrag kam es zum ersten Zusammenstoß. Die Stadt Amsterdam und die Anführer der Kaperflotte, die im Jahre 1438 die 22 preußischen Baiensalzschiffe genommen, in die Wieling gebracht und gegen den Befehl des Herzogs zur Beute erklärt hatten<sup>59</sup>, waren aufgerufen worden, vor dem Rat von Holland, der Ritterschaft und den Städten Rechenschaft über die genommenen Schiffe und Güter abzulegen.<sup>60</sup> Dieser Aufforderung kam Amsterdam nur in sehr unvollkommener Weise nach. Zudem weigerte es sich, aus dem Erlös der Beute das als erste Rate an die Geschädigten zu zahlende, erforderliche Geld vorzuschießen. Auf Grund dieses Verhaltens erklärte Isabella, die als Herzogin von Burgund in Abwesenheit des Herzogs die Staatsgeschäfte führte, Amsterdam für ungehorsam und rebellisch und befahl ihren Untertanen, alle Bürger von Amsterdam zu arrestieren, ihre Güter mit Beschlag zu belegen und zu verkaufen, um damit die Schadenvergütung bezahlen zu können.<sup>61</sup> Hierbei handelte es sich um keine leere Drohung.

In den folgenden Monaten wurden Amsterdamer Gut und Schiffe im Stift Utrecht, in Brabant, Brüssel und Brügge verfolgt. Wenige Wochen darauf erteilte der Statthalter den Auftrag, Schiffe der Stadt von Biervliet zu arrestieren, und wies den Bürgermeister von Texel an, Amsterdamer Schiffe, die im Marsdiep lagen und nach dem Osten segeln wollten, unbedingt aufzuhalten.<sup>62</sup> Kaufleute aus Preußen erhielten nur dann die Erlaubnis, Waren nach Holland einzuführen, wenn sie gelobten, Amsterdam nicht anzulaufen.<sup>63</sup>

Als auch durch diese Maßnahmen Amsterdam nicht zur Zahlung einer Summe von 800 Pf. grote veranlaßt werden konnte, forderten auf einer Tagfahrt Statthalter und Rat die Städte Haarlem, Delft, Leiden, Rotterdam und Schiedam auf, die Summe vorzuschießen, bis Amsterdam das erste Geld beigebracht hätte.<sup>64</sup> Die Ablehnung dieses Vorschlages hatte der Statthalter wohl erwartet, denn er erklärte nun, wenn die Städte mit diesem Leihgeschäft nicht einverstanden seien, müßten Ritterschaft und Städte, um den Gehorsam der rebellischen Stadt zu erzwingen, mit einer militärischen Streit-

<sup>59</sup> Dacnell gibt die Zahl 23 an, und von ihm übernehmen sie eine Reihe anderer Historiker. In der offiziellen Schadenersatzliste sind jedoch nur 22 Schiffe mit ihrer Ladung aufgeführt.

<sup>60</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1557, 2. 1. 1442.

<sup>61</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1565, 9. 3. 1442.

<sup>62</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1630, 1. 1.-31. 12. 1442.

<sup>63</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1621, n. 1622, 18. 11. 1442.

<sup>64</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1629, 16. 12. 1442. Die vorgeschlagene Einteilung läßt gleichzeitig gewisse Schlüsse auf die wirtschaftliche Stellung der einzelnen Städte zu. Es sollten zahlen: Haarlem 250 Pf. grote, Delft und Leiden je 200 Pf. grote, Gouda 100 Pf. grote, Rotterdam 30 und Schiedam 20 Pf. grote.

macht vor die Stadt Amsterdam ziehen. Hierfür sollten Haarlem 800, Delft und Leiden je 600, Gouda 400, Rotterdam, Schiedam und alle anderen Städte nach einem festgelegten Schlüssel Bewaffnete stellen.<sup>65</sup> Amsterdam war damals schon mächtig genug, dieser Bedrohung selber die Stirn zu bieten und durch seine Stellung eine allseitige Befolgung der Arrestierungsbefehle zu verhindern.<sup>66</sup> Dennoch zog diese Anordnung Handel und Verkehr in den Provinzen arg in Mitleidenschaft. –

Wenige Jahre später war es Middelburg, dessen Bürger oft wilden Arrestierungen im Lande ausgesetzt waren, weil die Stadt sich weigerte, Zolleinnahmen die sie im Zusammenhang mit den aus dem Kopenhagener Vertrag herrührenden Verpflichtungen eintrieb, an den König von Dänemark, die Stadt Groningen und den Grafen von Oldenburg auszuzahlen.<sup>67</sup>

Als gegen Amsterdam nichts erreicht werden konnte, erklärte die Ritterschaft, daß der Krieg zum wenigsten ihr Krieg gewesen sei. Sie schlug deshalb vor – der Herzog hatte ja wiederholt betont, daß der Krieg gegen die wendischen Städte und damit auch die Aufbringung des geforderten Geldes eine Sache des ganzen Landes sei – die Entschädigungssummen durch Aufschläge auf Bier, welches in den großen Städten gezapft, oder auf Korn, das gebacken, oder auf Torf, der gebrannt würde, aufzubringen.<sup>68</sup>

Dieser Vorschlag, der die Ritterschaft nur wenig traf, wurde durchgesetzt und im folgenden Jahr mit der Eintreibung eines Aufschlages für Bier, Korn, Salz und Torf begonnen. Als diese Zahlungen jedoch nach und nach wieder eingestellt wurden, erklärte der Statthalter, wenn nicht bald ein Weg gefunden würde, die im Vertrag fixierte Forderung zu erfüllen, müßte man die Fahrt nach Preußen und Livland stoppen. Die Ritterschaft schlug nun ein Pfundgeld oder die Zahlung von 2 grote für jedes im Lande gebraute oder in das Land importierte Faß Bier vor.<sup>69</sup> Auch diesmal handelte es sich um eine für sie günstige Lösung. Der Widerstand gegen ein solches Vorgehen ließ nicht lange auf sich warten. Haarlem und Delft, die wichtigsten Produktionsstädte für dieses Nahrungsmittel, protestierten und erklärten, die Bierakzise würde sie zugrunde richten.<sup>70</sup>

<sup>65</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1628, 16. 12. 1442.

<sup>66</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1611, 5. 10. 1442. Der Arrestierungsbefehl mußte, da er nicht zur Zufriedenheit ausgeführt wurde, noch einmal bekräftigt werden. Städte wie Haarlem und Monnikendam beachteten ihn kaum und setzten sogar ihren Handel mit Amsterdam fort.

<sup>67</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1896, 29. 1. 1448.

<sup>68</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1658, 1. 6. 1443 u. n. 1660, 12. 8. 1443.

<sup>69</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1706, 27. 1. 1444.

<sup>70</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1706, 27. 1. 1444. Das hätte für die Haarlemer Brauer oder für die Stadt für das Jahr 1442–43 die Summe von 135 Pf. grote ausgemacht. Berechnet nach v. Loenen, *De Haarlemse brouwindustrie voor 1600*, Diss. Amsterdam 1950, Tab. VIII, S. 45.



Während sich die Ratsvertreter von Gouda, Leiden und Rotterdam zunächst den Vorschlägen der Ritterschaft noch anschlossen, distanzierten sie sich wenige Monate später – jetzt im Bündnis mit Amsterdam – im Mai 1444 energisch hiervon, weil sie ihre Bürger als Verbraucher, aber auch als Produzenten trafen.<sup>71</sup>

Wegen der ausbleibenden Zahlungen griffen die preußischen Städte zu Gegenmaßnahmen, die den beiderseitigen Handel empfindlich störten, ja teilweise lahmlegten.<sup>72</sup> Erst 1448 konnten durch die Vereinbarungen im Vertrag von Bremen mit Preußen günstigere Verhältnisse herbeigeführt werden.

Der Streit um die Erfüllung der in den Kopenhagener Verträgen festgelegten Bestimmungen erfaßte ganz Holland. Er spiegelte zugleich die vielschichtigen, oft gegensätzlichen Interessen der einzelnen Städte und Stände und der in ihnen vertretenen Klassen und Schichten der Bevölkerung in einer komplizierten Phase des Entwicklungsprozesses, in dem das Land sich befand, wider.

Zum vollständigen Bild Hollands im ersten Jahrzehnt nach dem Kriege gehören auch die jetzt wieder auflebenden Kämpfe zwischen den Hoekschen und den Kabeljauschen, die nicht nur als Wirren im Innern oder Parteizwist einzuschätzen sind<sup>73</sup>, sondern deren Charakter und Ausgang die spätere gesellschaftliche Entwicklung nicht unwesentlich mitbestimmen.

Aus allem wird deutlich, daß sich die Lage in Holland in dem den Verträgen von Kopenhagen folgenden Jahrzehnt noch wenig von der Zeit des Kaperkrieges unterschied. Somit fehlten auch die Voraussetzungen dafür, die Möglichkeiten, die die Waffenstillstandsvereinbarungen boten, voll wirksam nutzen zu können.

Der wiederholte Versuch, das Ergebnis des Krieges für Holland nach den wirtschaftlichen und politischen Komplikationen der vierziger Jahre, in denen sich offensichtlich wichtige Veränderungen auch in der gesellschaftlichen Struktur vollzogen, einzuschätzen, muß einseitig bleiben, kann zu Fehlurteilen führen. Dieser Gefahr unterliegt man umso mehr, als dem etwas dunklen Hollandbild häufig die zeitweilig wieder bedeutende Aufwertung des Landweges von Lübeck nach Hamburg – dieser wichtigsten Stütze des Zwischenhandelmonopols – gegenübergestellt wird.

Jedoch trotz aller Kämpfe und Arrestierungen im Innern und der Unsicherheit der

---

<sup>71</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1725, 17. 5. 1444. Eine Reihe anderer Städte Hollands und Westfrieslands wie Alkmar, Hoorn, Medemblik, Enkhuizen, Grotebroek, Monnikendam, Edam, Naarden, Wesp, Muiden, Woerden, Oudevater, Schoonhoven, Gornichen, Huisden, mittlere Städte also, deren gewerbliche Produktion oder deren Handel erst zu wachsen begannen, verhielten sich abwartend, und die Städte Seelands beschlossen, um ihren Vorschlag festzulegen, sogar eine eigene Tagfahrt.

<sup>72</sup> Hirsch, a. a. O., S. 60 f. Siehe hierzu auch unten S. 37 ff.

<sup>73</sup> So u. a. Ketner, a. a. O., S. 21. Siehe hierzu auch S. 169 ff.

Schiffahrtswege entwickelten einzelne holländische Städte bald nach dem Waffenstillstand eine erstaunliche Aktivität. Schon vor Beginn der Stillstandsverhandlungen gingen holländische und seeländische Schiffe in die Baie<sup>74</sup>, um sofort nach dem zu erwartenden Friedensschluß mit dem begehrten Salz auf den Märkten der Ostseeküste erscheinen zu können.

Im Jahre 1443 suchten in kurzer Zeit 120 holländische Schiffe, darunter 40 Baienschiffe, den Hafen von Danzig auf und schon kurze Zeit darauf lag eine andere holländische Flotte vor Stralsund, um von hieraus zu erkunden, ob sie unter sicherem Geleit nach Danzig weitersegeln und den Hafen anlaufen könnte.<sup>75</sup> Eine größere Anzahl von den Schiffen kam aus Amsterdam, das gerade in diesen Jahrzehnten seine führende Stellung unter den Handels- und Gewerbestädten des Landes gewann.<sup>76</sup>

## 2. Ausbau und Festigung ihrer Stellung in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts

Nachdem bis 1450 etwa die schwersten Folgen des Krieges abgeklungen waren, sind die Jahrzehnte danach deutlich durch einen allgemeinen Aufschwung Hollands gekennzeichnet. Schon das Jahr 1451 brachte zwei Ereignisse, die diese Entwicklung förderten und sicherten. 1451 lief der 10jährige Stillstand ab, der zwischen den Holländern und den wendischen Städten geschlossen worden war, ohne daß es in diesem Zeitraum zum Abschluß eines endgültigen Friedensvertrages gekommen war. Im Mai 1444 hatten beiden Parteien, die in Kampen zusammengekommen waren, in 4 Monate andauernden Verhandlungen nur die Bestätigung der Bedingungen von Kopenhagen für die noch verbleibenden 7 Jahre der Waffenstillstandsfrist erreicht.<sup>77</sup> Im August 1451 gelang es nun, da beide Seiten an einer erneuten Aufnahme von Kampfhandlungen nicht interessiert sein konnten, unter Vermittlung des deutschen Kontors in Deventer, den Stillstand um 10 Jahre zu verlängern.<sup>78/79</sup>

Jedoch auch bis 1461 konnte kein endgültiger Friedensvertrag abgeschlossen werden, so daß wiederum der Waffenstillstand um weitere 10 Jahre verlängert wurde. In

<sup>74</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1510, 11. 5. 1441. Hinrich Buck berichtet an Danzig, daß die Seedorthin auszulaufen, in die Baie gefahren seien, dieweil Amsterdam bereit sei, mit 20 Schiffen

<sup>75</sup> Hirsch, a. a. O., S. 134.

<sup>76</sup> Daenell, Blütezeit, Bd. 1, S. 431.

<sup>77</sup> Stahr, a. a. O., S. 65 f.

<sup>78/79</sup> HR 2, IV, n. 8, n. 9, n. 11-13.

ihrer geschickten und inhaltenden Verhandlungsführung erwiesen sich die holländischen Vertreter hierbei den diplomatisch äußerst erfahrenen Ratssendeboten durchaus als ebenbürtig, und die Städte konnten keineswegs von der Position der überlegenen Partei oder gar des Siegers her das Ergebnis dieser Tagfahrten gestalten. Mehrfach wußten die Holländer die für die wendischen Städte gespannten Beziehungen oder die kriegerischen Auseinandersetzungen geschickt für sich auszunutzen.<sup>80</sup>

Erneute Bemühungen, auch 1471 den Stillstand zu verlängern, verliefen jetzt ohne Erfolg, so daß von diesem Jahr ab offiziell wieder der Kriegszustand zwischen Holland und den wendischen Städten herrschte. Daß es dennoch nicht zu Kampfhandlungen kam, hatte seinen Grund in dem offenen Krieg, den die Hanse gegen England führte. Eine erneute kriegerische Auseinandersetzung mit Holland hätte gleichzeitig einen Krieg mit Burgund heraufbeschworen.

Die Holländer waren bereit, die Kampfhandlungen gegen die wendischen Städte wieder aufzunehmen. Sie sahen jetzt eine Möglichkeit, die den Handel und Verkehr einschränkenden Anordnungen der Hansestädte hinwegzuräumen. Der Herzog verbot jedoch seinen Untertanen ein solches Vorgehen, da ein Krieg gegen Frankreich auszubrechen drohte und er deshalb auf ungestörte Handelsverbindungen mit den Hansestädten angewiesen war.

Erst 1474 wurde zu Utrecht ein neuer Stillstand geschlossen. Dieser wurde bis 1504 mehrfach verlängert, ohne daß jemals ein regelrechter Friedensschluß zustande kam.<sup>81</sup>

Die ursprünglichen Streitpunkte wichen bei den Verhandlungen, je weiter die Zeit fortschritt, neu hinzugekommenen Klagen und Beschwerden über Zollerhöhungen, neue Zölle, Arrestierungen und hemmende Ein- und Ausfuhrbestimmungen. Trotz der zahlreichen gegenseitigen ernsten Drohungen, der Spannungen und Reibereien wurden die Beziehungen zwischen den wendischen Städten und Holland in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts durch keine erneute offene kriegerische Auseinandersetzung belastet, was sicher dem weiteren Vordringen der Holländer günstig war.

Ein Problem, das immer stärker bei den Verhandlungen und auf den Tagfahrten der Hansestädte in den Vordergrund trat, ja fast symbolhaften Charakter für das Verhältnis Holland = wendische Städte gewann, war das Bestreben der Städte, die holländische Frachtfahrt, den holländischen Handel und Teile der gewerblichen Exportproduktion den Bestimmungen des Brügger Zwangstapels zu unterwerfen. Ge-

<sup>80</sup> Auch die Orte für die Verhandlungen über einen Friedensvertrag bestimmten im wesentlichen die Holländer. 1444 und 1454 war es Kampen, und als die Städte für 1463 Bremen als Verhandlungsort vorschlugen, einigte man sich schließlich auf das für die Holländer günstigere Gröningen.

<sup>81</sup> Siehe hierzu Stahr, a. a. O., S. 76.

rade in dieser Stapelpolitik trat in den Jahren 1451–1456 durch eine handelspolitische Aktion der Hansestädte für die Holländer eine spürbare Entspannung ein, die ihre Position festigen half und den Aufschwung entwicklungsbestimmender Produktionszweige förderte.

Nachdem es in den Jahren zuvor zwischen den Hansekaufleuten und den vier Leden in Flandern wegen der Verletzung hansischer Privilegien zu andauernden Spannungen und Streitigkeiten gekommen war, glaubten die Kaufleute, die flandrischen Städte durch eine Stapelverlegung und eine gleichzeitige Verkehrssperre für Flandern unter Druck setzen zu können. 1451 zog das Brügger Kontor nach Deventer und später nach Utrecht. Diese Aktion erwies sich als Fehlschlag, weil die neuen Stapelstädte wegen ihrer ungünstigen Lage den hansischen Handelsverkehr nicht auf sich zu ziehen vermochten und der Stapel von vornherein von den Fremden, aber auch von den Hansekaufleuten in einem Maße mißachtet wurde, daß diese vorher mehrfach erfolgreiche Maßnahme jetzt in ihrem Ergebnis fast wirkungslos blieb. Günstigere Häfen in den Niederlanden hätten sich wohl angeboten, lagen jedoch wie Flandern im burgundischen Herrschaftsbereich und kamen deshalb nicht in Betracht.

Vorteile aus der Stapelverlegung zogen die holländischen Häfen, der holländische Fernhandel, die Frachtfahrer und vor allem die holländische Tuchindustrie.<sup>82</sup> Amsterdam und andere Hafencities nahmen einen beträchtlichen Teil der Schiffe auf, die zu früheren Zeiten Flandern anliefen. Die tiefer gehenden Kornschiffe waren geradezu auf die holländischen Häfen angewiesen. Die Tuchindustrie Leidens blühte gerade in diesen Jahren auf<sup>83</sup>, und in anderen Städten wurde ihre Entstehung offensichtlich begünstigt, weil die flandrischen Tuchwaren vom hansischen Markt ausgeschlossen waren und die holländischen jetzt für Jahre ihre Stelle einnehmen konnten. Das erfolgreiche Eingehen auf die neuen Marktbedingungen wäre unter zukunftsübigen Produktionsbedingungen hin. Es ist jedoch schwer möglich, das weitere Vordringen der Holländer in die Ostsee, das Anwachsen ihrer Konkurrenz in diesem Zeitraum exakt in Zahlen darzustellen, da hierfür kaum auswertbares statistisches Material zur Verfügung steht. Dennoch lassen sich das Wirken der Holländer, ihre zunehmende Aktivität, ihre Erfolge und Mißerfolge ebenso fassen, wie sich gewisse Entwicklungs-

<sup>82</sup> Vollbehr, a. a. O., S. 47; Pagel, a. a. O., S. 457; Stahr, a. a. O., S. 67; Daenell, *Blütezeit*, Bd. 1, S. 424 ff.

<sup>83</sup> Posthumus, *Gesch. Leid. lakenind.*, S. 244 f. P. weist auf den starken Rückgang der flämischen Tuchindustrie und auf den in diesen Jahren steigenden Absatz leidenscher Tuche hin. Die Einkünfte von der „strykerie“ – es handelte sich um eine Abgabe für das Messen der auszuführenden oder zu verkaufenden Tuche – stiegen. 1449 betrug sie 540 Pf. gr.; 1450: 562; 1451: 641; 1453: 750; 1454: 725; und 1455: 750 Pf. gr.

linien herauskristallisieren. Das trifft in nur geringem Maße für den Verkehr der Holländer in den wendischen Städten selber zu, obwohl auch hier Holländer und Hansekaufleute zu Geschäften zusammenkamen. Über die Beziehungen beider Partner in den wendischen Städten fließen die Quellen spärlich, so daß sie kaum zu gültigen Aussagen berechtigen. Greifbar werden die Auseinandersetzungen vielmehr dort, wo der Handelsprofit vor allem realisiert wurde, an den Brennpunkten des hansischen Zwischenhandelsmonopol in den skandinavischen Ländern, vor allem in Dänemark, in den preußischen und livländischen Städten mit Danzig an der Spitze, und im flandrisch-holländischen Gebiet beim Ringen der Holländer gegen ihre Unterwerfung unter den Brügger Zwangsstapel. —

Danzig als einer der bedeutendsten Ein- und Ausfuhrhäfen für den holländischen Frachtfahrer und Kaufmann bietet mit seinen bereits bearbeiteten Quellen wichtige Einblicke in den Prozeß des Eindringens der Holländer in den Ostseeraum. Die Beziehungen zwischen der Hansestadt Danzig und Holland waren in den Jahrzehnten nach 1441 in besonderem Maße den Auswirkungen handelspolitischer Ereignisse unterworfen. Sie erscheinen damit verwickelter, und die wirkenden Kräfte sind nicht immer leicht überschaubar. Im Grunde beobachteten wir eine solche Lage schon zu Beginn des Krieges 1438. Während die Jahre vorher im allgemeinen das Bild friedlichen Handels zwischen beiden Partnern boten, wurden jetzt Preußen und Livland — wie schon erwähnt — von holländischer Seite ausdrücklich in die Kriegsmaßnahmen einbezogen<sup>84</sup>, und das, obwohl der Hochmeister sich gegen einen Abbruch des freien Handelsverkehrs sträubte.<sup>85</sup> Auch in den folgenden Wochen versuchte der Hochmeister, den Orden und die preußischen Städte aus dem Krieg herauszuhalten. Wiederholt erinnerte er an die vielen Vergünstigungen, die den Holländern in Preußen eingeräumt worden seien, und bestätigte ihnen im scharfen Gegensatz zu den Forderungen Lübecks und der wendischen Städte erneut den freien Verkehr.<sup>86</sup> Erst nach dem Raub der 22 preußischen und livländischen Schiffe 1438 trat für 2 Jahre eine vollständige Handelssperre für die Holländer in Danzig ein. Im Frieden von Kopenhagen

---

<sup>84</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1317, 20. 4. 1438. Die Holländer begründeten ihr Vorgehen damit, daß die wendischen Städte sonst unter Vorgabe, aus Preußen zu kommen, weiter Handel treiben konnten.

<sup>85</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1316, 20. 4. 1438; HR II, 2 n. 214, 26. 4. 1438. Auf die Aufforderung der wendischen Städte, sofort jede Getreidezufuhr für die Holländer zu sperren, antwortete der Hochmeister des Ordens, er wolle seine Leute zwar unterrichten und warnen, von einem Handelsverbot jedoch absehen.

<sup>86</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1391, 31. 5. 1438. Selbst eine Reihe von Belästigungen Danziger Kaufleute und Schiffer vermochten diese Haltung nicht zu ändern, und noch am 30. Mai 1438 wurden die Geleitzusicherungen vom Hochmeister wiederholt.

verpflichteten sich die holländischen Vertreter, den Schaden durch die Zahlung von 9000 Pfd. grote, die in vier Terminen zahlbar sein sollten, zu ersetzen und auch in den nächsten Jahren die übrigen Beschwerden abzustellen.<sup>87</sup>

Die alten Verhältnisse schienen wieder hergestellt.<sup>88</sup> Die Holländer jedoch beachteten die Bestimmungen des Kopenhagener Vertrages nur insoweit, als sie sehr bald wieder in Preußen erschienen. Den Zahlungstermin für die erste Rate der Schadenersatzsumme ließen sie verstreichen. Aber trotz der großen Gefahr, die durch diese Haltung ihren Schiffen und Waren in Danzig und anderen preußischen Häfen drohte, waren sie bald wieder dort zu finden. Einzelne Städte wie Amsterdam, Brielle, Brouwershagen und Zierikzee suchten sich aus den gesamtholländischen Zahlungsverpflichtungen zu lösen, indem sie nur für ihre Bürger die Zusicherung des freien Geleits zu erreichen trachteten.<sup>89</sup>

Danzig forderte nun vom Hochmeister scharfe Maßnahmen gegenüber den Holländern. Dieser zeigte sich jedoch immer wieder zu Verhandlungen geneigt, da Orden und Adel die Interessen des flachen Landes repräsentierten und als unmittelbare Lieferanten der von den Holländern begehrten Waren die Handelspolitik der Danziger Zwischenhändler ablehnten. Freie Märkte, ungehinderte Handelstätigkeit in den Städten und unmittelbaren Kontakt zu den ausländischen Kaufleuten, in erster Linie zu den Holländern und Engländern, strebten sie an.<sup>90</sup> Ihnen mußte es völlig gleichgültig bleiben, wie die Danziger zu ihren Schadenersatzgeldern kamen. Das längere Ausbleiben der Holländer ließ die Preise für das Getreide, das Holz und die übrigen Waldprodukte sinken, und die Landgebiete waren den Preismanipulationen der Danziger Kaufleute ausgeliefert. So ist es nicht verwunderlich, daß im Zusammenhang mit den nachfolgenden Ereignissen die Gebiete Birkenau und Thorn ihren Unwillen über die von Danzig durchgesetzte Handelspolitik gegenüber dem Hoch-

<sup>87</sup> Hirsch, a. a. O., S. 130.

<sup>88</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1561, Jan. 1442 erhielten die Holländer freies Geleit.

<sup>89</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1625, n. 1626, n. 1627, Nov. 1442. Amsterdam bereitete die Danziger schon im November 1442 auf das Ausbleiben der ersten Rate vor, es erklärte, die Abwesenheit des Herzogs und die Zwietracht im Lande trügen die Schuld. Gleichzeitig bemühte es sich um Geleitzusicherungen. — Poelman, Bronnen . . . , n. 1641, n. 1642, 20. 3. 1443 und 3. 3. 1443. Wojewodschaftsarchiv Gdańsk, im folgenden WAP, 300 D/19, 82; 300 D/19, 84, Zierikzee, 2. 3. 1443, Brouwershagen und Zierikzee bitten um Geleit. — Poelman, Bronnen . . . , n. 1687 n. 1688, n. 1689, n. 1690, n. 1695, n. 1696; WAP Gdańsk 300 D/19,71 Brügge, 8. 9. 1443; 300 D/19,77 Danzig, der Schadenersatzsumme gegen Freilassung einiger seiner Bürger und Freiheit des Verkehrs zu übernehmen. Die Stadt zahlte auch eine Summe an den vermittelnden deutschen Kaufmann zu Brügge, die dann allerdings von livländischer Seite beschlagnahmt wurde.

<sup>90</sup> Toeppen, Akten der Ständetage Preußens II, 2, n. 393, 629; Poelman, Bronnen . . . , n. 1745.

meister äußerten und energisch forderten, daß die Holländer frei ins Land kommen und alle Straßen zu Wasser und zu Lande wie jedermann frei benutzen könnten.<sup>91</sup>

Die Stadt Graudenz erweiterte diese Forderung etwa zur gleichen Zeit dahin, daß den Holländern neben dem freien Geleit ein längerer Zeitraum zur Bezahlung ihrer Schadenersatzsumme eingeräumt würde.<sup>92</sup> Ähnlich wandten sich die Gebiete Schönsee, Leipe und Golup an den Hochmeister und erklärten, daß er nicht einen Teil seiner Untertanen fördern und gleichzeitig drei Teile verderben lassen dürfte. Sie müßten sich vom Acker ernähren, und der Ackermann habe wohl das Zwölfwache von der Summe, die die Städte beanspruchten, gezahlt, weil ihr Getreide nichts gegolten habe.<sup>93</sup>

Diese Widersprüche in Preußen, der Gewinn durch die Frachtfahrt und die lohnenden Handelsprofite führten die Holländer trotz der angespannten Beziehungen 1443 in großer Zahl nach Danzig. Nicht weniger als 80 z. T. mit Heringen beladene Schiffe trafen Pflingsten in Danzig ein, und 40 große Schiffe, mit Baiensalz beladen, folgten ihnen. Die Danziger Kaufmannschaft machte nun ihre Drohungen wahr, arrestierte zunächst die 80 Schiffe mit Mann und Gut und führte mit den Kapitänen und Kaufleuten der 40 Baiensalzschiffe unter Zusicherung freien Geleits Verhandlungen. Sie brach dann das gegebene Geleitsversprechen, setzte eine Anzahl auch dieser Kaufleute und Schiffer gefangen und führte ihre Schiffe, die wegen völliger Windstille den Ankerplatz auf Reede nicht verlassen konnten, in den Hafen.<sup>94</sup>

Die Schiffer der Flotte erboten sich, am 15. Juni 1250 Pf. grote, die Hälfte der ersten Rate der im Vertrag von Kopenhagen vereinbarten Summe, zu zahlen, weil sie nicht der Rückfracht und weiterer Heringsfahrten in diesem Jahr verlustig gehen wollten.<sup>95</sup> Für die Frachtfahrer war der Gewinn in großem Maße von der Schnelligkeit des Umschlags im Warenverkehr, von dem möglichst pausenlosen Einsatz ihrer Schiffe abhängig. Die Kaufleute jedoch weigerten sich, die andere Hälfte aufzubringen. Erst im Juli kam es zu einem Übereinkommen zwischen den festgenommenen Holländern und dem Danziger Rat. Sämtliche Holländer wurden verpflichtet, im Verhältnis der in Danzig konfiszierten Güter bis Michaelis des Jahres die Summe für die

<sup>91</sup> Hirsch, a. a. O., S. 131; Malovist, M., Über die Frage der Handelspolitik des Adels in den Ostseeländern im 15. und 16. Jahrhundert, HGBil. 75/1957, S. 36.

<sup>92</sup> Toeppen, Akten . . . II, n. 394, S. 631; Poelman, Bronnen . . . , n. 1750, 1. 12. 1444.

<sup>93</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1751, 1. 12. 1444.

<sup>94</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1853, 1. 4. 1447. So die Darstellung in den Klageschriften der Holländer. Siehe hierzu auch Hirsch, a. a. O., S. 132; Daenell, Blütezeit, Bd. 1, S. 426

<sup>95</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1853 § 2; Hirsch, a. a. O., S. 134. Die Holländer waren in der Hoffnung nach Danzig gekommen, in spätestens 3-4 Wochen neue Fracht zu erhalten. Ein Teil wollte auf dem Rückwege an der Heringsfahrt teilnehmen.

erste Rate aufzubringen. Daraufhin wurden ihnen die Freiheit der Person und freier Verkehr zugesichert. Ein Teil von ihnen verblieb aber auch weiterhin in der Gefangenschaft. Alle Holländer, also auch diejenigen, die in Danzig verblieben, hatten bis zur Bezahlung der Summe einen Danziger Bürgen zu stellen. Diese Bürgen, die ihr liegendes Besitztum zum Pfande setzen mußten, fanden sowohl Kaufleute als auch Schiffer verhältnismäßig schnell<sup>96</sup>, so daß damit für kurze Zeit die Voraussetzungen für den freien Verkehr in Danzig geschaffen wurden. Auskunft darüber, in welchem Maße die Danziger Kaufmannschaft, an der Spitze eine Reihe der bedeutendsten Rats- und Handelsherren, an diesem Verkehr interessiert war, gibt die erhaltene umfangreiche Bürgschaftsliste.<sup>97</sup>

Mit dieser Aktion Danzigs traten nun keineswegs Ruhe und Stetigkeit in den Beziehungen ein, weil holländische Städte ihrerseits begannen, sich an Danziger Schiffen für die erzwungene Bezahlung schadlos zu halten. Die darauf von Danzig erlassenen Gegenmaßnahmen trafen die holländische Konkurrenz empfindlich, weil hierbei kaum noch die Aufbringung der Schadenersatzsumme im Vordergrund stand, sondern die Basis der holländischen Handelsposition getroffen wurden.<sup>98</sup> Die Holländer verloren ihre bevorrechtigte Stellung in Danzig. Der direkte Handel mit dem Hinterland und namentlich mit Polen wurde ihnen wie den anderen Fremden schon vorher verboten und der Besuch des Artushofes untersagt. Der Verkauf von Hering war nur noch in mindestens halben Lasten zulässig, wodurch der rege holländische Kleinhandel ausgeschaltet werden sollte. Darüber hinaus wurde 1445 in ganz Preußen der Bau und Verkauf von Schiffen an ausländische Käufer unter strenge Strafe gestellt.

Alle diese Maßnahmen zwangen die Holländer an den Verhandlungstisch und nach endlosen Zusammenkünften kam es im Dezember 1448 in Bremen zu einem Vergleich zwischen den Bevollmächtigten des Hochmeisters von Preußen und des Herzogs von Burgund. Die Schadenersatzsumme in Höhe von 9000 Pfd. grote sollte durch einen Pfundzoll, erhoben von allen Schiffen und Gütern, die nach Preußen oder Livland kamen oder nach Holland ausliefen, aufgebracht werden.<sup>99</sup> Es wird deutlich, daß es

<sup>96</sup> WAP Gdańsk, 300 D/19,79.

<sup>97</sup> Ebenda.

<sup>98</sup> Daenell, *Blütezeit*, Bd. 1, S. 427; Ketner, a. a. O., S. 118 f.; Hirsch, a. a. O., S. 131 f.

<sup>99</sup> Poelman, *Bronnen* . . . , n. 1857, 10. 5. 1447, n. 1937, 7. 12. 1448; Daenell, *Blütezeit*, Bd. 1, S. 427. Schiffe mit einer Tragfähigkeit bis zu 50 Last sollten 2 Pf. grote, bis 100 Last 3 Pf. grote, bis 200 Last 4 Pf. grote und darüber 5 Pf. grote bezahlen. Bei dem Gut mußten vom Pf. grote ihres Wertes 8 grote sowohl bei der Einfuhr als auch bei der Ausfuhr bezahlt werden. Diese Belastung war beträchtlich. Allein bei den Waren machte die Abgabe etwa  $3\frac{1}{3}\%$  des Warenwertes aus. Bei einer angenommenen Ladung von 70 Last Baiensalz verteuerte sich diese Ware um etwa 9 Pf. grote 12 sh.



bei dieser Abgabe nicht nur um die Abtragung der alten Schuld, sondern um eine Belastung des Handels der holländischen Konkurrenz ging, die sie gegenüber den Danziger Kaufleuten benachteiligen sollte.

Nach dem Vertrag von Bremen blieben weitere Spannungen zwar nicht aus, jedoch entwickelten sich die Beziehungen so, daß sich der Handelsverkehr der Holländer in Preußen – selbstverständlich unter den angeführten Einschränkungen – etwas stabilisierte.

Überblickt man die Entwicklung der Beziehungen zwischen Holland und Preußen und Livland im Jahrzehnt nach dem Kriege der wendischen Städte gegen Holland, so bietet sich dem Betrachter ein scheinbar unentwirrbares Knäuel von Verhandlungen und Tagfahrtbeschlüssen, von Arrestierungen und Schädigungen auf See, von Klagen und Gegenklagen dar, in dessen Mittelpunkt fast immer die Schadenersatzforderung aus dem Kopenhagener Vertrag steht. Dieses Bild prägt sich umso nachhaltiger ein, als auch in den Darstellungen zur Hansogeschichte der Kampf um die Zahlung der einzelnen Raten der 9000 Pfd. grote als Ursache für die Gegensätze zwischen beiden Partnern angesehen wurde. Eine solche Sicht läßt andere mitwirkende Faktoren hinsichtlich des Charakters der Auseinandersetzungen zu sehr in den Hintergrund treten.

Die Schiffe der holländischen Städte waren schon kurz nach dem Waffenstillstand in den preußischen und livländischen Häfen zu finden. Über den Umfang ihres Handelsverkehrs lassen sich für das Jahrzehnt kaum genaue Angaben machen.<sup>100</sup> Eine gewisse Einschätzung des Umfangs des Handels und der nach Danzig ein- und ausgeführten Güter vermittelt die Summe eines Pfundzolls, welcher im September 1441 durch den Hochmeister wieder eingeführt und bis zum Mai 1447 erhoben worden war.<sup>101</sup>

Nach Angaben der Holländer waren in diesem Zeitraum etwa 4000 Pf. grote gezahlt worden.<sup>102</sup> Das würde bedeuten, daß der Wert der ein- und ausgeführten Güter und Schiffe in jedem dieser Jahre 104 730 Pfd. grote betrug.<sup>103</sup> Nimmt man den Durchschnittswert von Schiff und Ladung der auf der Trade genommenen 22 Baiensalzschiffe als Schiffs- und Ladungsgröße, ergäbe das in diesen Jahren einen jährlichen Durchschnittsverkehr von etwa 90 Schiffen in der Größe von ungefähr

<sup>100</sup> Vgl. Ketner, a. a. O., S. 118. Zahlreich jedoch sind in diesen Jahren Korrespondenzen, die den Geschäftsverkehr, Kreditvereinbarungen oder Erbschaftsangelegenheiten betrafen.

<sup>101</sup> Hirsch, a. a. O., S. 133; Daenell, Blütezeit, Bd. 1, S. 428.

<sup>102</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1853 § 7. Die genannte Summe kam der wirklich gezahlten sicherlich sehr nahe, da sie in Vorbereitung auf die Bremer Verhandlungen 1447/48 aufgestellt und von den Bevollmächtigten des Ordensmeisters wie kaum eine andere überprüfbar war.

<sup>103</sup> Hirsch, a. a. O., S. 133.

125 Last mit einer Ladung von 18 Hundert Salz für die Einfuhr und für die Ausfuhr Waren im gleichen Werte.<sup>104</sup> Da diese Zahl aus einer angenommenen durchschnittlichen Schiffsgröße, wie sie auf dieser Handelsroute durchaus üblich war<sup>105</sup>, und einem hierzu im Verhältnis gleichfalls angenommenen Ladungswert ermittelt wurde, kann die wirkliche Zahl bei veränderter Schiffsgröße und anderen Ladungswerten beträchtlich davon abweichen.<sup>106</sup> Außerdem vermag eine solche Überschlagsrechnung hierbei auch Schwankungen, die innerhalb der einzelnen Jahre durch politische Ereignisse auftraten, nicht zu erfassen. Dennoch spiegeln die Zahlen die Handelsaktivität wider, die von holländischer Seite in diesen Jahren trotz beträchtlicher Schwierigkeiten im eigenen Land entwickelt wurde.

Mit der Flotte von 1443 erschienen aber nicht allein die wohl erwünschten Frachtfahrer, sondern auch eine Anzahl Kaufleute, die nicht nur in Danzig Handel trieben, sondern auch die Verbindung zu den Landgebieten suchten und hier dringend erwartet wurden.<sup>107</sup>

Gegen die Konkurrenz der in jener Zeit in Preußen immer aktiver werdenden holländischen Kaufleute richteten sich die Einschränkungen und Verbote, die die Danziger Kaufmannschaft beim Hochmeister des Deutschen Ordens als ihrem Landesherrn durchzusetzen verstand. Ein Druckmittel war hierbei nicht zuletzt der ständige Hinweis auf die ausbleibenden 9000 Pfd. grote, weil eine endliche Bezahlung der einzelnen Raten die Bürger vieler preußischer und livländischer Städte verlangten. Die durch diese Beschlüsse erreichten Einschränkungen und Belastungen des holländischen Handels kamen in erster Linie der Zwischenhändlerschicht der mächtigsten preußischen Handelsstädte zugute, während andere Städte von dieser Politik eine nachhaltige Schädigung befürchteten.<sup>108</sup>

Es wurden Bedenken gegenüber den Pfundzollvereinbarungen geäußert, da man damit rechnen mußte, daß die Holländer wegen der großen Belastung des Handels

<sup>104</sup> Errechnet nach der Aufstellung der preußisch-livländischen Schadenersatzforderungen. Poelman, Bronnen . . . , n. 2205. Die hier aus der Schadenersatzliste für Baiensalz und Salz aus Lissabon eingesetzten Durchschnittspreise von 20 bzw. 24 Pf. grote für das Hundert stimmen auch mit den von Hirsch für die 40er Jahre genannten Preise überein. Siehe hierzu Hirsch, a. a. O., S. 358

<sup>105</sup> Die 22 Schiffe hatten durchschnittlich eine Ladung von 127 Last Salz an Bord. Da sie außerdem einige wenige andere Waren geladen hatten, muß das absolute Fassungsvermögen der Schiffe etwas höher angesetzt werden.

<sup>106</sup> Siehe als Beispiel die 120 nach Danzig einlaufenden Schiffe im Jahre 1443. Oben S. 39.

<sup>107</sup> Vgl. die Beschwerden der Landgebiete, oben S. 38 f.

<sup>108</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1874, 29. 6. 1447, n. 1876, 1. 7. 1447.

ausbleiben<sup>109</sup> oder andere, auch preußische Häfen anlaufen würden, in welchen die städtische Verwaltung die Zollregelung weniger streng handhabte.<sup>110</sup>

Die Beschränkung der Freizügigkeit ihres Handels empfanden die Holländer bald als äußerst drückend. Schon im März 1450 – die Ausführungsbestimmungen des Bremer Vertrages waren gerade erst wirksam geworden – bat der Herzog von Burgund den Hochmeister, den Zoll wieder abzusetzen.<sup>111</sup> Ein umfangreicher Briefwechsel und erneute zahlreiche Verhandlungen folgten.<sup>112</sup> Hierbei hielten die Holländer ihre Gegner oft lange hin, konnten unendlich zäh und hartnäckig, aber dann auch wieder äußerst beweglich auftreten. War es erforderlich, scheuten sie kein Risiko und gingen rücksichtslos vor. Die Ausführungen des Bremer Vertrages wurden häufig umgangen. Neue Streitpunkte kamen hinzu, so daß in den nächstfolgenden Jahren in der Tat nicht die Vereinbarungen von Bremen, sondern sehr labile, zeitlich begrenzte Kompromisse die Grundlage der Handelsverbindung bildeten. Den Holländern genügte dieser Zustand offensichtlich. Danzig gelang es nicht, den Unternehmungsgeist der holländischen Kaufleute entscheidend zu treffen, ihren Handel zu kontrollieren und von sich abhängig zu machen. Es erreichte nicht einmal die Bezahlung der 9000 Pfd. grote.<sup>113</sup>

Dagegen wurden in der Stadt ernste Bedenken gegen die durch hansische Beschlüsse reglementierte Handels- und Gewerbepolitik des Rates der Stadt laut.<sup>114</sup> So wandten sich die Schiffbauer mit der Bitte an den Hochmeister, den Bau von Schiffen für Fremde, insbesondere für Engländer, Holländer und Seeländer wieder zu gestatten und sich von den Hansestädten keine Vorschriften machen zu lassen. Gegenwärtig sei es so, daß auf der Lastadie Masten, Boote, Ankerzeug, allerlei Holzarten und Gegenstände, die zum Schiffbau dienten, verkauft, außer Landes geführt und dort zum

<sup>109</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1917, 29. 7. 1448. Der Komtur von Elbing erklärte, es sei besser, die Summe in kleinen Raten zu bekommen, als die Leute aus Holland und Seeland entbehren zu müssen.

<sup>110</sup> Hirsch, a. a. O., S. 132; Poelman, Bronnen . . . , n. 1982. Danzig beschwerte sich über eine solche Haltung bei Königsberg.

<sup>111</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1974, 22. 3. 1450.

<sup>112</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1976, n. 1977, n. 1979, n. 1980, n. 1983, n. 1984, n. 1990, n. 1991, n. 1993, n. 1994, n. 1995, n. 1996, n. 1997, n. 1999, n. 2000, n. 2001, n. 2005, n. 2008, n. 2009. Die Städte wandten sich selber an den Hochmeister. Dieser erklärte, er würde einer Absetzung des Pfundzolls zustimmen, wenn sich 3 Städte Hollands, nämlich Amsterdam, Leiden und Hoorn, – und 3 Städte Seelands, Middelburg, Zierikzee und Brielle, zur Zahlung dieser Summe bereit erklären würden. Darauf ließen sich die genannten Städte nicht ein.

<sup>113</sup> WAP Gdańsk 300 D/20,216. In dieser Quelle sind die Verhandlungen von 1438 bis 1483 zusammengefaßt; Hirsch, a. a. O., S. 133 „... jedenfalls waren bis 1483 die 9000 Pf. noch nicht bezahlt.“

<sup>114</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1918, n. 2062, n. 2068, 31. 7. 1448–27. 2. 1453.

Schiffbau verwandt würden. Früher seien die Schiffe in Danzig gebaut worden, und das gemeine Volk habe Nutzen und „profith“ gehabt, wie es jetzt Schaden und Verderb habe.

Als im Frühjahr 1453 200 Schiffbauer geschlossen zum Rat zogen, warnte dieser davor, einen Auflauf zu machen, änderte, an den hansischen Beschlüssen festhaltend, jedoch nichts. Er gab ihnen vielmehr die interessante Empfehlung, Schiffe zu bauen, mit ihnen nach Holland und Seeland zu segeln, sie dort zu verkaufen und die 3 mark Goldes, die als Strafe für diese Handlung festgelegt waren, zu zahlen.<sup>115</sup> Diese oppositionelle Haltung zeigte sich einen Monat später erneut, als die Schiffbauer es ablehnten, einen von der Stadt geforderten Schoß zu zahlen.<sup>116</sup> Sie konnten jetzt außerdem die Ankerschmiede, die Brauer und Bäcker zur Zahlungsweigerung bewegen und, gestützt auf diese, ihre Bitte erneut beim Ordensmeister vorbringen. Dieser, offensichtlich durch Danzigs heimliche Rüstungen mißtrauisch geworden, suchte Verbündete und entsprach jetzt ihren Forderungen.<sup>117</sup>

Zeigte schon die Beschwerde der Landgebiete beim Hochmeister, daß in den Auseinandersetzungen der konkurrierenden Partner Holland und Danzig, Triebkräfte mitwirkend auf den Plan traten, die allgemein noch zu wenig Beachtung finden, so wird das bei dem Vorgehen der Schiffbauer noch deutlicher. Überhaupt ist es notwendig, den Auswirkungen städtischer Handelspolitik mit ihren Verkehrsmaßnahmen Transaktionen, Arrestierungen und Beschlagnahmen nicht nur bei den Ratsmitgliedern, der patrizischen Oberschicht oder den Kaufleuten nachzugehen, sondern bei allen Teilen der Bevölkerung, die unmittelbar betroffen werden, auch wenn die Quellen hier spärlich fließen. So wird von Danziger Seite hervorgehoben, daß sowohl nach dem Raub der Baienflotte 1438, aber ebenso nach dem Ausbleiben der Schadenersatzgelder ein Teil der Betroffenen mit schwacher wirtschaftlicher Grundlage in völlige Armut gerieten, die Stadt oft unter Zurücklassung der Familie verließen oder zu Landläufern wurden. Andere verzweifelten völlig „... und haben sich selbir entleibet, dodurch seel und leip zcu nichte gegangen ist“.<sup>118</sup>

Nachdem im Jahre 1443 die holländischen Schiffe in Danzig festgehalten und Schiffer und Kaufleute arrestiert worden waren, hatten die Frachtfahrer als erste die Zahlung der Hälfte der geforderten Summe angeboten. Sicher geschah das vorwiegend, um möglichst bald Rückfracht zu bekommen und die Heringsfahrt nicht zu ver-

<sup>115</sup> HUB VIII, n. 225, Anm. 1. Das war die nach der Lübecker Rezessen von 1441 und 1447 als Buße für den Schiffsverkauf an Butenhansen festgelegte Summe.

<sup>116</sup> Es handelte sich hierbei um eine vom preussischen Bund zur Aufbringung von Prozeßkosten am kaiserlichen Hof beschlossene Umlage. HUB VIII, n. 233, Anm. 1.

<sup>117</sup> HR 2 IV, n. 167.

<sup>118</sup> Poelman, Bronnen ... , n. 1850 § 3.

säumen, aber sicher ebenso, um nicht bei ungünstigen Witterungsbedingungen des Spätherbstes die Rückreise antreten zu müssen. Durch die schleppende Verhandlungsführung konnte ein Teil der Schiffe, darunter auch kleinere Heringsbuisen, erst zu einer Zeit auslaufen, zu der man unter üblichen Bedingungen zur Umlandfahrt nicht mehr aufbrach.<sup>119</sup> Tabelle 1 zeigt, welche dieser Schiffe zum großen Teil mit der gesamten Besatzung sanken.<sup>120</sup>

Tabelle 1

Name d. Schiffers Herkunft d. Schiffes	Größe u. Wert d. Schiffes	Wert d. Ladung u. Fracht	Ort des Untergangs
1) Coppessoen Amsterdam	Holk, 100 Last u. mehr 100 Pf. grote	270 Pf. grote 100 Pf. grote	unter Bornholm
2) Jan Lambertsoen Amsterdam	Holk, 125 Last 125 Pf. grote	340 Pf. grote 125 Pf. grote	unter Norwegen im Eisgang
3) Peter Woutersoen	Kreier, 60 Last 60 Pf. grote	175 Pf. grote 65 Pf. grote	unter Norwegen im Eisgang
4) Claes Jacop	60 Last	170 Pf. grote (Wert d. Lad.)	Bornholm: mit dem Schiff ertranken 4 Amsterdamer Bürger
5) Jan die Goeyer Hoorn	Kreier, das weitere war nicht zu ermitteln		
6) Jacop Claisoen Hoorn	mußte seine Ladung Roggen, Wagenschoß und Klappholz im Sturm über Bord werfen		
7) Pieter Hujesoen van der Heye Brielle	1 große Buise Schiff, Gut u. Fracht zus. 400 Pf. grote		unter Holland
8) Pier Aerntsoen van Swartewale	1 große Buise Schiff, Gut u. Fracht zus. 400 Pf. grote		opt' riff

Außerdem beklagten Schiedam und weitere Städte und Dörfer Schiffsbeschädigungen und Warenverluste, die durch Sturm und See entstanden waren.

Die genannten Beispiele runden das Bild jener Auseinandersetzung, Kaperei, Arrestierung, politische und ökonomische Zwangsmaßnahmen waren die Ursachen für den

<sup>119</sup> Poelman, Bronnen . . ., n. 1853. „Vele hebben hoir scip ende goet, ome dattet wynterlic was, doe sij eerst zellen mosten, in ter zee verloren.“

<sup>120</sup> Ebenda.

sozialen Niedergang oder gar den Tod mancher Bürger. Es traf nicht nur die Handelsherrn, Kaufleute und Frachtfahrer. Durch Erbteilung gelangten manche Einwohner der Seestädte in kleinen Partenebesitz, andere setzten ihre Sparpfennige für die Spekulation ein und wollten nach dem Vorbild der Kaufleute an dem Geschäft teilhaben.<sup>121</sup> Sie konnten gewinnen, aber auch alles verlieren. Das Risiko lag nicht nur in den möglichen Schiffskatastrophen, wie sie im Seehandel und in der Frachtfahrt nicht ausblieben, sondern ebenso in der Auswirkung politischer und handelspolitischer Aktionen. Auf der andern Seite konnten die gleichen Ursachen zur Anhäufung von Geldvermögen, zur Vermehrung des Kaufmannskapitals führen.

1454 brach zwischen den preußischen Städten mit Danzig an der Spitze und dem Ordensstaat der Krieg aus, der die Herrschaft über ein so wichtiges Getreideausfuhrgebiet in zwei kriegführende Parteien spaltete und damit die holländischen Städte zur Stellungnahme zwang. Sofort verschärfte sich die Rivalität zwischen Danzig und Holland wiederum und erreichte schließlich in dem bald ausbrechenden Kaperkrieg mit Amsterdam einen neuen Höhepunkt.

Danzig hatte zunächst werbend und drohend versucht, Amsterdam zum Abbruch des Verkehrs mit dem Orden zu bewegen. Diese bedeutende Handelsstadt hatte jedoch die Partei des Ordens ergriffen. Als Grund für die Haltung wird mehrfach darauf verwiesen, daß die Holländer in Danzig schon lange ihren eigentlichen Widersacher sahen.<sup>122</sup> Jedoch haben sicher ebenso andere politische und handelspolitische Gesichtspunkte diesen Entschluß gefördert. Das Verhältnis nämlich zwischen dem dänischen König und Danzig war wegen dessen Schwedenpolitik äußerst gespannt. Im Sommer 1455 griff Christian I. auf der Seite des Ordens gegen Polen und die mit ihm verbündeten Städte in den Krieg ein. Eine Parteinahme der Holländer für die preußischen Städte hätte eine Sperrung des Sundes für ihre Schiffe und damit eine Lähmung ihres gesamten Ostseeverkehrs bedeuten können.

Die Getreidezufuhr war für die holländischen Städte lebenswichtig. Mit der Unterstützung des Ordens verbanden die holländischen Frachtfahrer und Kaufleute nicht nur die Forderung nach Einstellung der Pfundzollzahlungen, sondern sie sicherten sich auch den Zugang zu den Waldprodukten des litauischen Hinterlandes. Eine solche Verbindung gewann im Laufe der folgenden Jahre umso mehr an Bedeutung, als die Möglichkeit einer Getreideausfuhr aus dem Hinterland Danzigs durch die kriegerischen Ereignisse und nachhaltigen Verwüstungen sehr erschwert und in manchen Jahren fast unmöglich wurde. Diese Erwägungen – und natürlich der durch das Risiko des Kaperkrieges gewachsene Handelsprofit – erklären einmal die Partei-

<sup>121</sup> Vogel, W., Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, Bd. 1, S. 376.

<sup>122</sup> HUB VIII, n. 233; Daenell, Blütezeit, Bd. 1, S. 428.

nahme der holländischen Städte für den Orden und zum anderen die zupackende Aktivität, ja die Aggressivität gegenüber allen hemmenden Maßnahmen der Danziger.

Als im Frühjahr 1454 der Krieg ausbrach<sup>123</sup>, lagen noch holländische Flotten im Danziger Tief, um von hier aus Handel zu treiben. An diese wandte sich der Hochmeister des Ritterordens mit Erfolg um Hilfe und Unterstützung.

Im Herbst 1455 kamen von den 3 Städten Königsbergs der Löbenicht und die Altstadt und im Juli auch der Kneiphof unter die Herrschaft des Ordens.<sup>124</sup> Sofort sperrte Danzig jeden Verkehr durch die Balge nach Königsberg und nach Memel. Noch im gleichen Jahr jedoch versuchte erstmalig eine Flotte von sechs Baienschiffen, die Pfahlsperren in der Balge gewaltsam zu durchbrechen.

Mit Beginn des Jahres 1456 rüstete Danzig in größerem Maße Auslieger aus. Sein Kaperkrieg richtete sich gegen Dänemark, den Deutschen Orden, den livländischen Orden und gegen alle Besucher der preußischen und livländischen Ordenshäfen.<sup>125</sup> Die Auswirkungen bekamen selbst die wendischen Städte zu spüren, ohne für sich eine Erleichterung in den Verkehrsbedingungen erreichen zu können.

Im Sommer 1456 durchbrach erneut eine holländische Flotte von 12 Schiffen die Sperrvorrichtungen am Balgertief.<sup>126</sup> Sie stand unter Führung des Bürgermeisters von Amsterdam Mewes Peter Reymerssoen, der im Namen der Stadt Amsterdam dem Orden erneut gegen Aufhebung des Schadengeldes von 1448 offiziell seine Hilfe anbot.

Während damit die eindeutig feindliche Stellung Amsterdams zu Danzig noch einmal betont wurde, benutzten andere holländische Städte, denen Danzig, wie zunächst auch Amsterdam, wiederholt den freien Verkehr bei sich zusicherte, die verwickelte Lage, um je nach Gunst der Stunde Häfen der einen oder der anderen kriegführenden Parteien anzulaufen und die vielfältigsten Geschäfte zu machen.<sup>127</sup> Danzig war wäh-

<sup>123</sup> HUB VIII, n. 331; n. 340, n. 381, n. 388. Anfang 1455 bat Danzig den Bürgermeister und Rat von Amsterdam, alle Schiffe und Kaufleute vor dem Besuch der feindlichen Häfen zu warnen. Wohl könnten sie nach Danzig kommen, jedoch könne man nicht garantieren, daß sie Rückfracht bekämen und nach Belieben wieder absegeln könnten. In der Antwort versprach Amsterdam den Danzigern sicheren Handelsverkehr in Holland unter der Bedingung der Gegenseitigkeit.

<sup>124</sup> Simson, P., Danzig im 13jährigen Krieg von 1454–1466, S. 50.

<sup>125</sup> Daenell, Blütezeit, Bd. 2, S. 176; Simson, a. a. O., S. 62 f.

<sup>126</sup> HUB VIII, n. 483, n. 487. Hierbei gingen zwei Schiffe verloren. Schon beim Auslaufen der Flotte bei Texel und später bei Heligoland gingen den Führern derselben Warnungen von Seiten Danzigs zu.

<sup>127</sup> HUB VIII, n. 806. Selbst bei solchen Unternehmungen waren die Holländer zu finden: 1459 erboten sie sich, die Frauen der Anführer des gegen den Orden gerichteten Aufstandes in Königsberg aus dieser Stadt nach Lübeck zu führen, wo ihre Männer Aufnahme gefunden hatten.

rend des ganzen Ordenskrieges bemüht, die Handelsverbindungen zu den holländischen Städten nicht abbrechen zu lassen.<sup>128</sup>

Amsterdam hatte sich zwar aus den obengenannten Gründen auf die Seite des Ordens gestellt, zu einem offiziellen Bündnis kam es jedoch auch zwischen diesen beiden Mächten nicht.<sup>129</sup> Die Ordenshäfen standen den Amsterdamer für die Einfuhr von Tuchen, Waffen, Munition und für die Ausfuhr des begehrten Getreides und von Holz offen. Dieser Zustand genügte ihnen. Jede weitere Unterstützung machten sie im wesentlichen von Vorteilen und Vergünstigungen abhängig, die ihrer merkantilen Politik dienlich waren. Als die Stadt Amsterdam vom Ordensmeister zu direkter Hilfeleistung mit Schiffen, seefahrtskundigen Leuten und Geld aufgefordert wurde<sup>130</sup>, wick sie mit der Erklärung aus, die eigene Zwietracht im Lande<sup>131</sup> und die Abwesenheit von Schiffen und Schiffskindern – sie hielten sich alle in der Baie auf – hindere sie daran.

Die Kapereien und ihre Folgen waren nicht nur an der preußischen und livländischen Ostseeküste spürbar, sondern auch in der Nordsee und in Holland selbst. Dennoch gab es Jahre, in denen trotz der kriegerischen Auseinandersetzungen eine erstaunlich hohe Zahl von Schiffen den Hafen Danzigs aufsuchte. 1460 liefen nicht weniger als 319 Schiffe in den Hafen ein und 245 verließen ihn<sup>132</sup>, und unter ihnen befanden sich auch Schiffe holländischer Städte, wenn auch in geringer Zahl. Samsonowicz weist 19 einlaufende Schiffe aus Westerschouwen, Seeland, Dordrecht, Schiedam, Syrope (?) und Kampen nach, die Salz, Tuch, Hering und Butter nach Danzig führten.<sup>133</sup>

20 Schiffe verließen den Hafen in Richtung Holland. Sie hatten Faßdauben, Wagenschoß und Bogenholz für Holland geladen. Die Ausfuhr von Getreide und anderen Nahrungsmitteln war schon zu Beginn des Krieges unterbunden worden, und wenn die 245 auslaufenden Schiffe keine Last Getreide beförderten<sup>134</sup>, wird deutlich, daß die Verbindung der größten holländischen Handelsstadt mit dem Orden einer ökonomischen Notwendigkeit entsprang, während der Danzighandel für holländische Städte

<sup>128</sup> HUB VIII, n. 478, n. 608, n. 658, n. 764. Hoorn, Middelburg, Zierikzee, Brielle, Dordrecht, Enkhuizen, Monnikendam u. a. Städte wurden mehrfach vor dem Anlaufen feindlicher Ordenshäfen gewarnt und zum Besuch Danzigs aufgefordert.

<sup>129</sup> Daenell, Blütezeit, Bd. 2, S. 178; Ketner, a. a. O., S. 120.

<sup>130</sup> HUB VIII, n. 739.

<sup>131</sup> HUB VIII, n. 513, n. 524, n. 528. Diese Äußerung bezog sich offensichtlich auf einen Streit zwischen Amsterdam und Middelburg wegen der Arrestierung Danziger Schiffe in Arnemuiden.

<sup>132</sup> Hirsch, T., S. 67; Samsonowicz, H., Handel zagraniczny Gdańska w drugiej połowie XV wieku, Warszawa 1956, S. 290 ff. S. erfaßt von diesen Schiffen 317 und 245 mit ihrer Ladung.

<sup>133</sup> Samsonowicz, H., a. a. O., S. 293 ff.

<sup>134</sup> Samsonowicz, H., a. a. O., S. 326, Tab. 3.



in den Jahren des Krieges beträchtlich an Bedeutung verlor. Die Folge war, daß die Holländer in den Kriegsjahren neben Königsberg und Memel auch zahlreicher Riga, Reval, Dorpat, Pernau und andere Häfen aufsuchten.<sup>135</sup> Hier verkauften sie nicht nur ihre Waren, sondern hielten Winterlage und suchten Handelsbeziehungen zum Hinterland zu knüpfen.<sup>136</sup>

Als es im Februar 1464 nach längeren Verhandlungen durch die Vermittlung des deutschen Kontors zu Brügge zu einem 3jährigen Waffenstillstand kam, war eine wichtige kriegerische Phase im Kampf der beiden Konkurrenten beendet.

Amsterdam und andere holländische Städte hatten in manchen Jahren schwere Verluste erlitten, andererseits jedoch, die verwickelte Situation des Krieges nutzend, ihre Verkehrs- und Handelsverbindungen ausdehnen und festigen können. Danzig hatte diese Entwicklung nicht zu verhindern vermocht.

Der Krieg und der Rückgang des preußischen Eigenhandels während des Krieges kann aber nicht allein den Aufschwung des holländischen Verkehrs in den östlichen Gebieten begründen<sup>137</sup>, auch wenn in den 50er Jahren die Handelssperre in Flandern und die Verlegung des Brügger Stapels das Vordringen noch zusätzlich begünstigten. Wesentlich waren Fortschritte auf dem Gebiet des Fischfangs und der Fischkonservierung und in der gewerblichen Produktion, insbesondere in der Tuchindustrie. Die holländischen Städte mit ihrem Hinterland lieferten in steigendem Maße die Waren, die neben dem Salz aus der Baie die Produkte anderer Länder und Städte zurückdrängten.

Eine Zollliste, die um 1450 vom Hochmeister des Ordens für die in den Ordenshäfen verkehrenden Holländer und Seeländer aufgestellt wurde, führte neben den sonst üblichen leidenschen und Amsterdamer Laken solche aus Naarden, Weesp, Monnikendam, Hoorn, Rotterdam, Harderwijk und auch aus Walm, Busch, Utrecht und anderen Orten an und setzte für die einzelnen Gruppen unterschiedliche Zölle fest.<sup>138</sup> Die angeführten Orte stellten schon seit einiger Zeit billige Tuche her und begannen, mit diesen Produkten in den östlichen Markt einzudringen.

---

<sup>135</sup> Sneller u. Unger. Bronnen tot de gesch. van Middelburg, n. 202. 1458 berichtete ein Kaufmann aus Riga, der Preis des Baiensalzes würde hier durch die Ankunft der Holländer bestimmt. 1462 schlossen Amsterdamer Schiffer und Kaufleute einen Flottenvertrag untereinander und mit Hoorner Schiffen darüber ab, zunächst in die Baie und nach Brouage und dann gemeinsam „oostwärts to Revell, Righe ende pernouwe“ zu segeln. An dieser Flottenfahrt wollten sich 35 Amsterdamer und 9 Hoorner Schiffer beteiligen.

<sup>136</sup> Daenell, Blütezeit, Bd. 1, S. 432.

<sup>137</sup> Wie es etwa bei Daenell und Vollbehr geschieht. Daenell, Blütezeit, Bd. 1, S. 432; Vollbehr, a. a. O., S. 48.

<sup>138</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1968, um 1450.

Danzig, das mit dem zweiten Thorner Frieden 1466 wirtschaftlich und handelspolitisch fast unabhängig von seinem neuen Landesherrn, dem polnischen König, wurde, nahm bald nach dem 13jährigen Krieg trotz der wirtschaftlichen Schädigungen und großen finanziellen Opfer die überragende Stellung unter den preußischen Städten ein. Jetzt gewann für Holland diese Handelsverbindung mit Danzig und seinem Hinterland wieder schnell an Bedeutung. Schon 1469 behandelte der preußisch-polnische Ständetag zu Marienburg die Klagen der eingesessenen Kaufleute, die sich darüber beschwerten, daß die Holländer ihren Hering und andere Güter gegen alle Gewohnheit bis nach Krakau und Breslau ins Land brachten und damit dem Kaufmann dieser Länder großen Schaden zufügten.<sup>139</sup> Besonders das letzte Drittel des 15. Jahrhunderts ist durch eine beachtliche Zunahme des Warenaustausches zwischen beiden Partnern gekennzeichnet, obwohl auch in diesen Jahrzehnten die Beziehungen zu manchen Zeiten starken Belastungen ausgesetzt waren.

Das mengenmäßige Anwachsen des Handelsverkehrs läßt sich sowohl hinsichtlich der Schiffszahlen als auch für die Zunahme des holländischen Anteils an der Gesamteinfuhr nach Danzig feststellen.<sup>140</sup> Während 1460 nur 13 holländische Schiffe Waren im Werte von 1,8% des Gesamtimports Danzigs einfuhrten, liefen 1468:16; 1469:29; 1470:18; 1471:55; 1472:45; 1474:14; 1475:38; 1476:120 Schiffe<sup>141</sup> aus holländischen Häfen Danzig an, und 1498/99 brachten über 400 Schiffe annähernd 50% des Wertes des Gesamtimports.<sup>142</sup>

Die Zahlen bis 1475 zeigen starke Schwankungen und vermögen die wirtschaftliche Expansionskraft der Holländer nicht überzeugend darzulegen. Es muß jedoch beachtet werden, daß sie durch Auseinandersetzungen beeinflusst wurden, in die die Holländer oder die Danziger oder auch beide hineingezogen worden waren. Erst das Jahr 1476 gibt ein annähernd reales Bild.

<sup>139</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 2406, 3. 9. 1469.

<sup>140</sup> Vgl. hierzu und zum folgenden Lauffer, Danzigs Schiffs- und Warenverkehr am Ende des XV. Jahrhunderts. Ztschr. des westpreußischen Geschichtsvereins, H. 33, Danzig 1894; Samsonowicz, a. a. O., wertete darüber hinaus Pfahzollisten der Jahre 1460, 1468/69, 1498/99 und 1506 aus.

<sup>141</sup> Vollbehr, a. a. O., S. 94. V. spricht von 156 Schiffen (Lahaine, a. a. O., S. 384 von 116). Diese Zahl, die er später noch mit der Anzahl Lübecker Schiffe vergleicht, ist irreführend. Vollbehr übernimmt sie von Lauffer, und dieser errechnete sie für den Schiffsverkehr der gesamten niederländischen Küste nach Danzig. Es sind hierin neben Schiffen aus Holland, Seeland und Westfriesland solche aus Flandern, Geldern, Brabant und anderen Gebieten enthalten.

<sup>142</sup> Samsonowicz, a. a. O., S. 342, Tab. VIII. Bei Samsonowicz ist der Vergleich dieser Abgabe mit der des Jahres 1460 nicht recht glücklich gewählt, da gerade in den Kriegsjahren die Holländer mit ihren Tuchen und dem Salz die Häfen des Ordens und Livlands aufsuchten. Dennoch führen uns die genannten Zahlen des Tuchimports recht eindringlich die gewachsene industrielle Potenz der Holländer vor Augen.

Von besonderer Bedeutung ist die Tatsache, daß die Holländer 1506 fast die Hälfte des gesamten Danziger Tuchimports lieferten. Ebenso beachtlich ist der Anstieg des Heringshandels. Zu Anfang des 16. Jahrhunderts wurde die Hälfte aller importierten Heringe aus Holland eingeführt.

Über die Wertmenge des Exports lassen die Quellen keine umfassende Aussage zu. Jedoch weist Małowist darauf hin, daß nach dem 13jährigen Krieg die Holländer nicht nur als Konsumenten Getreide ausführten, sondern auch immer häufiger den Vertrieb in andere Länder übernahmen, was dann im 16. und 17. Jahrhundert von großer Bedeutung für ihre Wirtschaft wurde.<sup>143</sup>

Überblickt man die Entwicklung der Beziehungen Hollands zu Danzig und den anderen preußischen Städten in den Jahrzehnten vom Waffenstillstand zu Kopenhagen bis zum Ende des 15. Jahrhunderts, wird deutlich: Die Holländer konnten ihren Handel in diesem Gebiet beträchtlich erweitern und ihre Positionen trotz auftretender Widerstände und Schwierigkeiten festigen. Waren es in den Jahrzehnten vor dem Krieg die wendischen Städte, die ausschließlich fast dem Vordringen der Holländer in die Ostsee Einhalt zu gebieten versuchten, wurden es in den ersten Jahrzehnten danach die preußischen Städte, die der holländischen Konkurrenz selbst mit dem Mittel des Kaperkrieges entgegentraten. Der Gegensatz zu Lübeck und den übrigen wendischen Städten blieb. Da gleichzeitig eine Reihe weiterer Spannungsherde auch außerhalb der Ostsee Kräfte der wendischen Städte in Anspruch nahmen, richteten sie ihre Anstrengungen vor allem darauf, die Holländer den Bestimmungen des Brügger Zwangstapels zu unterwerfen.

Die Veränderungen, die sich im Verhältnis der beiden Handelspartner Holland und preußische Städte zueinander vollzogen, werden wesentlich durch das verstärkte Eindringen holländischer Kaufleute in den Preußen-Holland-Handel hervorgerufen worden sein. Obwohl die Rivalität zwischen beiden Mächten in dieser Phase schärfer ausgeprägt erscheint als die zwischen Holland und den wendischen Städten, sind gemeinsame Handelsinteressen, die jetzt die Holländer in zunehmendem Maße als Lieferanten eigener Erzeugnisse ausweisen, so stark ausgebildet, daß der gegenseitige Verkehr zwar häufig auf das äußerste belastet, jedoch nur zeitweise völlig eingestellt wurde.

Die Danziger Zwischenhändler brauchten den Frachtfahrer für die Massengüter des Ostens wie des Westens. Sie gewannen beim Handel mit holländischem Tuch und holländischem Hering. Außerdem konnte die Stadt diese Verbindung gegen allzu starke Zentralisationsbestrebungen der wendischen Städte in die Waagschale werfen.

<sup>143</sup> Małowist, Über die Frage der Handelspolitik des Adels in den Ostseeländern im 15. und 16. Jahrhundert. HGBll. 75/57, S. 37f.

Der Adel des Hinterlandes schätzte den sicheren Getreideexporteur. Die Holländer fanden einen aufnahmefähigen Absatzmarkt für ihre Waren und gewannen günstige Rohstoffquellen für ihre gewerbliche Industrie. Dieser Gemeinsamkeit der Interessen war inhärent ein erbitterter Kampf um den größeren Anteil am Handelsprofit, ein Kampf, in welchem jeder in die geringste sich offenbarende Schwäche des Konkurrenten rücksichtslos einbrach.

In Preußen sowohl wie in Holland konnte diese trüchtige Verbindung durch nachhaltige Auswirkungen auf einzelne Wirtschaftszweige des Landes zur Weiterentwicklung der Geld-Ware-Beziehung beitragen und die Macht des Kaufmannskapitals stärken. Ferner förderten Seeraub und Piraterie, deren Berechtigung hier häufig genug in ein fadenscheiniges juristisches Gewand gekleidet wurde, als eine Form der ursprünglichen Akkumulation diesen Vorgang und begünstigten mit ihren Folgen den Differenzierungsprozeß innerhalb der Sozialstruktur der Bevölkerung. In Holland stärkte diese Entwicklung den ökonomischen und gesellschaftlichen Fortschritt, dessen Ergebnis wiederum die Grundlage für neue Erfolge sein konnte.

In Polen ist in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts ebenfalls ein wirtschaftlicher Aufschwung zu erkennen.<sup>144</sup> Allem voran entwickelten sich nach dem zweiten Thorner Frieden einige Städte an der Ostseeküste, und vereinzelt, wie z. B. in Danzig, nahm die Produktion schon frühkapitalistische Züge an. Für das Land bewirkten die steigenden Bedürfnisse des inneren Marktes und die Möglichkeit des Getreideexports einen allmählichen Übergang zur feudalen Gutswirtschaft. Wurde zunächst einfach nur die Geldrente erhöht, so veranlaßte die wachsende Nachfrage nach landwirtschaftlichen Erzeugnissen die Feudalherren, ihre Wirtschaftsmethoden so zu verändern, daß eine möglichst große Menge von Gütern für den Export produziert werden konnte. Die Arbeitsrente bildete bald die Hauptform der Feudalrente. Die Leibeigenschaft tritt uns sichtbar verschärft um die Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert entgegen.<sup>145</sup> Wie in mehreren Ländern Ost- und Westeuropas führte die Entwicklung zur Warenproduktion in der Landwirtschaft nicht zur Herausbildung kapitalistischer Verhältnisse, sondern zur Stärkung der ökonomischen Macht des Adels, zur Festigung der Feudalgewalt im Lande.

Die Beziehungen der Holländer zu den preußischen Städten und ihrem Hinterland waren sicher bedeutend für die Entwicklung ihres Handels in der Ostsee. Jedoch blieb ihre Aktivität keineswegs auf diese Verbindung beschränkt. Sie richtete sich im 15. Jahrhundert in ähnlichem Maße auf die skandinavischen Länder. Die Stellung der holländischen Städte, insbesondere zu Dänemark, entschied z. B. wesentlich über die

<sup>144</sup> Vgl. hierzu auch Weltgeschichte in 10 Bänden, Bd. 4. Hrsg. M. M. Smirin, Berlin 1964, S. 480.

<sup>145</sup> Siehe hierzu Małowist, Über die Frage der Handelspolitik des Adels . . . , S. 40.

Möglichkeit der sicheren, den Landweg zwischen Hamburg und Lübeck ausschaltenden Umlandfahrt, und ein Einbruch in den hansischen Handel in diesen Ländern mußte die Kaufleute der wendischen Städte besonders schmerzlich treffen.

Holland und Dänemark fanden sich im Verlauf des 15. Jahrhunderts zu einem Bündnis gegen die hansische Monopolstellung im Ostseeraum zusammen, mochten zeitweilig auch die wirtschaftlichen und politischen Machtmittel der Hanse den Dänenkönigen eine antiholländische Stellungnahme günstiger erscheinen lassen. Die Ursachen für die dänische Haltung lagen weitgehend in der wirtschaftlichen und politischen Entwicklung des Landes begründet. Mit dem 15. Jahrhundert begannen in Dänemark der Adel und Teile einer wirtschaftlich starken Schicht freier Bauern, die landwirtschaftliche Produktion auf den Verkauf im Lande und auf die Bedürfnisse eines allmählich einsetzenden Exports einzustellen.<sup>146</sup>

Ähnlich wie in anderen Ländern Europas versuchte nun der Adel, seine Ackerfläche auf Kosten der Hörigen und auch der freien Bauern zu vergrößern. Die Folge war der Übergang zur verstärkten Fronwirtschaft und damit eine wachsende Ausbeutung der abhängigen Bauern. Bauernaufstände, die insbesondere in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts die Verhältnisse ändern sollten, führten nach ihrer Niederschlagung zu noch härteren Unterdrückungsmaßnahmen und zur Vergrößerung der Macht des Adels. Wirtschaftlich beschränkte sich dieser nicht nur auf die Produktion, sondern beteiligte sich auch nicht selten am Handel. Das konnte erfolgreich geschehen, weil es ihm gestattet war, das Getreide zollfrei in die Städte ein- und alle Waren ebenso zollfrei auszuführen. Sein Handelsprofit war deshalb in der Regel größer als der der städtischen Zwischenhändler, und wahrscheinlich ist dies u. a. ein Grund für die relativ kümmerliche Entwicklung des dänischen Städtebürgertums.

Auch die Machtverhältnisse in der Politik spiegeln die Entwicklung wider. An die Stelle des Danehof, einer Ständevertretung, in welcher auch Städtebürger und freie Bauern Sitz und Stimme hatten, trat nach und nach der Rigsraad, der durch seine Zusammensetzung – ihm gehörten die 7 Bischöfe und 20 weltliche Würdenträger Dänemarks an – die Herrschaft des Adels dokumentierte. Der König, selber exponierter Vertreter der Feudalklasse, wurde in zunehmendem Maße von dem Willen dieses Rates abhängig und mußte, nachdem Dänemark eine Wahlmonarchie geworden war, beim Thronwechsel die Rechte des Rigsraads beschwören und häufig noch erweitern. Die Hilfe, die ihm die Städte des Landes bei seinen Zentralisierungsbestrebungen zu geben vermochten, war, wie wir schon sahen, äußerst schwach.

Nun waren die politischen und handelspolitischen Entscheidungen keineswegs nur von den kurz skizzierten inneren Umständen des Landes abhängig, sondern mußten

<sup>146</sup> Siehe hierzu auch S. 21, Anm. 20.

stets unter Berücksichtigung komplizierter außenpolitischer Probleme – erinnert sei hier nur an die Beziehungen zu Norwegen und Schweden, zu den wendischen Städten und zu den südwestlichen Nachbarn – getroffen werden. Alle genannten Faktoren beeinflussten, zwar zeitlich unterschiedlich stark, die Handelspolitik des dänischen Königs gegenüber den Holländern.

Für die Darstellung des holländisch-dänischen Verhältnisses fließen die Quellen, sucht man nach statistisch verwertbaren Angaben, bis zum Ende des 15. Jahrhunderts spärlich. Sie lassen über Umfang und Wert des Handels keinerlei Schlüsse zu. Dennoch ist es möglich, auf Grund der überlieferten Aufzeichnungen über Privilegienerteilungen, Handelsstreitigkeiten, Finanzgeschäfte und anderem das Vorgehen der holländischen Städte deutlich zu machen.

Noch während des Krieges zwischen Holland und den wendischen Städten im Sommer 1441, die Verträge von Kopenhagen wurden noch nicht verhandelt, erhielten einzelne holländische Schiffe mit Salz freies Geleit nach Kopenhagen.<sup>147</sup> Anderen, die sich in größerer Zahl bereitmachen, nach Dänemark und Norwegen zu segeln, wurde die Fahrt vom Herzog von Burgund untersagt, weil bis zu diesem Zeitpunkt nur 4 Schiffe freies Geleit erhalten hatten.

Der Vertrag von Kopenhagen erlaubte dann den Holländern, gegen die Zahlung von 5000 Gulden in Dänemark Handel zu treiben, und obwohl Christoph I. zu sehr drastischen Mitteln greifen mußte, um die Holländer zur Zahlung der vereinbarten Summe zu zwingen<sup>148</sup>, zeigen andere Verhandlungen und die folgenden Beispiele, daß der Herzog von Burgund, der Rat und die Städte von Holland unbedingt an einer gütlichen Beilegung aller auftauchenden Streitigkeiten interessiert waren.

Ein dänischer Adliger erhob Middelburg gegenüber Forderungen in Höhe von 800 Rh. Gulden. Middelburg erklärte sich außerstande zu zahlen. Da schoß auf Vorschlag des Statthalters von Holland, Seeland und Friesland Amsterdam – natürlich aus Furcht vor größeren Störungen des Handelsverkehrs – das Geld vor und zahlte die Summe aus.<sup>149</sup>

Ein dänischer Bürger aus Landskrone verlangte im Februar 1449 Schadenersatz in Höhe von 1215 Arnoldsgulden von der Stadt Hoorn, weil ihm Auslieger dieser

<sup>147</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1522, 12. 7. 1441.

<sup>148</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1889, n. 1890, n. 1891, n. 1892, 23. 11. 1447–29. 11. 1447; Daenell, Blütezeit, Bd. 1, S. 434 f. Als bis 1447 die Summe auf Grund mancher Schwierigkeiten, aber auch unter vielen Ausreden nicht gezahlt war, ließ der König 24 holländische Schiffe anhalten und nahm ihnen einen Teil der Ladung. Kurze Zeit darauf erschien eine holländische Gesandtschaft mit dem Geld, und 4 Tage später erfolgte die Bestätigung aller holländischen Privilegien.

<sup>149</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1915; n. 1921, Juli bis August 1448.

Stadt im Juni 1441 Güter im genannten Wert genommen hatten. Hoorn wurde vom Statthalter verurteilt zu zahlen.<sup>150</sup>

Im Juni 1446 erhielten mehrere dänische Feudalherren und der Bischof von Borglum die Summe von 2365 m. lüb. für Schäden, die sie von Holländern im Krieg erlitten hatten.<sup>151</sup> Obwohl sich auch in den angeführten Beispielen die Verhandlungen oft über mehrere Jahre ausdehnten, drängt sich ein Vergleich zur Verhandlungstaktik gegenüber Danzig auf. Die recht beträchtlichen Summen für die dänischen Feudalherren wurden aufgebracht, während die volle Zahlung der 9000 Pfd. grote an Danzig bis zum Ende des 15. Jahrhunderts noch immer ausstand.<sup>152</sup>

1448 wurde Christian von Oldenburg zum König von Dänemark gewählt, und es ist sicherlich kein Zufall, daß sich die Beziehungen der Holländer zu dem neuen Herrscher wieder zu dem Zeitpunkt enger gestalteten, als sich dessen Verhältnis zu den wendischen Städten bedeutend verschlechterte.<sup>153</sup> So sind uns vom Beginn der fünfziger Jahre des 15. Jahrhunderts eine Reihe von Privilegien überliefert, die wesentlich zur Stärkung der holländischen Stellung in den nordischen Reichen beitrugen.

Zunächst erlangten holländische Schiffer und Kaufleute für einzelne Fahrten Geleitzusicherungen.<sup>154</sup> Später, im September 1452 erhielt Amsterdam seine bisherigen Privilegien in den beiden Reichen Dänemark und Norwegen bestätigt.<sup>155</sup>

Als ein Jahr darauf der Bruder des Königs Gerhard von Oldenburg während des Kaperkrieges zwischen England und den wendischen Städten unter Norwegen 22 holländische Schiffe aufbrachte, bekräftigte der dänische König sein Verhältnis zu den Holländern erneut, indem er im Juli 1453 allen Admiralen, Schiffern und Kaufleuten von Holland und Seeland freies Geleit in seinen Gewässern unter der Voraussetzung zusicherte, daß sie keine englischen Waren geladen hätten und den Sund und nicht die beiden Belte als Schifffahrtsweg benutzten.<sup>156</sup>

<sup>150</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1942, n. 1947, n. 1949, n. 1950, n. 1954, n. 1970, n. 1973, 5. 2. 1449 bis 9. 3. 1450.

<sup>151</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1559, n. 1560, n. 1569, n. 1571, n. 1572, n. 1594, n. 1598, n. 1610, n. 1614, n. 1639, n. 1744, n. 1833, 15. 1. 1442 – 29. 11. 1446.

Poelman, Bronnen . . . , n. 1941, 24. 1. 1449, n. 1959, 7. 8. 1449.

<sup>152</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 2697, 1479. 1479 waren von den 9000 Pfd. grote oder 67 500 m. pr. durch den Pfundzoll aufgebracht und abgerechnet 21 586 m. pr. Es verblieben 45 914 m. pr. Nach 30 Jahren waren also 31,9% der geforderten Summe gezahlt. Das entspricht einer jährlichen Durchschnittszahlung von etwa 720 m. pr. Zur gleichen Zeit zahlten die genannten holländischen Städte an einzelne dänische Feudalherren, die mit Schutzbriefen des Königs ausgerüstet waren, 2-, 3- und 4fache Summen.

<sup>153</sup> Daenell, Blütezeit, Bd. 1, S. 435.

<sup>154</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 2038, April 1452.

<sup>155</sup> HUB VIII, n. 177, n. 182.

<sup>156</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 2073, 4. 7. 1453.

Die Gesamtheit der holländischen Privilegien wurden im November 1454, also noch bevor die Hansestädte die Bestätigung der ihrigen vom neuen König erreichen konnten, wiederholt und weiter ausgeführt.<sup>157</sup> Die Holländer sollten hiernach keine Abgaben außer dem üblichen Zoll zahlen. Der König behielt sich vor, Schiffe, Schiffsleute und Waren, wenn er ihrer bedürfe, gegen angemessene Bezahlung in Anspruch zu nehmen. Unter dem Vorbehalt, daß seinen eigenen Untertanen kein Schade daraus erwüchse, erweiterte er, nachdem er 1457 für eine kurze Zeitspanne König von Schweden geworden war, der Stadt Amsterdam die Privilegien auch für dieses Land.<sup>158</sup>

Besondere Beachtung verdienen darüber hinaus die Vereinbarungen des Jahres 1461. Die Herzogtümer Schleswig und Holstein waren ein Jahr zuvor an die dänische Krone gekommen, als Amsterdam ein ausführliches Privileg für die Benutzung eines Landweges durch Schleswig von Husum nach Flensburg und Schleswig erwirkte.<sup>159</sup> Mit diesem Vertrag, der offen gegen die beherrschende wirtschaftliche Stellung der Städte Lübeck und Hamburg gerichtet war, erschloß sich der größten Handelsstadt Hollands zum ersten Mal ein von einem Staat geschützter Landweg auf der für Holland wichtigen Ost-West-Handelsroute, der der Kontrolle durch die wendischen Städte entzogen war. Husum, Flensburg und Schleswig gestatteten den Amsterdamer Kaufleuten den Gästehandel und trafen mit ihnen Abmachungen über das Strandrecht. Der Umfang der in den Zolltarifen festgelegten Warenliste<sup>160</sup> und der Aufschwung Husums in den sechziger Jahren<sup>161</sup> lassen erkennen, daß die Vergünstigungen genutzt wurden.

Sicherlich darf man die praktische Bedeutung und den Umfang des Handels auf dieser Route nicht überschätzen, zumal er zeitlich beschränkt blieb. Jedoch den Holländern – und nicht nur ihnen – mußte dieser Paralleltrakt zu der traditionellen Lübeck–Oldesloh–Hamburg Handelsstraße geradezu als ein Sinnbild des Eindringens in das hansische Zwischenhandelsmonopol erscheinen. Wenige Monate danach gewährte Christian I. allen Schiffen aus Amsterdam, Hoorn, Enkhuizen, Monnikendam und Edam und allen, die mit ihnen aus Holland und der Zuidersee kamen, sicheres Geleit durch den Sund gegen den üblichen Zoll.<sup>162</sup>

<sup>157</sup> HUB VIII, n. 377; Daenell, *Blütezeit*, Bd. 1, S. 435. D. wertet diese Privilegien überhaupt als erste gesamtholländische Privilegien des neuen Königs.

<sup>158</sup> HUB VIII, n. 753; Ketner, a. a. O., S. 117.

<sup>159</sup> HUB VIII, n. 1093, n. 1094. Sowohl der Vertrag als auch die Zolltarife wurden am 8. Dezember 1461 und nicht, wie Ketner schreibt, 1460 ausgefertigt. Vgl. hierzu Ketner, a. a. O., S. 117; Daenell, *Blütezeit*, Bd. 2, S. 198.

<sup>160</sup> HUB VIII, n. 1094.

<sup>161</sup> Daenell, *Blütezeit*, Bd. 1, S. 436, Bd. 2, S. 498.

<sup>162</sup> Poelman, *Bronnen* . . . , n. 2281, 8. 4. 1462.



Die stattliche Anzahl von Privilegien – sie könnte noch durch eine Reihe von Einzelvereinbarungen ergänzt werden<sup>163</sup> – läßt gemeinsame wirtschaftliche Interessen und eine deutliche Förderung des holländischen Ostseeverkehrs durch die dänische Krone mit klarer antihansischer Tendenz in dieser Zeit erkennen. Das sollte sich jedoch in den nächsten Jahren ändern. Nachdem schon im Oktober 1469 einschränkende Bestimmungen über den Handel der Holländer in Bergen erlassen worden waren, die 1471 sogar noch schärfer formuliert wurden, verbot der König vom 24. April 1471 bis 1477 die Durchfuhr von Baiensalz durch dänische Gewässer. Dieses Verbot traf in erster Linie die Holländer, aber auch Hansekaufleute, wenn sie Baiensalz in holländischen Schiffen verfrachteten. Die Begründung für diese Maßnahme überrascht zunächst.

Durch die wachsende Baiensalzeinfuhr in das Ostseegebiet, nicht zuletzt unter maßgeblicher Beteiligung der Holländer, war das Lüneburger Salz seit Jahren im Preis gesunken. Christian von Dänemark wollte nun dadurch den Umsatz des Salzes aus Lüneburg fördern und seinen Preis heben.<sup>164</sup> Dafür stellten ihm die an der Lüneburger Sülze beteiligten Institutionen und Einzelpersonen für die nächsten 6 Jahre einige tausend Gulden zur Verfügung. Aber nicht nur die Lüneburger profitierten hierbei. Die Lübecker Kaufleute zogen nicht allein größere Handelsprofite aus dem steigenden Handel mit Lüneburger Salz<sup>165</sup>, sondern konnten – und das war offensichtlich eines der Hauptanliegen der hiermit im Zusammenhang stehenden Verträge von hansischer Seite – die verwickelte politische Lage und die ständige Geldnot des dänischen Königs zu einem empfindlichen Schlag gegen ihre Konkurrenten nutzen.<sup>166</sup> Für sie kamen die Auswirkungen der Beschlüsse zeitweilig fast einer Sperrung ihres Handelsverkehrs in die Ostsee gleich.

Christian hatte schon vorher, um sich in den Herzogtümern Schleswig und Holstein gegenüber seinem Bruder Gerd von Oldenburg behaupten zu können, die Unterstüt-

<sup>163</sup> WAP Gdańsk 300-D, 19/136. Selbst holländische Kaperschiffe standen zeitweilig in Diensten des Dänenkönigs.

<sup>164</sup> HUB IX, n. 18, Anm. 4. Die Verhandlungen über den Ausschluß des Baiensalzes aus dem Ostseehandel liefen schon seit 1470.

<sup>165</sup> Daß die Lübecker hierdurch z. T. an die Stelle der Holländer im Frachtgeschäft und im Baiensalzhandel treten konnten, (Daenell, Blütezeit, Bd. 2, S. 223) ist zweifelhaft, da in dem Durchfahrtsverbot auch die wendischen Städte aufgeführt werden. HUB IX, n. 20.

<sup>166</sup> HR II, 6 n. 520; Poelman, Bronnen . . ., n. 2460, 27. 4. 1472. In einem Schreiben an Danzig klagt Amsterdam Lübeck direkt an, nicht nur Verordnungen gegen die Holländer zu erlassen, sondern den König von Dänemark durch Geld veranlaßt zu haben, ihre mit Salz beladenen Schiffe im Sund zu nehmen. Die Verordnungen sind dann niemals in die Tat umgesetzt worden. Sie brachten jedoch eine beträchtliche Verkehrsunsicherheit für die Umlandfahrt und führten bei den Holländern zunächst auch zu einem Rückgang des Handelsverkehrs.

zung der Städte Hamburg und Lübeck in Anspruch nehmen müssen. Als 1470 Karl Knutson starb, glaubte er, die 1464 verlorengegangene schwedische Krone wieder zurückerobern zu können. Für seine feudale Expansion brauchte er Geld und die Unterstützung oder wenigstens eine wohlwollende Neutralität der wendischen Städte. Beides gaben die wendischen Städte und erwarteten als Gegenleistung vom dänischen König wirksame Maßnahmen gegen die Holländer. Nüchterne finanzielle Erwägungen und Berechnungen waren es, die für einige Jahre das Verhältnis zu den holländischen Kaufleuten und Frachtfahrern trübten, nicht etwa eine grundsätzliche konzeptionelle Wendung in der dänischen Wirtschaftspolitik. Finanzpolitische Gesichtspunkte begrenzen auch den Zeitraum dieses die Holländer belastenden Zusammengehens des dänischen Königs mit den wendischen Städten, sie bestimmten schließlich die Wege zu einer für beide Teile annehmbaren Lösung.

Der Kampf gegen den von den schwedischen Bauern unterstützten Sten Sture, den Neffen und Nachfolger Karl Knutsons, endete mit einer schweren Niederlage für den Dänenkönig. Dennoch gab der dänische Feudaladel die Hoffnung auf Ausweitung seiner Macht mit Hilfe der Rückgewinnung der schwedischen Königskrone nicht auf. Daher blieben die Bemühungen, seine Finanzen unter Begünstigung der wendischen Städte aufzubessern, bis zum Ende der Regierungszeit Christians I. 1481 das Hauptanliegen der Zoll- und Privilegienpolitik.

Nach dem Kriege belegte der Dänenkönig aus den obengenannten Gründen die Sunddurchfahrt für alle nichthansischen Schiffe mit einem neuen schweren Zoll. Jedes Salzschild von einer Größe über 40 Last, das in die Ostsee und mit anderen Gütern beladen zurücksegelte, mußte statt bisher einen jetzt drei Nobel als Zoll entrichten.<sup>167</sup>

Da die wendischen Städte ihre Sundzollfreiheit behaupten konnten<sup>168</sup>, gewannen sie gegenüber allen anderen Städten einen nicht unbeträchtlichen Vorteil im Handel und im Frachtgeschäft. Andererseits zogen die Holländer aus der Niederlage des dänischen Königs am Brunkeberge unmittelbar Gewinn. Während die Parteigänger Christians, die wendischen Städte, in Schweden ihren politischen Einfluß schlagartig einbüßten, wurden den Amsterdamern als deutlich antihansischer Akt die Häfen Schwedens geöffnet.<sup>169</sup>

<sup>167</sup> HUB X, n. 425, n. 426; Daenell, *Blütezeit*, Bd. 1, S. 226; Ketner, a. a. O., S. 118. Allgemein wird vermutet, daß dieser erhöhte Zoll an die Stelle des Durchfahrtsverbots für das Baiensalz trat. Die Angaben über den Schiffsverkehr und den Import nach Danzig bekräftigen noch diese Vermutung.

<sup>168</sup> Daenell, *Blütezeit*, Bd. 2, S. 226. Wie aus anderen Hinweisen hervorgeht, waren nur die wendischen Städte befreit. Danzigs Bemühungen um eine Befreiung von dieser neuen Belastung wurden abgelehnt.

<sup>169</sup> Siehe hierzu Daenell, *Blütezeit*, Bd. 2, S. 224.

Trotz des gespannten Verhältnisses, welches auch eine Anzahl von Konflikten in dieser Zeit widerspiegelt<sup>170</sup>, bemühten sich holländische Städte, den belastenden Sundzoll durch einmalige Transaktionen abzulösen. Das gelang zuerst den Kampenern, die einen Aufenthalt des dänischen Königs in ihrer Stadt nutzten und die Befreiung vom Sundzoll erreichten, als sie dem König die Summe von 1200 Rh. Talern liehen. Andere Städte folgten. Die an den König gezahlten Summen (Tab. 2) geben gleichzeitig Aufschluß über die Bedeutung der Sundfahrt für einzelne Städte.

Tabelle 2

Städte	Rh. Gulden	Tag
Kampen lieh	1200	4. Juni 1475
Es zahlten:		
Amsterdam	1000	7. Oktober 1475
Monnikendam	300	11. September 1476
Hindeloopen	250	5. November 1480
Hoorn	200	11. September 1476
Stavoren	150	12. Mai 1478
Harderwijk	100	1. Dezember 1478 <sup>171</sup>

Es überrascht nicht, wenn holländische Sundfahrer den willkürlichen Zoll zu umgehen versuchten. Sie versahen sich dazu mit Bürgerbriefen von Städten, die die Befreiung von dieser Abgabe schon erreicht hatten.<sup>172</sup>

Eine Änderung in den Beziehungen trat erst wieder 1481 nach dem Tode Christians I. ein. Waren unter seinem Nachfolger Johann auch in den ersten Jahren der Regierung einige Zwischenfälle gütlich beizulegen<sup>173</sup>, so räumte die Beseitigung der Streitpunkte die letzten Hindernisse für neue umfassende Privilegien aus dem Wege.

<sup>170</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 2521, n. 2529, n. 2535, 10. 6. 1474–12. 11. 1474; Ketner, a. a. O., S. 159.

<sup>171</sup> Nach Ketner, a. a. O., S. 160. Amsterdam stand danach unter den holländischen Städten an der Spitze. Hierbei muß erwähnt werden, daß der dänische König ursprünglich von dieser Stadt hartnäckig die Summe von 2000 Rh. Gulden gefordert hatte.

<sup>172</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 2578, 12. 12. 1475. Amsterdam mußte, um die mißbräuchliche Verwendung seiner Bürgerbriefe zu unterbinden, allen Kaufleuten und Schiffern, die durch den Sund segeln wollten, neue Bürgerbriefe unter dem Jahresdatum 1476 ausfertigen.

<sup>173</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 2868, n. 2869, 28. 3. 1490.

1490 erhielten die holländischen Städte sicheres Geleit für den Handel in Dänemark und Norwegen gleich „anderen der Dudeschen Henze kopluden“<sup>174</sup>. Dieses wichtige Privileg war für die Lebenszeit des Königs mit der Befreiung vom Strandrecht verbunden.<sup>175</sup> Es war die Grundlage für den friedlichen Sundverkehr der Holländer in den letzten Jahren des 15. Jahrhunderts.

Der Kampf der beiden Konkurrenten Holland und wendische Städte um die Sundpassage war damit keineswegs schon abgeschlossen. In den ersten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts brach der lübisches-dänische Gegensatz erneut auf und forderte zwangsläufig von allen an der Sundfahrt interessierten Mächten, Stellung zu beziehen. Erwartungsgemäß finden wir auf dänischer Seite wiederum die Holländer. Jetzt in ihrer handelspolitischen Position wesentlich gefestigter, denn sie konnten wenige Jahre zuvor einen ihre Entwicklung bestimmenden Kampf für sich entscheiden, den Versuch der Hansestädte nämlich, sie dem Brügger Zwangsstapel zu unterwerfen.

Die Entwicklung der Handelsbeziehungen der Holländer zu Norwegen war eigenen Bedingungen unterworfen, und es wird zu Recht geltend gemacht, daß man diesen Handel wegen der unterschiedlichen Waren und andersgearteten ökonomischen Verhältnisse nicht mit denen des Ostseegebietes gleichsetzen sollte.<sup>176</sup> Dennoch war die Situation in Wirtschaft und Handelsverkehr, auf die sich die Holländer einstellen mußten, stark von den politischen Verhältnissen in Dänemark, dem Norwegen im Rahmen einer Personalunion zugeordnet war, bestimmt.

Gerade das Eindringen der Holländer in den Norwegenhandel bedeutete die Schwächung eines von den wendischen Städten besonders sorgsam gehüteten Handelsmonopols. Schon seit der Errichtung des hansischen Kontors in Bergen um die Mitte des 14. Jahrhunderts war der Warenverkehr zwischen Norwegen und den wendischen Städten, der in der Hauptsache im Austausch von Stockfisch, Tran und Holz von norwegischer Seite und von Korn, Malz, Mehl und Bier von wendischer Seite bestand, in zunehmendem Maße monopolisiert worden. Eine Folge war, daß nicht nur die Kaufleute anderer Länder wie etwa die Engländer verdrängt wurden, sondern auch der norwegische Aktivhandel bis zur Bedeutungslosigkeit herabsank, so daß im ganzen 15. Jahrhundert kaum Anzeichen eines Eigenhandels festzustellen sind.<sup>177</sup>

In der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts beteiligten sich am Handel mit Bergen wohl zuiderseeische Städte wie Kampen, Deventer, Harderwijk, Zwolle und Sta-

<sup>174</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 2871, 28. 3. 1490.

<sup>175</sup> HUB XI, n. 350, n. 351. Trotz einiger Schadenersatzansprüche an die seeländischen Städte Brielle, Middelburg und Arnemuiden nahm er die holländischen Städte aus einem Arrestierungs-befehl gegen alle Untertanen des römischen Königs Maximilian ausdrücklich aus.

<sup>176</sup> Ketner, a. a. O., S. 125.

<sup>177</sup> Daenell, Blütezeit, Bd. 1, S. 27 ff.

voren<sup>178</sup>, und Schiffe holländischer Städte waren vereinzelt in Bergen anzutreffen.<sup>179</sup> Jedoch erst in den dreißiger und vierziger Jahren des 15. Jahrhunderts gewann dieser Handelsverkehr an Bedeutung. 1432 und 1437 hielten sich Amsterdamer Schiffe in Bergen auf, und als Anführer der Kaperflotte, die die Baiensalzschiffe der Danziger und Livländer auf der Trade nahm, wurden die „Bergerfahrer van Amsterdamme“ namhaft gemacht.<sup>180</sup> Diese Tatsache läßt den Schluß zu, daß der Stockfisch, der von Amsterdamer Kaufleuten auf den Markt von Deventer gebracht wurde, ebenfalls aus Norwegen kam.<sup>181</sup> Auch während des Kaperkrieges der Holländer gegen die wendischen Städte riß jene Verbindung nicht ab.<sup>182</sup> Einen ersten rechtlichen Schutz für den wachsenden Handelsverkehr erlangten die Holländer in den Jahren 1443 und 1444 mit einer Anzahl von Privilegien, deren Zustandekommen offensichtlich durch den Druck einer geradezu hansefeindlichen Haltung großer Teile der norwegischen Bevölkerung begünstigt wurde und deren Auswirkungen als ein Ergebnis des Krieges von 1438–1441 für die Holländer gewertet werden können.

Auch die Hansestädte mußten, nachdem Christoph III. von Bayern seine Stellung in den drei Reichen gefestigt hatte, auf eine Bestätigung ihrer alten Privilegien in Norwegen bedacht sein. Der König jedoch war bemüht, seine Abhängigkeit von der Macht der wendischen Städte zu mindern, ihre großen Vergünstigungen einzuschränken, und gedrängt durch aufkommende nationale Bestrebungen in seinen Reichen, wußte er die geforderte Bestätigung trotz druckvoller Aktivität der Städte über mehrere Jahre bis zum September 1445 hinauszuzögern. Der Grund für ein solches Verhalten lag in einer außerordentlichen Verschärfung der Spannungen zwischen den Hansekaufleuten und der norwegischen Aristokratie und den Städtebürgern<sup>183</sup>, die durch das anmaßende Auftreten der ersteren hervorgerufen worden war. Als deshalb die wen-

<sup>178</sup> Sneller, Pflingstmärkte . . . , S. 28 f.

<sup>179</sup> Bugge, A., Den norske Traelasthandelshistorie, o.O. 1925, Bd. I, S. 267, zit. bei Ketner, a. a. O., S. 128.

<sup>180</sup> HR II 2, n. 264. Namentlich werden angeführt „Johann Cleisson, Everdt Jacobsen, Johan Bole, Johan Rijke, Arndt Cleisson, eyn junghere ut Zeeland, Johann van Selzenger“ und etliche andere.

<sup>181</sup> Ketner, a. a. O., S. 36, Tab. IV, S. 38, Tab. V, S. 41, Tab. VI, S. 44, Tab. VII, S. 47, Tab. VIII, S. 50, Tab. X, S. 55, Tab. XII.

<sup>182</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 1524, 6. 8. 1441. Zwei holländische Schiffe, die mit Gütern aus Norwegen kamen, wurden von Leuten aus Westcouwen irrümllicherweise genommen. Poelman, Bronnen . . . , n. 1467, n. 1470, 13. 10. 1440. Burchart von Ansløe in Norwegen erhält freies Geleit mit Schiff, Knecht und Waren von Amsterdam nach Norwegen und zurück. Er wird unter Norwegen gekapert.

<sup>183</sup> Siehe hierzu Schreiner, J., Bemerkungen zum Hanse-Norwegen-Problem (mit einem Nachwort von M. Wetki), HGBll. 1954. Schreiner, J., Die Frage nach der Stellung des deutschen Kaufmanns zur norwegischen Staatsmacht (mit einer Entgegnung von A. v. Brandt), HGBll. 1956.

dischen Städte Christoph ersuchten, seine norwegischen Untertanen zur Einhaltung hansischer Privilegien zu ermahnen, nahm er zögernd zwar, aber dennoch eindeutig für die Norweger Partei. Und eben in dieser Zeit bekamen am 24. August 1443 Amsterdam, am 2. Oktober Zierikzee, am 22. November Brielle und Schiedam und ein Jahr später am 1. Dezember 1444 Hoorn Privilegien für ihren Handel mit Norwegen.<sup>184</sup>

In Amsterdam gab man seiner Freude über diese Privilegien dadurch Ausdruck, daß man eine Kirche zu Ehren des heiligen Olaf baute.<sup>185</sup> Noch über ein Jahrhundert wurden sie als Rechtsgrundlage der Amsterdamer Kaufleute in Norwegen angesehen.

Es lag auf der Hand, daß damit nicht etwa ein ungestörter holländischer Handel in Norwegen begann. Die wendischen Städte traten sehr schnell auf den Plan und setzten eines ihrer häufig mit Erfolg angewandten Mittel ein, die Reglementierung des Warenaustausches. 1446 begannen sie eine alte Handelsgewohnheit, die aber durch die Verhältnisse völlig überholt war, zu einem Handelszwang, zu einem Zwangsstapel umzugestalten. Sie verfügten für die Hansekaufleute, weil Deventer und andere zudieseische Städte, die verkehrsmäßig günstiger lagen, zu einem Umschlagplatz des norwegischen Stockfisches für das ganze Rheingebiet aufzublühen begannen, daß dieser Fisch nur nach den 4 Städten Lübeck, Wismar, Rostock und Stralsund von Bergen aus gebracht werden sollte. Die Nichtbeachtung dieser Ordonnanz sollte mit dem Verbot, Mehl, Malz und andere Nahrungsmittel aus den wendischen Städten auszuführen, geahndet werden und Ausschluß von den Privilegien der Hanse nach sich ziehen können.<sup>186</sup> Bei einer kurze Zeit später erfolgenden Wiederholung dieser Anordnung schlossen sie die Fremden und namentlich die Holländer ein.<sup>187</sup> Diesen Stapelzwang umgingen nicht nur die zudieseischen Städte, die Engländer und die Holländer, sondern mehr und mehr auch Hansekaufleute selbst.<sup>188</sup>

Wie in Dänemark förderte der Nachfolger Christophs, Christian I., in den ersten Jahren nach seiner Thronbesteigung der Holländer auch in Norwegen. Jedoch die gegen Ende der sechziger Jahre vollzogene Wendung traf dann in gleichem Maße die rechtliche Grundlage der holländischen Städte auch dort. Als nämlich 1469 der deutsche Kaufmann in Bergen sich darüber beschwerte, daß der ungesetzliche Handel der Holländer und anderer Nichthansen dem Kontor zu Bergen großen Schaden zufügte,

<sup>184</sup> Daenell, Blütezeit, Bd. 1, S. 434.

<sup>185</sup> Bugge, a. a. O., Bd. 1, S. 264.

<sup>186</sup> Daenell, Blütezeit, Bd. 1, S. 336 f.

<sup>187</sup> HR II 4, n. 585-587; Daenell, Blütezeit, Bd. 2, S. 207. Eine zunehmende Aktivität der Holländer in Bergen geht aus einem Schreiben Lübecks an Wismar vom 3. 6. 1458 hervor. Poelmann-Bronnen . . ., n. 2189, 3. 7. 1458.

<sup>188</sup> Daenell, Blütezeit, Bd. 1, S. 337.

wurde der holländische Handelsverkehr empfindlich gestört. Jährlich sollten von nun ab nur noch ein bis zwei Schiffe für den Handel in Bergen zugelassen sein, die am Strande Markt halten durften.<sup>189</sup>

Die Maßnahme, die in völligem Gegensatz zu den Privilegien von 1443 standen, wurden 1471 sogar noch verschärft.<sup>190</sup> Hierdurch gelang es den wendischen Städten, den holländischen Handel in Norwegen für einige Jahre fast völlig zu unterbinden. Erst nach dem Tode Christians trat dann hier ebenfalls ein Wandel ein.

Eifrig umwarben die holländischen Städte, allen voran Amsterdam, den neuen König Johann und erlangten von ihm 1490 wieder sicheres Geleit für alle Schiffe gleich dem deutschen Kaufmann der Hanse in Norwegen und – das muß als Erweiterung des Privilegs von 1443 gewertet werden – auch für Shettland und Island.<sup>191</sup>

Eine weitere Festigung erfuhr die holländische Position in Norwegen durch Privilegien, die einzelne Städte, wie 1498 Amsterdam, erlangten. Hierin wurde den Amsterdamer Kaufleuten der Handel in Norwegen zu allen Zeiten des Jahres und in der gleichen Weise wie den Untertanen des Königs gegen Abgabe der üblichen Zölle gestattet.<sup>192</sup>

War das Übergewicht der Hansestädte in Bergen auch am Ende des 15. Jahrhunderts in keiner Weise gefährdet<sup>193</sup>, so war es doch den Holländern im Verlauf des 15. Jahrhunderts eindeutig gelungen, in diesen Bereich des hansischen Zwischenhandels einzudringen. Über den Umfang des holländischen Norwegenhandels sagen die Quellen nur wenig aus. Man sollte sich jedoch vor übertriebenen Vorstellungen hüten. Ketner berechnet, gestützt auf eine Abgabe für Sicherungsmaßnahmen gegen französische Seeräuber für das Jahr 1507, die Zahl von 15 Schiffen in einer Größe von 40 bis 80 Last, die in den Monaten September und Oktober aus Norwegen nach Holland zurückkehrten.<sup>194</sup>

In Schweden erlangten die Holländer 1474 eine rechtliche Grundlage für ihren Handelsverkehr. Zwar war in die von dem dänischen König erteilten Privilegien schon in den früheren Jahren auch Schweden eingeschlossen. Jedoch waren diese Zu-

---

<sup>189</sup> HUB IX, n. 672. Die unmittelbare Anwendung dieses einschränkenden Beschlusses bestätigen 1470 ausgefertigte Geleitzsicherungen für 1 Schiff aus Amsterdam und 1 Schiff aus Monnikendam. Poelman, Bronnen . . ., n. 2413, n. 1414, 9. 5. 1470.

<sup>190</sup> HR II 6, n. 432.

<sup>191</sup> HR III 2, n. 369. Auf Einspruch des Kontors zu Bergen sollten die Holländer nur auf 3 Grundstücken Handel treiben dürfen. Sie boten ihre Waren jedoch in den nächsten Jahren am ganzen Strand feil.

<sup>192</sup> Poelman, Bronnen . . ., n. 3035, n. 3036, 26. u. 27. 12. 1498.

<sup>193</sup> HUB XI, n. 350; Poelman, Bronnen . . ., n. 2871, 28. 3. 1490.

<sup>194</sup> Ketner, a. a. O., S. 179.

sicherungen auf Grund der sich häufig ändernden politischen Lage fast ohne Belang gewesen. Nach dem Sieg Sten Stures über Christian von Dänemark am Brunkeberge blieb Schweden zweieinhalb Jahrzehnte von dänischen Eroberungsbestrebungen verschont.

Wie schon dargelegt, erlangten die Holländer im Zuge der gegen die Bündnispartner der Dänen gerichteten Politik schon nach kurzer Zeit freies sicheres Geleit und die Erlaubnis, im Lande nach Belieben Handel zu treiben.<sup>195</sup> Bald nach diesem Vertrag suchten die ersten Amsterdamer Schiffer Stockholm mit ihren Waren auf.<sup>196</sup>

Zu Beginn des Jahres 1475 wurden die Vereinbarungen erneut bestätigt. Den Handel störten noch eine Zeitlang die Überfälle des Hauptmanns von Gotland Iwar Axelson auf Amsterdamer Schiffe. Erst 1479 konnten die sich daraus ergebenden Streitfragen durch die Vermittlung von Sten Sture und dem Bischof von Upsala beigelegt werden.<sup>197</sup>

In den folgenden Jahren verkehrten die Holländer ungehindert in den Häfen der schwedischen Küste. Die Aufnahme dieses Handelsverkehrs verdient noch aus anderem Grunde besondere Beachtung. Konnten die Holländer in allen schwedischen Städten schon die gleichen Rechte wie die Hansekaufleute genießen, so wurde ihnen in Wiborg am Finnischen Meerbusen noch ausdrücklich die gleiche rechtliche Stellung eingeräumt, wie sie die Hansekaufleute in Reval besaßen. Hierdurch war Schweden sichtbar bestrebt, den hansischen über Reval gehenden Rußlandhandel zu treffen. Die Entwicklung Wiborgs sollte mit Hilfe der holländischen Schiffer und Kaufleute gefördert werden. Die Holländer andererseits sahen hierin die Möglichkeit einer direkten Verbindung zu den russischen Produzenten unter Umgehung des hansischen Zwischenhandels.<sup>198</sup> Wiborg war für dieses Vorhaben ein günstiger Platz, da die Stadt schon seit der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts einen oft lebhaften Schleichhandel mit den Russen trieb.<sup>199</sup> In der Grundtendenz dieser dem holländischen Handel günstigen Politik des schwedischen Reichsrat trat bis zum Ende des Jahrhunderts keine Änderung ein.

<sup>195</sup> HUB X, n. 335. Poelman, Bronnen . . . , n. 2525, 24. 8. 1474. Die Verhandlungen – auch mit Iwar Axelson wurde ein Vertrag geschlossen – führte von holländischer Seite Tidemann Fredriksson gen. Swarte Tidemann. Dem gleichen Unterhändler gelang es, wenig später vom Dänenkönig die Befreiung Amsterdams vom neuen Sundzoll für die Hälfte der ursprünglich geforderten Summe zu gelangen. Siehe auch oben S. 59, Anm. 171.

<sup>196</sup> HUB VIII, n. 348. Vermutlich besuchten die beiden Schiffer Joh. Reyger und Jak. Wouter aus Amsterdam regelmäßig die schwedische Küste. 1476 waren sie erneut dort und empfingen Geleitsbriefe für Amsterdam, die im Februar 1477 bestätigt wurden. HUB X, n. 532.

<sup>197</sup> HUB X, n. 621, n. 659. Poelman, Bronnen . . . , n. 2656, 22. 6. 1478. HUB X, n. 709, n. 714.

<sup>198</sup> Vollbehr, a. a. O., S. 54; Ketner, a. a. O., S. 174.

<sup>199</sup> Daenell, Blütezeit, Bd. 1, S. 288, Bd. 2, S. 241.



Rückblickend kann man feststellen: In der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts knüpften die Holländer erste Handelsbeziehungen zu den skandinavischen Ländern und konnten sie trotz oft jahrelanger Störungen in den folgenden Jahrzehnten so ausbauen, daß sie eine solide Grundlage für den großen Aufschwung des holländischen Ostseeverkehrs im 16. und 17. Jahrhundert darstellten.

Sicherheit und Erfolg des Handels hing vom Verhältnis der Klassenkräfte im Innern wie vom Stand der wechselseitigen Beziehungen der Staaten untereinander ab. In Dänemark widersetzte sich der Feudaladel den Zentralisierungsbestrebungen des Königs. Die Städte, auf die er sich bei seinem Vorgehen hätte stützen können, waren wirtschaftlich noch schwach entwickelt. Deshalb sollte die Erweiterung seines Herrschaftsbereiches seine Stellung stärken und den dänischen Feudaladel zufriedenstellen. Das war jedoch meistens ohne Hilfe von außen nicht möglich. Mehrfach waren es die wendischen Städte, die den dänischen König unterstützten. Hierbei konnten sie kaum Interesse an einer wesentlichen Stärkung der Zentralgewalt haben. Ihnen ging es vornehmlich um die Erhaltung ihrer privilegierten Stellung in den drei Reichen des Unionskönigtums, um die Aufrechterhaltung oder gar Verstärkung eines Abhängigkeitsverhältnisses der dänischen Krone von der Macht der Städte und nicht zuletzt um die Durchsetzung von Maßnahmen, die sich gegen ihre Konkurrenten richteten. Unter diesen begannen von der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts ab, die Holländer neben den Engländern den wichtigsten Platz einzunehmen. Der Hilfe des wendischen Quartiers für den dänischen König haftete somit objektiv ein die Feudalität stützender, regressiver Zug an.

Für die Holländer war Dänemark nicht so sehr als Handelspartner wichtig, sondern vielmehr als politische Macht, die den Schlüssel zur Durchsetzung des für sie lebenswichtigen Prinzips des „mare liberum“ für die Ostsee in der Hand hatte.<sup>200</sup> Im Charakter der jeweiligen, von so vielfältigen Faktoren abhängenden Beziehungen der holländischen Städte zu Dänemark lag weitgehend die Entscheidung über den Umfang der ungestörten Handelsmöglichkeiten. Ging auch ein Teil der Waren der Holländer immer noch über den traditionellen Landweg Hamburg-Lübeck, so waren für die angestrebte Ausdehnung des Handels die Sundpassage und solche von den wendischen Städten nicht kontrollierbaren Landhandelsstraßen wie die von Husum nach Flensburg von hervorragender Bedeutung.

Den wendischen Städten gelang es nicht, den Sund für den holländischen Rivalen zu sperren oder den Verkehr auf die Dauer zu kontrollieren. Sie vermochten den Handel zeitweilig stark zu behindern, konnten jedoch nicht, betrachtet man den ge-

---

<sup>200</sup> Siehe hierzu S. 29, Anm. 52.

samen Zeitraum, das ständige Anwachsen des holländischen Handelsverkehrs in den Ländern des Ostseegebietes aufhalten.

In Norwegen wie in Schweden gewannen die Holländer eine feste Position. In beiden Reichen war die Erteilung der Privilegien Ausdruck antihansischer Bestrebungen, und schon deshalb ist der handelspolitische und politische Faktor für die Zukunft höher zu bewerten als der zunächst noch mäßige Warenumschatz oder Gewinn aus dem Frachtgeschäft.

Die Zunahme des holländischen Verkehrs nach Livland seit den sechziger und siebziger Jahren war sicher nicht nur darauf zurückzuführen, daß für die Amsterdamer Kaufleute und Schiffer die preußischen Häfen zeitweilig gesperrt waren und ihr Besuch für andere holländische Städte ein zu großes Risiko bedeutete.<sup>201</sup> Einmal lockten natürlich die Produkte des Hinterlandes, zu denen neben Holz, Wachs, Teer und anderen Waren auch das zu allen Zeiten so begehrte Getreide gehörte. Zum anderen wird auch hier wie fast überall der Drang nach dem unmittelbaren Kontakt belebend auf die Handelstätigkeit gewirkt haben. Jedenfalls noch während des Krieges von 1454 ermahnte Dorpat die in Lübeck versammelten Ratssendboten dringend, Maßregeln gegen das Vordringen der Holländer, Seeländer und Nürnberger zu ergreifen, da sie die Hansekaufleute verdrängten<sup>202</sup>, und aus einem Flottenvertrag vom 18. Februar 1462 geht hervor, daß doch eine beachtliche Zahl von Schiffen aus holländischen Häfen nach Livland aufbrach.<sup>203</sup>

Unmittelbar vor dem Rigaer Tief kaperten Danziger Auslieger eine Anzahl von Schiffen aus kleineren holländischen Häfen, die gemäß der Warnung Danzigs weder Amsterdamer Gut bei sich führten noch Häfen des deutschen Ordens angelaufen hatten.<sup>204</sup>

Nach dem Kriege 1466 ist ein regelmäßiger Verkehr trotz aller Belästigungen – vornehmlich durch die wendischen Städte – in Livland festzustellen. Die Holländer handelten nicht nur dort, sondern hielten auch Winterlage<sup>205</sup> und wehrten sich, als sie dafür neue Abgaben entrichten sollten.<sup>206</sup>

1495 sandte Amsterdam einen Bevollmächtigten mit dem Auftrag nach Livland, von dem Erzbischof die Bestätigung für ein Privileg vom 29. März 1277 zu erlan-

<sup>201</sup> HUB VIII, n. 1075.

<sup>202</sup> HR II 5, n. 87. Gleichzeitig wandte sich Reval gegen den Versuch, die Holländer nur in Preußen zu frachten. Es forderte, daß man dann auch zulassen müsse, daß sie nach Reval kämen.

<sup>203</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 2278, 18. 2. 1462.

<sup>204</sup> WAP Gdafisk 300-D-19/132, 2. 9. 1461. Wir finden jedoch auch holländische Schiffe unter der Flagge der kriegführenden Parteien. HUB IV, n. 141.

<sup>205</sup> HR II 6, n. 144.

<sup>206</sup> HUB X, n. 581. Amsterdamer Bürger hatten für die Winterlage unter Druck 40 m. Rig. zahlen müssen. Sie beschlagnahmten daraufhin bei einem Rigaer Bürger in Amsterdam die gleiche Summe.

gen.<sup>207</sup> Dieses enthielt eine Reihe von Rechten für Kaufleute, die die livländische Küste besuchten, so die Freiheit vom Ungeld, Freizügigkeit bei der Lagerung und beim Verkauf ihrer Güter, Sicherheit bei Schiffbruch, keine Behinderung beim Bau neuer Schiffe u. a. m. Wie mit Recht angenommen wird, handelt es sich hier um ein Privileg, welches ursprünglich in erster Linie für Lübeck gedacht war.<sup>208</sup> Das bekräftigt auch eine aus dem 14. Jahrhundert erhaltene Bestätigung dieses Privilegs für Lübeck. Diese also für das Haupt der Hanse ausgestellte Fassung benutzten die Amsterdamer im Wortlaut<sup>209</sup>, um sich die erreichte feste Position in Livland besiegeln zu lassen.<sup>210</sup>

Jeden Zweifel über den Aufschwung des holländischen Handelsverkehrs in die Ostsee beseitigen die ersten statistisch verwertbaren Zahlen, die uns die Sundzollregister liefern.

Tabelle 3

	1497	1503
<i>Gesamtzahl der registrierten Schiffe</i>	795	1222
davon aus den Niederlanden	567	856
aus Holland	455	713
davon aus Amsterdam u. Waterland	280 (75)	447 (116)
aus Seeland	12	26
aus Friesland	25	46
aus anderen niederl. Gebieten	75	66
aus wendischen Städten u. Hamburg	61	123
aus preußischen u. livländ. Städten	141	172
aus Frankreich	—	2
aus Schottland	21	43
aus England	—	21 <sup>211</sup>

Bei allen Einschränkungen, die man in bezug auf die Aussagekraft dieser Zahlen berücksichtigen muß – wir erfahren nichts über die Größe der Schiffe, über den Umfang und den Wert ihrer Ladung – demonstriert die hohe Zahl der holländischen

<sup>207</sup> Poelman, Bronnen . . . , n. 2994. Im folgenden nach Ketner, a. a. O., S. 171 f.

<sup>208</sup> Amsterdam war zu dieser Zeit eine kleine unbedeutende Ansiedlung.

<sup>209</sup> Der Bevollmächtigte erreichte die Bestätigung sowohl vom Ordensmeister als auch vom Erzbischof im September 1494.

<sup>210</sup> Sicher geht Ketner in der Schlußfolgerung „Ook in Lijfland had Amsterdam toen de Hanze verdrongen!“ zu weit, jedoch ist diesem Beispiel eine gewisse Symbolkraft nicht abzuspüren. Ketner, a. a. O., S. 172.

<sup>211</sup> Tabeller over skibsvart og varetransport gennem Oresund 1494–1660. Hrsg. von Nina Ellinger-Bang. Siehe auch Ketner, a. a. O., S. 162.

Schiffe, die fast 58% aller den Sund durchfahrenden registrierten Fahrzeuge ausmachte, die obige Feststellung überzeugend.<sup>212</sup>

Der Aufschwung des holländischen Handelsverkehrs ist nicht zuletzt auch das Ergebnis eines klugen, taktisch geschickten Vorgehens der holländischen Kaufleute und Frachtfahrer. Sie wußten wohl zu unterscheiden, wann und in welchem Maße sie übernommene Verpflichtungen, der Herausgabe von arretierten Gütern etwa oder Geldzahlungen, nachzukommen hatten oder sie bis zum St. Nimmerleinstag hinauszögern konnten. Sie drangen, oft antihansische Bestrebungen nutzend, dort ein, wo eine Schwäche im Handelssystem der wendischen Städte oder die politische Situation wie in Dänemark und Schweden, in Preußen und Livland auch nur die Möglichkeit eines Erfolges durchschimmern ließen.

Dieser subjektive Faktor, der in der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung der Provinzen begründet war, verdient unbedingt Beachtung. Während die wendischen Städte als führende Gruppe des hansischen Städtebundes den Kampf gegen ihre aufkommenden Konkurrenten von der Position einer einmal errungenen Vorherrschaft mit den in den vergangenen Jahrhunderten bewährten Mitteln führten und danach strebten, die Früchte ihrer Handelspolitik ungestört genießen zu können, konnten die Holländer nur erfolgreich sein, wenn sie die unbedingt notwendige Beweglichkeit, gepaart mit großer Energie und Beharrlichkeit, bei ihren Unternehmungen aufbrachten. Sie scheuten, wenn es Profit versprach, kein Risiko und durchbrachen rücksichtslos und mit allen Mitteln sorgfältig aufgerichtete und gesicherte Zwischenhandelsbarrieren. Sie waren die idealen Partner in der Front gegen das erstarrte hansische Zwischenhandelsmonopol, weil sich die Gegensätze zwischen den beiden Konkurrenten zunehmend und für alle sichtbar verschärft hatten und sie auch über eine ständig anwachsende Handelsflotte verfügten, die jederzeit bei hansischen Sperren oder Boykottmaßnahmen den Transport von Waren zu übernehmen imstande war. Sie hatten Zugang zu aufnahmefähigen Absatzmärkten für die Produkte der Ostseeländer. Sie waren in der Lage, wichtige hier begehrte Waren zu liefern, deren Herstellung oder Gewinnung zum Teil im eigenen Lande erfolgte.

In ihrem Bestreben nach unmittelbarer Verbindung mit den Produzenten ging von den holländischen Kaufleuten und Schiffen in vielen Ländern und Handelsgebieten eine anregende Wirkung auf die Produktion und damit auch auf die Formierung des

<sup>212</sup> Wenn jedoch Ketner (a. a. O., S. 162) aus den Zahlen nachzuweisen versucht, daß damit Amsterdam und die waterländischen Städte 36% oder etwa den dritten Teil des Imports und Exports der Ostseeländer in den Händen hatten, so handelt es sich um einen Fehlschluß. K. berücksichtigt weder die Waren, die nach wie vor über den Landweg gingen, noch den nicht unbeträchtlichen Warenverkehr innerhalb des Ostseegebietes.

inneren Marktes aus. Die Festigung des inneren Marktes förderte gleichzeitig – unterschiedlich stark zwar – die Herausbildung nationalstaatlicher Tendenzen, die sehr bald, zunächst noch schwach ausgeprägt, den überlieferten Monopolbestrebungen der wendischen Städte entgegentreten.

## *II. Die Handelsbeziehungen Hollands zu westeuropäischen Ländern und benachbarten Hansestädten*

Wenn der Ostseehandel in der zweiten Hälfte des 15., im 16. und z. T. noch im 17. Jahrhundert als der Mutterhandel Hollands bezeichnet wurde, trifft diese Feststellung für eine Reihe der bedeutendsten Städte des Landes zweifellos zu. Daneben entwickelten sich jedoch wirtschaftliche Beziehungen zu der unmittelbaren Umgebung des Landes ebenso wie zu Frankreich, Portugal und Spanien und nicht zuletzt zu England, die, auch wenn sie zeitlich nur begrenzt waren, in unmittelbarem Zusammenhang mit den Expansionsmöglichkeiten ins Ostseegebiet gesehen werden müssen. Die z. T. recht intensiven Verkehrsverbindungen können hier nicht umfassend dargestellt werden, jedoch soll und muß dieser Aspekt, der häufig nur im Salzhandel berücksichtigt wird, durch einige Beispiele stärker ins Blickfeld gerückt werden.

Ein regelmäßiger Verkehr überwiegend seeländischer Schiffe nach den Häfen der englischen Ostküste reicht bis ins 13. Jahrhundert zurück, wie das Beispiel der Wollausfuhr aus Boston beweist.<sup>213</sup> Aus diesem Hafen liefen in der Zeit vom 14. Mai 1296 bis zum 1. Juli 1297 60 Schiffe mit Wolle und Wollfellen aus. Die Schiffer von 32 Schiffen, die ausliefen, waren aus Orten der Grafschaften Seeland und Holland. Hiervon kamen 21 aus Middelburg, 4 aus Kats (Seeland), 3 aus Kortgene (Seeland), 2 aus Zierikzee, je einer aus Dordrecht und Veere.<sup>214</sup>

Ein Schiffer machte in diesem Zeitraum viermal die Fahrt, drei segelten dreimal, einer fuhr zweimal und 18 je einmal.<sup>215</sup> Man kann also schon am Ende des 13. Jahrhunderts von einer regelmäßigen Frachtfahrtverbindung Holland–England sprechen.

<sup>213</sup> Smit, *Bronnen Handel m. England . . .*, n. 123.

<sup>214</sup> Ebenda. 1292 wurden folgende Fahrten unternommen: Januar 1, Februar 3, März 3, April 1, Mai 3, Juni 2.

1296: Juni 3, Juli 4, August 2, September 4, Oktober 8, Dezember 1 Fahrt.

<sup>215</sup> Smit, *Bronnen . . .*, n. 123 (14. 5. 1396–1. 7. 1397). Von den übrigen Schiffern kamen 7 aus Flandern, 6 aus England, und 12 waren unbekannter Herkunft. Von den Zuiderseestädten waren Harderwijk und Zutphen vertreten.

Die Befrachter der Schiffe waren Kaufleute aus Florenz, aus Lucca, aus Brüssel, Brabant, Flandern und zum beträchtlichen Teil aus Deutschland. Holländer oder Seeländer waren außer den Schiffen nicht unter ihnen zu finden. Von den 4887 Sack und 11 Stein Wolle gehörten ihnen nur 16 Sack.<sup>216</sup>

Ein ähnliches Bild bietet sich etwa zur gleichen Zeit in Newcastle on Tyne.<sup>217</sup>

Von 53 Schiffen, deren Schiffe ausliefen, waren 22 aus holländischen und seeländischen Gebieten. Die Kaufleute der einzelnen Länder hatten folgenden Anteil an der Fracht:

Tabelle 4

Länder	Wolle in %	Häute in %	Wollfelle in %
England	56,2	63,9	85,2
Italien	23,8	2,0	—
Brabant	10,6	4,0	7,2
Deutschland	6,2	9,7	7,6
Flandern	1,5	0,7	—
Holländer u. Seeländer	0,8	1,8	—
unbek. Herkunft	0,9	17,9	— 218

Ein weiterer Wollausfuhrhafen war Kingston of Hull. Zu Beginn des 14. Jahrhunderts in der Zeit vom 10. 6. 1302 bis zum 26. 5. 1303, in einem knappen Jahr also, verließen nicht weniger als 90 Schiffe mit Wolle, Häuten und Wollfellen den Hafen.<sup>219</sup> 22 waren in Middelburg, Kortgene und Zierikzee beheimatet. Ein Schiffer machte die Fahrt in diesem Zeitraum viermal, zwei machten sie dreimal, und drei Schiffer fuhren zweimal.<sup>220</sup> Auch die Namen der Befrachter kehren häufig wieder. Sie hatten z. T. in jedem abgehenden Schiff Ladung. Holländer und Seeländer waren hier ebenfalls an der Fracht in so geringem Maße beteiligt, daß ihrem Wollhandel zu dieser Zeit noch keinerlei wirtschaftliche Bedeutung zukam. Sie fuhren vorwiegend für deutsche Kaufleute, während die englischen Kaufleute in Kingston of Hull offenbar englische Schiffe bevorzugten.

<sup>216</sup> Ebenda. Nur in 10 Schiffen hatte der Schiffer einige Stein Wolle oder Wollfelle unter der Fracht.

<sup>217</sup> Smit, Bronnen, n. 126 (29. 7. 1294–15. 10. 1297).

<sup>218</sup> Smit, Bronnen, S. 77.

<sup>219</sup> Smit, Bronnen, n. 141.

<sup>220</sup> Ebenda. Unter ihnen befanden sich 2 Schiffer, die 5 Jahre vorher schon im Frachtverkehr mit Boston zu finden waren.

Einen Eindruck von der bereits in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts vorhandenen Frachtkapazität Hollands und Seelands vermitteln auch Mietverträge für eine Flotte, die 1326 die englische Königin Isabella und ihren Sohn Edward III. mit einem Heer nach England zurückbringen sollte. Mit Unterstützung des Grafen von Holland (Wilhelm III.) sollten der Baljuw von Middelburg und der Rentmeister von Seeland 8 Hulke und 132 Heringsschiffe für eine begrenzte Zeit mieten. Es gelang ihnen, in Den Haag und Dordrecht, wo die Verhandlungen mit den Eigentümern der Schiffe geführt wurden, Verträge über drei Koggen, 15 Hulke, 58 Heringsschiffe, 32 Schiffe und zwei Schuten abzuschließen.<sup>221</sup> Von besonderer Bedeutung für Handel und Verkehr zwischen Holland und England war die Küste und der Hafen von Great Yarmouth. Ebenfalls schon in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts verkehrten hier Schiffe aus Holland und Seeland in großer Zahl, vorwiegend, um vor der Küste Fischfang zu treiben.

Nach sehr lückenhaften Angaben – in den Jahren 1344–1348 konnte nur der Verkehr von insgesamt 7 Monaten erfaßt werden<sup>222</sup> – liefen den Hafen 20 Schiffe aus Brielle, 16 aus Brouwershaven, 12 aus Nordijk, 12 aus Westkapelle, 11 aus Maarland (Südholland), 8 aus Veere, sieben aus Zierikzee, sechs aus Katwijk, je fünf aus Hindeloopen, Kat, Workum, Wijk (Nordholland) und Arnemuiden, je vier aus Nieuwhaven und Scheveningen, drei aus Dordrecht, je zwei aus Schiedam, Vlaardingen, Stavoren, Middelburg und Kampen, je eins aus Vlissingen, Kortegene, Heerlingen, Haarlem, Wieringen, Renesse und Souteland und 10 aus „Hollandia“, ohne nähere Ortsangabe an. Das sind zusammen 145 Schiffe aus Holland und Seeland.<sup>223</sup>

Trotz der großen Lücken in den sogenannten Muragelisten gibt es keinen Zweifel an dem zahlreichen Besuch dieses Hafens durch holländische Heringsfischer und Frachtfahrer, die häufiger als in den vorhergehenden Jahrzehnten auch aus Orten der Grafschaft Holland kamen. Die Vorrangstellung, die die holländische Heringsfischerei in einigen englischen Küstengebieten zeitweilig einnahm, ging erst im 15. Jahrhundert

---

<sup>221</sup> Smit, Bronnen, n. 339 (31. 7. 1326–2. 9. 1326). Wie aus den Verhandlungen hervorgeht, hätte die geplante Zahl durchaus erreicht werden können. Einigen Schiffen war offensichtlich das Risiko zu hoch. Diese mächtige Flotte lief am 20. September 1326 aus Brielle aus. Die Zahl der Heringsschiffe vermittelt gleichzeitig eine Vorstellung vom Umfang des Heringsfangs in den ersten Jahrzehnten des 14. Jhs., zu einer Zeit also, bevor die Holländer im Heringsgeschäft auf Schonen zu finden sind.

<sup>222</sup> Smit, Bronnen . . . , n. 444.

<sup>223</sup> Smit, Bronnen . . . , n. 444. Die wenigen Schiffe der Zuiderseestädte sind der Vollständigkeit halber mit aufgenommen worden. Wesentlich höher war die Zahl der englischen Schiffe und etwa gleich groß die der aus Flandern.

allmählich zurück.<sup>224</sup> Die Gründe hierfür sind in veränderten Fangmethoden, leistungsfähigen Schiffen, Aufsuchen neuer Fanggebiete u. a. zu sehen.

In der Zeit vom 29. September 1378 bis zum 28. September 1379 liefen den gleichen Hafen 350 Schiffe an. 150 von ihnen waren englischer, 25 flandrischer, 29 deutscher und 112 holländischer Herkunft.<sup>225</sup> In diesem Jahr war die Anzahl der Frachtfahrer, die Great Yarmouth aufsuchten, gestiegen. Die Beständigkeit des Frachtverkehrs von Holland nach England und umgekehrt bestätigten weitere Auszüge aus Zoll- oder anderen Abgabelisten der englischen Hafenstädte Newcastle on Tyne, Ipswich, Kingston upon Hull, Great Yarmouth, Lynn und Boston.<sup>226</sup>

Um die Wende vom 14. zum 15. Jahrhundert hatten sich Handel und Frachtfahrt nach England, worunter der Woll- und Lakenhandel einen hervorragenden Platz einnahm, in ihren charakteristischen Zügen entwickelt. Die holländische Einfuhr in die einzelnen englischen Häfen unterschied sich in ihrer Zusammensetzung kaum. Es waren Lebensmittel wie Bier, Getreide, frischer und gesalzener Hering, Zwiebel, Knoblauch, Gemüse, Äpfel und Essig, gewerbliche Erzeugnisse wie Leinen, Laken aus Westfalen und Ypern, Krüge, Mühlensteine, Ziegelsteine, Dachziegel, Steinfiesen, Schiffsfässer, Kisten, Flachs, Basttaue, Messer, Pech, Teer, Waidasche, Sensen, Kessel, Fußbänke, Glasgeschirr, Juchtenleder, Seife, Kattun u. a.; außerdem Wagenschoß, Balken aus Eichen- und Föhrenholz, Osemund, spanisches Eisen, Salz, Alaun, Samen, Krapp, Garn u. a. m. Diese Waren wurden häufig nur in kleinen Mengen transportiert, tauchen aber in jeder Zollliste mehrfach auf.<sup>227</sup>

Während ein großer Teil der Waren nur über Holland nach England transportiert wurde, setzte sich die Rückfracht aus den einzelnen englischen Häfen im wesentlichen aus Erzeugnissen der Industrie und Landwirtschaft des umliegenden Gebietes zusammen. Aus fast allen Häfen wurden in diesen Jahrzehnten neben der Wolle verschiedene Arten von Laken exportiert. Newcastle führte beträchtliche Mengen Steinkohle aus. Kaninchenfelle, Getreide und andere Nahrungsmittel ergänzten die Fracht.

Neben die Schiffer aus den holländischen Orten, die als Heimathäfen für die Frachtfahrer schon in den Quellen des 13. Jahrhunderts genannt worden waren, traten im letzten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts in stärkerem Maße Schiffer aus Rotterdam, Hoorn, Enkhuizen und Amsterdam, deren Schiffe jetzt häufiger holländische Kauf-

<sup>224</sup> Siehe hierzu S. 139.

<sup>225</sup> Smit, Bronnen . . . , n. 576.

<sup>226</sup> Smit, Bronnen . . . , n. 146, n. 148, n. 161, n. 208, n. 327, n. 328, n. 340, n. 506, n. 568, n. 574, n. 577, n. 589, n. 597, n. 603, n. 695, n. 711, n. 716, n. 724, n. 732.

<sup>227</sup> Smit, Bronnen . . . , n. 732, n. 736 (1393–1394).



leute befrachteten.<sup>228</sup> Um die Wende vom 14. zum 15. Jahrhundert unternahmen Holländer die ersten Frachtfahrten zwischen England und dem Ostseegebiet.<sup>229</sup>

Der lebhafte Handelsverkehr zwischen Holland und England setzt sich im 15. Jahrhundert fort, obwohl ein wichtiger englischer Ausfuhrartikel, die Wolle, von 1389 ab fast nur über den englischen Wollstapel in Calais gehandelt werden durfte. Holländische Kaufleute kauften jetzt an diesem Stapelplatz. Amsterdamer Kaufleute, die ihn 1408 erstmalig aufsuchten, schlossen 1422 mit den englischen Wollhändlern zu Calais einen regelrechten Handelsvertrag.<sup>230</sup>

Amsterdam und Hoorn waren neben Kampen in starkem Maße am Handel mit englischen Laken beteiligt, und auch Einfuhrverbote, wie sie 1428, 1434 und 1437 durch den Herzog von Burgund erlassen worden waren, scheinen nur wenig dagegen ausgerichtet zu haben.<sup>231</sup> Während des Krieges, den Philipp 1436–1439 gegen England führte, blieb der Handelsverkehr, wenn auch eingeschränkt, aufrecht erhalten, und 1438–1441, zur Zeit des Krieges der Holländer gegen die wendischen Städte, exportierten Amsterdamer Kaufleute große Mengen englischer Laken ins IJsselgebiet.<sup>232</sup>

Grundlegende Veränderungen in diesem Handelsverkehr sind auch in den folgenden Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts bis in die 80er Jahre nicht festzustellen.<sup>233</sup> Zollabgabelisten von der Mitte des 15. Jahrhunderts ab lassen lediglich einen Zug zur Einschränkung der Vielfalt der Waren erkennen, die offensichtlich durch die wirtschaftliche Entwicklung der Handelspartner hervorgerufen wurde. Außerdem ist eine schärfere Konkurrenz der holländischen Städte untereinander in diesem Zeitraum nicht zu übersehen.<sup>234</sup>

Tiefgehend waren jedoch Veränderungen im Charakter der Handelsbeziehungen, die sich etwa seit 1485 abzuzeichnen begannen. Mit dem Ende der Rosenkriege in

<sup>228</sup> Zu Amsterdam vgl. Ketner, a. a. O., S. 14. (Die Zahl der Amsterdamer Schiffe auf der Englandroute ist verhältnismäßig klein) und Smit, H. J., *Amsterdams handel met England in de middeleeuwen*. Amsterdam 1929, S. 52 ff.

<sup>229</sup> Ebenda.

<sup>230</sup> Ebenda.

<sup>231</sup> Smit, Bronnen . . ., S. VIII. Vgl. auch Ketner, a. a. O., S. 24.

<sup>232</sup> Vgl. hierzu S. 80.

<sup>233</sup> Das schloß nicht aus, daß dynastische Kriege diesen Handel vorübergehend zu stören vermochten.

<sup>234</sup> Smit, Bronnen . . ., n. 1515 (10. 5. 1461–18. 2. 1462), n. 1535 (16. 8. 1462–26. 2. 1463). Aus Kingston upon Hull führten die Holländer in diesem Zeitraum fast nur Blei aus. n. 1561 (4. 3. 1465–10. 4. 1466), n. 1620 (5. 2. 1471–18. 6. 1471), n. 1625 (1471), n. 1662 (1471–1472), n. 1963 (28. 9. 1482–9. 4. 1483). Bd. II, 1, n. 33 (1488), n. 119 (1496–1497).

England und mit dem Beginn der Herrschaft der Tudors traten den holländischen Kaufleuten nicht mehr nur der einzelne Kaufmann oder die einzelne Stadt, sondern immer häufiger staatliche Einrichtungen entgegen. Sie waren bestrebt, die wirtschaftlichen Quellen des Landes für die Kasse ihres Königs auszunutzen, wie es die Herzöge von Burgund in ihren Landesteilen schon zuvor getan hatten.

Die Beziehungen verschärfen sich zeitweilig und die ökonomischen Spannungen lösen mehrfach auch politische Aktionen aus.<sup>235</sup> Dieser Prozeß ging über Jahrhunderte, und sicherlich liegen hier schon die Keime für die erbitterten Seekriege zwischen den Niederlanden und England in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts, in denen zwei Staaten letztlich der Sicherung größerer Handelsprofite wegen aufeinanderprallten, deren politische Führung in den Händen der neu entstandenen Klasse, der Bourgeoisie, lag. –

Im gleichen Maße wie der Verkehr zwischen Holland und England können die Handelsbeziehungen der holländischen Städte zu Frankreich als wichtige Ergänzung ihrer östlichen Verkehrsrichtung angesehen werden. An erster Stelle stand im Handelsverkehr mit Frankreich zweifellos die Fahrt in die Baie.<sup>236</sup> Das Aufkommen des Baiensalzhandels verminderte nicht nur die Zahl der Ballastfahrten in den Osten, sondern brachte darüber hinaus beträchtlichen Gewinn durch Handel und Frachtfahrt. Obwohl die Salzausfuhr aus der Baie schon im letzten Drittel des 14. Jahrhunderts an Bedeutung gewonnen hatte<sup>237</sup> – die Ursachen müssen in der ansteigenden Nachfrage durch das Anwachsen der Bevölkerung und in der Zunahme des Heringsalzens gesehen werden –, waren holländische Schiffer erst in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts in der Baie anzutreffen.<sup>238</sup> Von den zwanziger Jahren des 15. Jahrhunderts ab finden wir die sehr bald zahlreicher werdende holländische Baienflotte im regelmäßigen jährlichen Frachtverkehr in der Ostsee.<sup>239</sup>

1443 waren Engländer und Osterlinge erstaunt über die mächtige Flotte aus Hol-

<sup>235</sup> Vgl. hierzu Smit, Bronnen . . ., S. IX.

<sup>236</sup> Vgl. hierzu Agats, Der hansische Baiensalzhandel, Heidelberg 1904.

<sup>237</sup> Vereinzelt hatten auch schon vorher Kaufleute aus Hamburg, Lübeck und den Zuiderseestädten dieses Salzgewinnungsgebiet aufgesucht. Siehe hierzu Vogel, Gesch. d. dt. Seeschifffahrt, S. 293.

<sup>238</sup> Sneller/Unger, Bronnen tot de Geschiedenis van den Handel met Frankrijk, n. 95 (13. 6. 1409). Wilhelm von Bayern gesteht einem Schiffer aus Rotterdam Repressalien gegen die Spanier zu, da er von diesen in der Baie beraubt worden war. Ketner sieht den Anfang dieses Verkehrs erst in den 20er Jahren des 15. Jhs. (Ketner, a. a. O., S. 130).

<sup>239</sup> Vogel, a. a. O., S. 308. Ketner, a. a. O., S. 130 f. HUB IV, n. 747; Poelman, Bronnen . . . n. 1040 (9. 2. 1425); HUB VI, n. 1084 (6. 7. 1433); Sneller/Unger, Bronnen . . ., n. 168 (15. 7. 1443).

land und Seeland, die in der Baie vor Anker ging.<sup>240</sup> Die Zahl der holländischen Baiensalzschiffe entsprach um die Mitte des 15. Jahrhunderts schon der der hansischen Baienflotte<sup>241</sup>, und in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts übertraf sie diese.<sup>242</sup>

Die wenigen Zahlen und Beispiele mögen genügen, um auf diese wichtige Seite des wachsenden Handels- und Frachtverkehrs zwischen Holland und Frankreich zu verweisen.

Weit weniger Beachtung fand bisher der Handel zwischen beiden Partnern mit anderen Gütern, an dessen Spitze die Kornausfuhr aus dem Sommegebiet, aber ebenso aus anderen französischen Landesteilen stand. Schon in den achtziger Jahren des 14. Jahrhunderts kaperten Engländer sechs holländische mit Waid und Korn beladene Koggen, von denen eine aus Delft, zwei aus Leiden, eine aus Rotterdam, eine aus Schiedam und eine aus Dordrecht kamen.<sup>243</sup> Wenige Jahre später verloren bei einem weiteren Überfall durch englische Schiffe auf eine aus La Rochelle auslaufende flandrische Flotte Kaufleute aus Oudewater, Oest (?), Amsterdam, Arne-muiden, Reimerswalde, Zierikzee und Dordrecht beträchtliche Summen Geldes und viele Fässer Wein.<sup>244</sup>

Holländische Kaufleute erhielten im letzten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts Geleitbriefe, um gesalzenen Fisch und besonders Hering nach Paris und in das Gebiet von Rouen ein- und Korn auszuführen<sup>245</sup>, und Kaufleute aus Amiens, Abbeville und Rouen wurden in den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts die gleichen Privilegien in Holland und Seeland zugesprochen.<sup>246</sup> Weitere Geleitzusicherungen wie Schadenersatzforderungen von beiden Seiten zeugen vom regelmäßigen Handelsverkehr.

<sup>240</sup> Sneller, *De ontwikkeling van den handel tuschen Noord-Nederland en Frankrijk tot het midden der 15e eeuw*, S. 25.

<sup>241</sup> Vogel, *Gesch. d. dt. Seeschifffahrt*, S. 308. Vogel schätzt die hansische Baienflotte auf 30–50 Schiffe.

<sup>242</sup> HUB X, S. 247, Anm. 2. Im Zusammenhang mit dieser holländischen Flottenordnung wird 1475 eine holländische Baienflotte von 70–80 Schiffen nachgewiesen. Wenn Koster jedoch die Auffassung vertritt, die beiden Städte Hoorn und Enkhuizen hätten in dieser Zeit in der Salzfahrt gegen 70 Schiffe beschäftigt, dürfte die Zahl wohl doch zu hoch gegriffen sein. Koster, P., *Hoorn in de middeleeuwen*, Amsterdam 1929, S. 19.

<sup>243</sup> Sneller/Unger, *Bronnen*, n. 32 (16. 3. 1381, 1382, 1383).

<sup>244</sup> Sneller/Unger, *Bronnen*, n. 43 (25. 7. 1387).

<sup>245</sup> Sneller/Unger, *Bronnen*, n. 50 (21. 2. 1394), n. 51, n. 52, n. 53 (1395), n. 56–59, n. 61, n. 64 (19. 2. 1398).

<sup>246</sup> Sneller/Unger, *Bronnen*, n. 81, n. 82 (1404–1405), n. 96 (19. 2. 1409), n. 102 (13. 10. 1413). 5 holländische Seeschiffe hatten Korn aus der Grafschaft Ponthieu geladen. n. 150 (19. 8. 1440). Getreidehändler aus St. Omer verhandelten mit Kaufleuten aus Hoorn und Amsterdam. n. 208 (1. 5. 1460). Verhandlungen über Getreidekäufe in Abbeville und Ponthieu.

In welchem Rahmen sich der Getreidehandel mit den Ausfuhrorten, z. B. des Sommegebiets, bewegte, ist dem Auszug einer Rechnung über die Getreideausfuhr aus Abbeville zu entnehmen.<sup>247</sup> Insgesamt wurden in diesem Zeitraum von 424 exportierten Ladungen 203 nach Holland ausgeführt. Bei den Fahrzeugen handelte es sich um kleine Frachtboote, deren durchschnittliches Fassungsvermögen eine halbe Schiffslast nur wenig überstieg. Aus diesen Gründen mag die Warenbewegung von der Menge her auf den ersten Blick unbedeutend erscheinen, sieht man sie vor dem Hintergrund der imponierenden Getreidemengen aus dem Ostseegebiet. Bei einer Einschätzung des Getreidehandels mit Frankreich ist es notwendig, daneben andere Gesichtspunkte mit einzubeziehen. Aus einer Reihe von Hinweisen ist bekannt, daß das Getreide ebenso über See – hier werden Koggen und Hulke als Fahrzeuge genannt<sup>248</sup> – aus Frankreich nach Holland eingeführt wurde. Die regelmäßigen Kleintransporte, durch ihren stetigen Handelsfluß nur schwer von der ökonomischen Entwicklung Hollands zu trennen, versorgten in den 7 Monaten die holländischen Städte mit der beachtlichen Menge von 112 Schiffslasten Getreide.

<sup>247</sup> Sneller/Unger, Bronnen, n. 210 (1. 11. 1461–24. 8. 1461). Siehe dort auch Anm. 8. Am 13. 10. 1460 wurde beschlossen, um die Sicherheit der Stadt Abbeville gewährleisten zu können, auf jede Mudda Getreide, die ausgeführt wurde, eine Abgabe zu erheben.

Abbeville führte danach an Getreide aus:

Januar 1461: 38 Ladungen, davon gingen 25 mit einer Gesamtmenge von 420 Mudden oder 15 Last 15 Mudden nach Holland.

Februar 1461: 21 Ladungen, davon gingen 6 mit einer Gesamtmenge von 82 Mudden oder 3 Last 1 Mudda nach Holland.

März 1461: 82 Ladungen, davon gingen 43 mit einer Gesamtmenge von 753 Mudden oder 29 Last 10 Mudden nach Holland.

April 1461: 42 Ladungen, davon gingen 13 mit einer Gesamtmenge von 120 Mudden oder 4 Last 12 Mudden nach Holland.

Mai 1461: 76 Ladungen, davon gingen 30 mit einer Gesamtmenge von 402 Mudden oder 14 Last 23 Mudden nach Holland.

Juni 1461: 87 Ladungen, davon gingen 31 mit einer Gesamtmenge von 425 Mudden oder 15 Last 25 Mudden nach Holland.

Juli 1461: 78 Ladungen, davon gingen 55 mit einer Gesamtmenge von 774 Mudden oder 29 Last 11 Mudden nach Holland.

Bis auf eine Ladung Roggen handelte es sich um „blanc blé“ (Weizen). Mudda war ein weit verbreitetes Fruchtmaß, das in den verschiedenen Gebieten unterschiedlich groß war. Bei obiger Angabe wie im folgenden wurde das Amsterdamer Maß zugrunde gelegt. 1 Amsterdamer Getreidemudda = 3004 l = 27 Mudden. Die Mudda faßte 111,26 l. Diese Maßeinheit galt außer in Amsterdam auch in Monnikendam, Edam, Purmerend. Die Getreidemaße in Middelburg und Delft mit 2916 und 2915 l pro Last unterschieden sich hiervon nur unbedeutend. (Nach Schulte, E., Das Danziger Kontorbuch des Jakob Stöwe, HGBil. 1938, S. 67).

<sup>248</sup> Siehe oben S. 75.

Nun war Abbeville nicht die einzige Stadt, aus der Getreide auf den Binnenschiffahrtswegen nach Holland gebracht wurde. Im gleichen Zusammenhang müssen hier Amiens, die Grafschaft Ponthieu, St. Omer u. a. angeführt werden.<sup>249</sup> Gouda, das 1494 in der Enqueste als Hauptnahrung seiner Bürger die Brauerei herausstellte, bemerkte, daß zuzeiten Karl d. Kühnen für dieses Gewerbe „plagen te varen 30 boeyers in Frankrijke, in de Somme ende Seyne, om coorn“.<sup>250</sup> Es kann deshalb mit einiger Berechtigung angenommen werden, daß ähnliche Handelsverbindungen auch zu anderen Orten Nordfrankreichs bestanden.

In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts vollzog sich der Handelsverkehr zwischen Holland und Frankreich im allgemeinen – die Kriegszeiten müssen hiervon ausgenommen werden – auf breiterer vertraglicher Grundlage. Diese Handelsverträge und Geleitzusicherungen wurden mit dem französischen König und dem Herzog der Bretagne mehrfach geschlossen, bekräftigt und erneuert.<sup>251</sup>

Besonders die Schifffahrt zwischen Seeland und der bretonischen Küste nahm in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts einen gewaltigen Aufschwung. Nach den Ankeragelisten von Arnemuiden, dem Vorhafen von Middelburg, liefen diesen Hafen folgende Schiffe aus der Bretagne an.<sup>252</sup>

1450/51	2	1470/71	43	1487	62
1453/54	1	1471/72	15	1488	38
1454/55	1	1472/73	22	1489	39
1462/63	14	1473/74	58	1494	158
1463/64	9	1474/75	86	1495	187
1464/65	5	1478/79	118	1496	145
1465/66	18	1481	89	1497	169
1466/67	30	1482	292	1498	185
1467/68	26	1483	344	1499	196

Überblickt man die wirtschaftlichen Beziehungen Hollands zu Frankreich, wird deutlich: Die Zuiderseestädte, die flandrischen und hansischen Städte gingen den Holländern im Handel an der französischen Küste voraus. Erst in der zweiten Hälfte des

<sup>249</sup> Siehe Anm. 246.

<sup>250</sup> Enqueste ende Informacie . . . , S. 178, 188.

<sup>251</sup> Sneller/Unger, Bronnen, n. 213 (Febr. 1462), n. 221 (12. 7. 1462) n. 255 (3. 10. 1471), n. 280 (13. 9. 1475), n. 383 (18. 12. 1491), n. 396 (16. 2. 1494), n. 394.

<sup>252</sup> Sneller/Unger, Bronnen, S. 639 f. Dieser Überblick erfaßt nur die Jahre, in denen vollständige Angaben vorliegen.

14. Jahrhunderts folgten holländische Kaufleute, zunächst noch in geringer Zahl. Etwas älter waren die Beziehungen im Kornhandel mit dem französischen Binnenland. Im Verlauf des 15. Jahrhunderts jedoch, also in der Zeit des allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwungs, erwarben sie auch an der französischen Küste von Bordeaux bis Dieppe eine feste Stellung. Den größeren Anteil an diesem Verkehr hatten lange Zeit seeländische Städte, an ihrer Spitze Middelburg.

Im Charakter der Beziehungen zu den einzelnen Landesteilen und Küstengebieten kristallisierten sich im Laufe der Zeit deutlich erkennbare Unterschiede heraus. Der holländische Handel und Verkehr mit der bretonischen Küste muß als ausgesprochen passiv angesehen werden, während die Holländer im Kornhandel mit dem Sommegebiet als Frachtfahrer – dabei auch für Kaufleute anderer Länder – und im Salz- und Weinhandel mit der Küste des Loiregebietes als äußerst aktive Handelspartner auftraten.<sup>253</sup>

Neben England und Frankreich trieben die Holländer im 15. Jahrhundert im Westen Handel mit Spanien und Portugal, zu dessen Zentrum sich im Verlaufe des 15. Jahrhunderts ebenfalls Middelburg entwickelte. Nach den schon zitierten Ankeragelisten von Arnemuiden begann hier der Verkehr der Spanier und Portugiesen erst verhältnismäßig spät, etwa um das Jahr 1450.

In den folgenden Jahrzehnten von 1450–1499 liefen 558 Schiffe aus Spanien und 55 aus Portugal den Hafen von Arnemuiden an. Während ihre Zahl zunächst gering war, ist von den 80er Jahren ab eine deutliche Zunahme des Verkehrs festzustellen.<sup>254</sup>

Nach Middelburg brachten die Spanier und in geringerem Maße die Portugiesen Südweine, Südfrüchte, Eisen, Alaun, den blauen Farbstoff Waid und andere Güter, die sowohl für den Durchfuhrhandel als auch für die holländische Textilindustrie bestimmt waren. Neben dem wirtschaftlich sicherlich bemerkenswerten Umschlag muß die Bedeutung dieser Handelslinie ebenso in der entwicklungssträchtigen Verbindung zum wichtigen mittelmehreren Handels- und Wirtschaftsgebiet gesehen werden.<sup>255</sup>

Nicht nur der Handel mit England, Frankreich, Spanien und Portugal spiegelt die wachsende wirtschaftliche Anziehungskraft Hollands wider, ihr steigender ökonomischer Einfluß offenbarte sich ebenso im Handelsverkehr mit umliegenden Handelsstädten wie Brügge, Antwerpen, Köln und den Zuiderseestädten. Wir wenden uns zunächst den letzteren zu, da der Kampf um die Durchsetzung des Brügger Stapels

<sup>253</sup> Sneller/Unger, Bronnen, S. XIII f.

<sup>254</sup> Nach Sneller, Walcheren in de vijftiende eeuw, Utrecht 1916, S. 63 f.

<sup>255</sup> Zur gleichen Zeit etwa, in der Spanier den Verkehr mit Middelburg aufnahmen, liefen auch Schiffe aus Genua und Venedig, zwar in geringerer Zahl, diesen Hafen an.

und des Kölner Herings- und Weinhandels noch in anderem Zusammenhang Erwähnung finden wird.

Ein lebendiges Bild des Handelsverkehrs zu den Jahrmärkten von Deventer vermittelt ein Kamper Pfundzollregister. Schon zu Beginn des Krieges Hollands gegen die wendischen Städte waren durch holländische Kaperschiffe Kaufleute und Schiffe aus Deventer und Kampen geschädigt worden. Als Ersatz für den erlittenen Schaden wurde nach langen Verhandlungen von allen aus Holland kommenden Schiffen und Waren, die über Kampen gingen, in dieser Stadt ein Pfundzoll erhoben. Mit dem Register dieses Pfundzolls stehen für die Zeit vom Oktober 1439 bis zum August 1441 genaue Angaben über die Namen der Schiffer, der Befrachter, über die Warenarten und -mengen und die bezahlten Summen zur Verfügung.<sup>256</sup>

Die holländische Wareneinfuhr in das Gebiet von Oberijssel konzentrierte sich auf die periodisch abgehaltenen Jahrmärkte in Deventer, zu denen Kaufleute aus vielen Orten des norddeutschen Gebietes, aus Westfalen und dem Rheinland zusammenkamen, um hier holländische oder von den Holländern herangeführte Waren zu kaufen.<sup>257</sup> Zunächst ist bei der Zusammenstellung der holländischen Ausfuhrorte und Waren zu bemerken, daß sich mit Amsterdam und den waterländischen Städten, mit Hoorn, Enkhuizen und Medemblik, mit Alkmaar, Wijk, Wesp und Naarden, mit Haarlem, Gouda, Leiden, Haag, Schiedam und Delft alle wichtigen Städte am Handel und Frachtverkehr mit dem Ijsselgebiet beteiligten<sup>258</sup>, während im Handelsverkehr mit England, Frankreich und Spanien eine lokale Spezialisierung über lange Zeit ausgeprägt war. Im Handel nach Oberijssel trat in der holländischen Warenausfuhr eine Differenzierung hervor, die weitgehend durch die Wirtschaftsstruktur einzelner Städte und ländlicher Gebiete bestimmt wurde. Der Vergleich dieses Handels mit dem Englandhandel des 14. Jahrhunderts etwa rückt einen Entwicklungszug der hol-

<sup>256</sup> Smit, H. J., *Het Kamper pondtollregister van 1439-1441*. Econ. Hist. Jaarb. V (1919), S. 209 ff. Dgl. *Opkomst van den handel van Amsterdam*, S. 282. Auch Sneller machte auf die Bedeutung dieses Pfundzollregisters aufmerksam. Sneller, *Deventer, die Stadt der Jahrmärkte*, *Pfingstblätter d. Hans. Gesch.-Ver.* XXV, S. 54 ff. Ketner untersucht in seiner schon zitierten Arbeit dieses Register und stellte die Ergebnisse u. a. in 12 übersichtlichen Tabellen zusammen.

<sup>257</sup> Sneller, a. a. O., S. 38. 5 solcher Märkte wurden in Deventer im Verlauf des Jahres abgehalten, um den 3. Sonntag vor Ostern der Mittfastenmarkt, dessen Termin sich alljährlich mit dem Osterfest verschob, um den 24. Juni der Johannismarkt, um den 25. Juli der St. Jakobsmarkt, um den 1. September der St. Leheniusmarkt und um den 11. November der St. Martinsmarkt. Von der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts ab begannen die Marktzeiten 8 Tage vor und endete 8 Tage nach den genannten Heiligentagen. Eine Ausnahme machte der St. Johannismarkt, der schon 14 Tage vor dem 24. Juni begann. Außer den genannten Märkten in Deventer ist in den Registern die Abrechnung über den Maimarkt in Zutphen enthalten.

<sup>258</sup> Ketner, a. a. O., Tab. S. 27 ff.

ländischen Wirtschaft recht nachdrücklich in den Vordergrund. Die holländische Industrie und Landwirtschaft produzierte jetzt einen großen Teil, bei wichtigen Warenarten den größten Teil selbst.

In der Zeit vom Oktober 1439 bis zum 24. August 1441 führten holländische Städte große Mengen an Molkereiprodukten wie Butter und Käse aus.<sup>259</sup> Hierbei standen die waterländischen Städte und Dörfer, die auch als Hauptproduktionsgebiet für Butter und Käse anzusehen sind an der Spitze.<sup>260</sup> Amsterdam nahm in der Ausfuhr von Molkereiprodukten den dritten Platz ein und wurde damit von Hoorn, dessen Ausfuhr auf eine in seiner Umgebung entwickelte Viehzucht schließen läßt, übertroffen.

Im Lakenexport überragte Amsterdam, das in beträchtlichen Mengen auch seine eigenen Laken exportierte, alle anderen Städte, selbst Leiden, welches in dieser Zeit in der Tuchproduktion schon führend war. Es folgten dann – darauf sei besonders verwiesen – Städte, die Tuche produzierten wie Leiden, Naarden und Hoorn. Insgesamt wurden an holländischen Laken auf die Märkte von Deventer in diesem Zeitraum 11 500–12 000 Stücke und 16 Pack ausgeführt.<sup>261</sup>

Außer in den schon genannten Tuchindustriorten waren die gehandelten Laken in Schiedam, Haag, Weesp, Muiden, Enkhuizen, Monnikendam, Utrecht, Edam, Haarlem, Rotterdam und Delft, häufig in sehr kleinen Stückzahlen, produziert worden. Auch außer-holländische Laken brachten die Holländer auf die Märkte von Oberijssel. Die größte Zahl steuerten englische Städte bei. Amsterdam und Hoorn führten sie ein, obwohl zu dieser Zeit ein Einfuhrverbot für englische Tuche nach Holland bestand. Daneben kamen Laken aus Aalst, Noirt und Ypern in größeren Mengen und solche aus Flandern, Brabant, Geertvuidenberg, Maastricht, Hessian und Waal in geringerer Zahl.

Besondere Beachtung verdient der Herings- oder überhaupt der Fischexport. Hering und in großer Zahl „Bergenfisch“, Stockfisch, Kabeljau und Schellfisch gelangten durch holländische Kaufleute, Fischer und Frachtfahrer vor allem aus Amsterdam und waterländischen Städten nach Kampen und Deventer.<sup>262</sup> Aus Enkhuizen kamen Bücklinge. Dieser Ort hatte sich offensichtlich zu einem Zentrum der Heringsräucherei entwickelt.<sup>263</sup> Außerdem brachten Holländer große Mengen Salz in das Oberijssel-

<sup>259</sup> Ketner, a. a. O., S. 55.

<sup>260</sup> Ebenda.

<sup>261</sup> Berechnet nach Ketner, a. a. O., Tab. XII. Da unterschiedliche Stückzahlen für einen Terling Laken (24–30 Stück) angenommen werden müssen, konnte nur ein Näherungswert ermittelt werden. Siehe hierzu auch Ketner, a. a. O., S. 61, S. 65.

<sup>262</sup> Ketner, a. a. O., S. 55.

<sup>263</sup> Ebenda.



gebiet.<sup>264</sup> Diesen lebhaften Salzhandel trieben die waterländischen Städte Alkmaar, Weesp, Hoorn, Enkhuizen, Haarlem und in geringem Maße Amsterdam und Wijk. Getreide und Bier wurde von Holländern nur in geringen Mengen verzollt, weil während der Jahre des Krieges kaum Verkehrsverbindungen zu einer Reihe wichtiger traditioneller Getreideproduktionsgebiete bestanden.

Außer den genannten Waren enthalten die Kamper Pfundzollisten die bunte Vielfalt von Produkten eines lebhaften Durchfuhrhandels. Neben weiteren Textilprodukten verfrachteten holländische Schiffer und Kaufleute Asche, Teer, Tran, Talg, Öl, Seife, Essig, Weine aus den verschiedensten Anbaugebieten, Südfrüchte, wie Feigen, Rosinen und Mandeln, Reis, Waid, Hanf, Bast, Alaun, Süßholz, Senfsamen, Zwiebeln, Bohnen, Speck, Kohl, in geringen Mengen Holz (Wagenschoß), Kohlen, Blei, Kupfer, Zinngeschirr, Torf, Leder, Leim, Felle u. a.<sup>265</sup>

Sowohl die Masse der Produkte als auch der Umfang der Warenliste vermitteln ein anschauliches Bild der engen wirtschaftlichen Beziehungen der Holländer zu benachbarten Hansestädten und deren Umgebung, auch wenn berücksichtigt werden muß, daß die in den Pfundzollisten erfaßten Jahre wegen des Krieges nicht voll als normale Zeiten in diesem Handelsverkehr angesprochen werden können.

Die Märkte von Deventer waren bedeutende Vermittler zwischen den sich ausbildenden holländischen Gewerbe- und Handelszentren und dem für diese wichtigen Hinterland. Über sie vermochten die Holländer ihren ökonomischen Einfluß auszuweiten. Der Handel nach Deventer war wirtschaftlich notwendig. Gleichzeitig bemühten sich jedoch die Holländer, die Stellung der Deventer Märkte zu untergraben und den Handelsverkehr in einen für sie günstigeren Ort zu lenken. Auf dieses Ziel richteten sie ihr Vorgehen zwei Jahrzehnte später im sogenannten Butterstreik.

Bis zum Jahre 1463 nahm der Handelsverkehr zwischen Deventer und den holländischen Städten bis auf kleinere Reibungen einen ungestörten Verlauf.<sup>266</sup> 1463 erließ Deventer auf Klagen von Köln wegen des betrügerisch hohen Gewichts der holländischen Butterfässer eine Verordnung über das genaue, zulässige Gewicht von ganzen, halben, viertel und achtel Butterfässern.<sup>267</sup> Während bei früheren Klagen die Holländer Unterhändler entsandt hatten, die zum Teil recht schnell einlenkten und zu Zugeständnissen bereit waren, schaltete sich jetzt Herzog Philipp ein, und in enger Übereinstimmung mit den Magistraten der holländischen Städte wurde ein Boykott der

<sup>264</sup> Ebenda. Ketner nimmt an, daß dieses Salz in Seeland und Brabant gewonnen wurde und nicht etwa aus der Baie kam. Ketner, a. a. O., S. 68.

<sup>265</sup> Ketner, a. a. O., S. 27 ff.

<sup>266</sup> Sneller, Deventer, die Stadt der Jahrmärkte, S. 74 ff.

<sup>267</sup> HUB IX, n. 9 (4. 7. 1463). Köln hatte schon früher wiederholt Deventer gegenüber Klage geführt, und zwar in den Jahren 1444 und 1456. Siehe hierzu Sneller, a. a. O., S. 75; HUB VIII, n. 489 (14. 8. 1456).

Märkte von Deventer beschlossen.<sup>268</sup> Auch Friesland, das die Deventer Märkte ebenfalls mit Butter belieferte, konnte auf einer Tagung der holländischen Städte im Haag für eine Beteiligung an dem Boykott der Märkte gewonnen werden.<sup>269</sup>

Es folgte die Verlegung des Stapels nach Harderwijk, und es wurde selbst der Versuch unternommen, einen der Märkte in eine holländische Stadt zu verlegen. Jedoch besaßen wohl weder Amsterdam noch Haarlem für die westfälischen Städte und für die Kaufleute aus den übrigen Gebieten schon die nötige Anziehungskraft, um eine gleichwertige Nachfolgerin des weithin bekannten Deventer werden zu können.<sup>270</sup>

Intensiv waren nun die Nachbarstädte, die wie Köln Deventer erst zu diesem Schritt bewogen hatten, bemüht, sich an dessen Stelle zu setzen. Zwolle, Kampen und vor allem Zutphen wollten mit allen Mitteln ihren Nutzen aus der Lage Deventers ziehen.<sup>271</sup> Die eigentliche Ursache des Streits, das Gewicht der holländischen Butterfässer und einige Zollerhöhungen in Deventer, trat vor dem erbitterten Konkurrenzkampf der zuiderseeischen Städte um den größeren Anteil am Handel mit Holland völlig in den Hintergrund. Wenn Daenell die Ursachen für das Andauern der Auseinandersetzung über Jahre in der Uneinigkeit und in dem mangelnden Gemeinschaftsgefühl unter den westlichen Hansestädten erblickt<sup>272</sup>, läßt er einen Faktor außer acht, der die Haltung der zuiderseeischen Hansestädte erst verständlich macht.

Die wirtschaftliche Stellung Hollands war im Laufe des 15. Jahrhunderts so gewachsen, daß das Oberijsselgebiet keineswegs auf den Handel mit seinen westlichen Nachbarn verzichten konnte und wollte. Trotz mancher Widersprüche und vielfältiger, oft scharf ausgeprägter zeitweiliger Gegensätze zwischen holländischen Städten ist ein allmählicher Prozeß des Zusammenwachsens, der bei gleichen nach außen gerichteten ökonomischen Interessen besonders deutlich hervortrat, nicht zu übersehen. So dauerte es Jahre, bis der Streit mit Deventer endgültig beigelegt werden konnte und zum St. Martinsmarkt 1472 die Schiffe aus Holland das traditionelle Handelszentrum wieder aufsuchten.<sup>273</sup>

<sup>268</sup> Sneller, a. a. O., S. 76. Dieser Befehl der völligen Handelssperre nach Deventer wurde verkündet in Amsterdam, Monnikendam, Edam, Purmerend, Oostkuizen, Hoorn, Grootebroek, Enkhuizen, Winkel, Medemblik, Schagen, Alkmaar, Akersloot, Uitgeest, Beverwyk, Krommenie, Assendelft, Westzaan, Zaandam, Oostzaan, Naarden, Weesp, Muiden, Haarlem, Leiden, 's-Gravenhage, Delft, Schiedam u. Rotterdam. Mit dieser Aufzählung sind wohl auch die Orte erfaßt, die Träger des Handels nach Deventer waren.

<sup>269</sup> Ebenda, S. 77. Sneller sieht mit Recht auch hierin eine Erweiterung der wirtschaftlichen und politischen Einflußsphäre der Holländer.

<sup>270</sup> Sneller, a. a. O., S. 82.

<sup>271</sup> Daenell, Blütezeit, Bd. II, S. 84 f. Ausführlicher hierzu Sneller, a. a. O., S. 79 ff.

<sup>272</sup> Daenell, Blütezeit, Bd. II, S. 85.

<sup>273</sup> Sneller, a. a. O., S. 84 f.

Die Gesamtheit des Handels und des Frachtverkehrs mit westeuropäischen Ländern und den Holland benachbarten Städten im 14. und 15. Jahrhundert weist, wie deutlich gemacht werden sollte, eine Reihe von Entwicklungskriterien auf, die bisher zu sehr nur im Zusammenhang mit dem Aufkommen der Umlandfahrt der Holländer und mit ihrem Vordringen in das Ostseegebiet gesehen wurden.<sup>274</sup>

Die Englandfahrt wie andere stetige und beständig wachsende ökonomische Kontakte waren jedoch Faktoren, die zum Teil schon bedeutend früher zur Ausbildung wesentlicher Elemente eines sich konsolidierenden Wirtschaftspotentials beitrugen. Seine zunehmende Geschlossenheit stellt eine der Quellen für das Eindringen der Holländer in die Monopolstellung der wendischen Städte im Ostseegebiet dar.

---

<sup>274</sup> Auf eine ähnliche Tendenz verweist auch Smit (Smit, Bronnen, Handel met England..., S. VII), wenn er feststellt, daß die deutschen Quellenpublikationen ein nur unvollständiges Bild vom niederländischen Handel böten und daß durch die mehr oder weniger einseitige Untersuchung in den Quellen zur Geschichte der deutschen Hanse der Nachdruck zu sehr auf die Bedeutung des Handels der Deutschen für die Entwicklung des niederländischen und somit auch des holländischen Handels gelegt wird.

## DRITTES KAPITEL

### Abwehraktionen der wendischen Städte gegen das Vordringen der Holländer

#### *1. Allgemeine Maßnahmen zur Sicherung des Zwischenbandelmonopols*

Im Zusammenhang mit dem Vordringen der Holländer in das hansische Handelsgebiet wurde schon von den Aktionen der wendischen Städte wie anderer Städtegruppen und Einzelstädte, von Beschlüssen und Maßnahmen gesprochen, die das Ziel hatten, die holländische Konkurrenz zu treffen, sie einzuschränken oder, wenn möglich, ganz auszuschalten. Dennoch ist es notwendig, daß auf weitere Züge einer solchen Handelspolitik hingewiesen wird, um ihre charakteristischen Kriterien durch eine Konfrontation mit der Entwicklung in Holland herauszustellen.<sup>1</sup>

Eine Reihe dieser Maßnahmen dienten ganz allgemein dem Schutz des hansischen Kaufmanns und der Sicherung einmal errungener und dem Erwerb neuer Handelsvorrechte. Lange Zeit konnten sich die Städte der Hanse hierbei ausschließlich auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit ihres Handelssystems stützen. Seit der Mitte des 14. Jahrhunderts begann sich die Konkurrenz zu entwickeln. Zunächst traten die Holländer und Süddeutschen, dann die englischen Kaufleute, gestützt auf eine zunehmende leistungsfähiger werdende Wirtschaft, auf den Plan. Länder, in denen die Hansestädte bislang einzelnen Kaufleuten, den Kaufleuten einer Stadt oder in selteneren Fällen eines Landesteils gegenübergestanden hatten, beschränkten den Weg zu nationalstaatlichen Territorien, die jetzt – hier sind auch die skandinavischen und osteuropäischen Länder einzuschließen – die Handelsvorrechte der Hansekaufleute einzuschränken oder ganz zu beseitigen versuchten.

Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung ging eine Reihe von Ländern, zwischen denen die Hansestädte, an ihrer Spitze die wendische Städtegruppe, bisher den Waren-

<sup>1</sup> An eine umfassende und eingehende Darstellung, so reizvoll und notwendig sie erscheinen mag, ist weder gedacht noch in diesem Rahmen möglich.

austausch vermittelt hatten, immer nachdrücklicher zum Eigenhandel über. Dieser Weg war für die wendischen Städte nur in geringem Umfang zu beschreiten, denn weder im 15. noch im 16. Jahrhundert entwickelte sich in ihren Mauern oder, wie etwa in Holland, in engen Wechselbeziehungen zum Umland eine Produktion, die in der Lage gewesen wäre, den sich ständig erweiternden Markt mit Massengütern zu versorgen. Dazu hätte die kleine, zunftmäßig organisierte Warenproduktion in den wendischen Städten in größerem Umfang durchbrochen und der Weg für neue Produktionsformen freigemacht werden müssen.

Zwar gab es in den wendischen Städten Ansätze für verlagsähnliche Produktionsformen im Böttchergewerbe<sup>2</sup>, in der Bräuerei, in der Müllerei und im Schiffbau.<sup>3</sup> Jedoch zu einem Exportgewerbe entwickelte sich nur die Brauerei.<sup>4</sup> In diesem Gewerbe sind auch vielfältige Parallelen zu den Verhältnissen in der holländischen Brauerei zu beobachten. Dennoch blieben die Ansätze Einzelerscheinungen, die sich nicht weiterbildeten und auf andere Gewerbezweige übergriffen. „Weder im 15. noch im 16. noch im beginnenden 17. Jahrhundert vermochten sie einen bestimmenden Einfluß auf die Produktion in den wendischen Städten zu gewinnen.“<sup>5</sup> Damit konnte das Wirtschaftspotential bei dem Wachsen der Konkurrenten nicht mehr allein die Grundlage für die Auseinandersetzungen mit diesen bilden. Die Tendenz einer relativen wirtschaftlichen Freizügigkeit wich mit dem Aufkommen der Gegenkräfte zunehmend der Reglementierung und noch weit schärferen Zwangsmitteln.

Im Verlauf des 15. Jahrhunderts war das Ziel der Maßnahmen, nichthansische Kaufleute von den hansischen Privilegien auszuschließen, ihre Tätigkeit in den Hansestädten einzuschränken und den Zwangstapel in Brügge durchzusetzen. Letztere richtete sich vor allem gegen die Holländer.

Während bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts die Trennung von Hansen und Nicht-hansen keineswegs so scharf beachtet wurde<sup>6</sup>, gewann diese Unterscheidung in der folgenden Jahrzehnten immer mehr an Bedeutung.<sup>7</sup> Das wirkte sich nicht zuletzt auch

<sup>2</sup> Stieda, W., Hansische Vereinbarungen über städtische Gewerbe, HGBll. 1886, S. 112 ff.

<sup>3</sup> Fritze, K., Am Wendepunkt der Hanse, S. 24 ff.

<sup>4</sup> Ebenda, S. 25. In Hamburg gab es 1376 nicht weniger als 457, in Wismar 1464 noch 182, in Lübeck 1407 187 Brauer.

<sup>5</sup> Ebenda, S. 31. Für das beginnende 16. Jahrhundert siehe Schildhauer, J., Soziale, politische und religiöse Auseinandersetzungen in den Hansestädten Stralsund, Rostock und Wismar im ersten Drittel des 16. Jahrhunderts. Für das beginnende 17. Jahrhundert Langer, H., Stralsund 1600 bis 1630, Weimar 1970.

<sup>6</sup> Dollinger, S. 262. D. verweist darauf, daß in den Kontoren bisweilen sogar Nichthansen in leitenden Stellungen zu finden waren.

<sup>7</sup> Seit 1366 durften wichtige Ämter in den Kontoren nur noch von Hansen verwaltet werden. 1417 wurde der Erwerb eines nur fiktiven Bürgerrechts in einer Hansestadt – das bedeutete in der

auf die Freizügigkeit des hansischen Handels aus. Für Engländer, Holländer, Seeländer, Flamen, Brabanter und Nürnberger bestand etwa seit der Mitte des 15. Jahrhunderts keine Möglichkeit, eine Handelsgesellschaft mit Hansekaufleuten zu bilden.<sup>8</sup> 1418 wurde Fremden auch der Pärtenbesitz an Hanseschiffen untersagt. Die Zeit jedoch, in der die wendischen Städte diese von ihnen besonders vertretenen Beschlüsse bei allen Städtegruppen und Handelspartnern nachhaltig durchzusetzen vermochten, war vorüber. Nicht nur Brügge protestierte, sondern andere Städte, wie die preussischen Städte, richteten sich – oben wurde schon darauf hingewiesen – kaum danach. Ein Grund dafür ist sicherlich darin zu suchen: Ursprünglich brachten die Privilegien sowohl für alle, die sie genossen, als auch für Fürsten und Städte, die sie vergaben, Vorteile. Sie sicherten und vergrößerten den Handelsprofit, zogen Kaufleute ins Land und förderten die Ausbildung des inneren Marktes. Mit der Entwicklung in den Ländern, mit dem Aufkommen eines eigenen am Handel stark interessierten Bürgertums verringerte sich diese positive Funktion, und nach und nach traten hemmende Momente in den Vordergrund.

Die Aufrechterhaltung der Privilegien, ihre Verteidigung erforderten bald soviel wirtschaftliche Mittel und politisches Engagement, daß sie den Handelsprofit ausgleichen oder gar übertrafen. Jedes Festklammern an die einmal gewonnenen Vorrechte mußte sich gegenüber dem immer nachdrücklicher angestrebten und sich durchsetzenden Prinzip der freien ungehinderten Entfaltung des Handels wirtschaftlich objektiv rückschrittlich auswirken.

Die Gästepolitik<sup>9</sup>, die den Handelsverkehr der Fremden in den Hansestädten regelte, schwankte häufig innerhalb kurzer Zeit und unterschied sich auch in den einzelnen Städten. In den wendischen Städten, in anderen war es ähnlich, wird bei den Beschlüssen das Bestreben deutlich, dem fremden Kaufmann so viel Wirkungsmöglichkeit einzuräumen, wie dem Kaufmann der eigenen Stadt von Nutzen war. Ein allgemeines Verkehrsverbot ist deshalb in Zeiten friedlichen Handels auch nur äußerst selten und dann nur für bestimmte Gruppen von Kaufleuten ausgesprochen worden.

---

Regel, daß die Person dann in 2 Städten das Bürgerrecht besaß und hansische Privilegien genießen konnte – verboten. Seit 1434 sollte nur noch derjenige in den Genuß hansischer Privilegien kommen, der das Bürgerrecht durch Geburt erworben hatte. Der Hansetag 1447 zu Lübeck beschloß, daß nur solche fremden Kaufmannsgesellen mit Kapital und Gewinn an dem Unternehmen eines Hansekaufmanns beteiligt werden und damit in den Genuß der Privilegien gelangen konnten, die 7 Jahre im Dienst eines Hansekaufmanns gestanden, das Bürgerrecht in einer Hansestadt und Besitz an Haus und Herd gewonnen hatten. Dollinger, S. 265 ff.

<sup>8</sup> Im 14. Jahrhundert galt dieses Verbot nur als Ausnahmeregelung für den Peterhof in Novgorod und Brügge (vgl. Dollinger, S. 263).

<sup>9</sup> Siehe hierzu auch oben, S. 11.

Die wichtigsten allgemeinen Vorschriften über den Gästehandel, die in ihren Grundzügen durch die mehrfache Erneuerung während des gesamten 15. Jahrhunderts galten, wurden schon auf dem Hansetag in Lübeck 1417 formuliert.<sup>10</sup> Danach durften fremde Kaufleute nur die Hansestädte und keine ungewohnten Häfen aufsuchen und ausschließlich Großhandel treiben. Das Vordringen ins Binnenland und der Handel unmittelbar mit Warenproduzenten und Verbrauchern war verboten. Die Aufenthaltszeit in den Städten wurde begrenzt und die Winterlage überhaupt untersagt. Diese Reglementierung des Handels richtete sich nach dem Wortlaut der Rezesse allgemein gegen jeden fremden Kaufmann. Einige Vorschriften trugen jedoch schon stark antiholländische Züge.

## *II. Das Vorgehen gegen Handel und Frachtfahrt der Holländer*

Auch nach dem Kriege 1438–1441 ergriffen die wendischen Städte Maßnahmen, die vor allem den Handel und die Frachtfahrt der Holländer erschweren sollten. Auf die z. T. erfolgreichen Versuche, skandinavische Länder durch politischen und wirtschaftlichen Druck für antiholländische Aktionen zu gewinnen, ist schon hingewiesen worden.<sup>11</sup> In gleichem Maße verdient aber das Vorgehen der wendischen Städte Beachtung, das den holländischen Handel in den Städten selbst, den Durchfuhrhandel und den Handelsverkehr mit dem Hinterland einschränken sollte. Die Beschwerdepunkte, über die in den Jahren 1473–1474 in Utrecht verhandelt wurde, vermitteln ein anschauliches Bild davon.

Die Holländer klagten darüber, daß der Aufenthalt für sie in Hamburg und Lübeck auf zwei Monate im Jahr beschränkt worden sei.<sup>12</sup> Das Vorkaufsrecht würde den Bürger in Lübeck 4–5 Tage, manchmal noch länger vorbehalten. In Lübeck sei den Holländern der Kleinverkauf von Tuch und Blei verboten. Magdeburger Bretter dürften sie nur von Hamburger Kaufleuten kaufen. Die Ausfuhr würde dann verhindert, wenn ein Hamburger Schiff gleichzeitig mit Brettern nach Holland auslaufen wolle. Holländische Schiffe, die mit Lebensmitteln aus den nordischen Reichen kämen, würden auf der Durchreise in Lübeck zum Verkauf ihrer Waren gezwungen. In Hamburg und Lübeck würden Weine, die Durchfuhrgut seien, aufgehalten und müßten häufig zu Preisen, die die Hamburger oder Lübecker festsetzten, verkauft werden. In

<sup>10</sup> HR 1, VI n. 397, n. 400.

<sup>11</sup> Siehe hierzu auch S. 57 f.

<sup>12</sup> HR 2, VII, n. 39 § 6.

Lübeck würde sogar das zeitweilige Einlagern der Weine verlangt. Heringe müßten auch als Durchfuhrware in Lübeck und Hamburg eine Nacht an Land gebracht und umgepackt werden.<sup>13</sup> Hierzu kamen eine Reihe von Beschwerden, die sich gegen die Erhöhung der vielfältigen Abgaben in Form von Zöllen, Brücken-, Lager-, Kisten- und Kanalgeldern wandten.<sup>14</sup>

Die Gegenklagen der wendischen Städte waren an Zahl nicht geringer. Jedoch tritt ein Unterschied deutlich hervor. Sie richteten sich fast ausschließlich gegen Zoll- und Abgabenerhöhungen und gegen die Haftung für andere. Beschwerden über andersartige Belastungen, die wie die oben genannten von den wendischen Städten mit dem alten Herkommen begründet wurden, fehlen.<sup>15</sup> Damit deutet sich in der Tat schon ein wesentlicher Unterschied in den merkantilen Auffassungen an. Der althergebrachte privilegierte Stapelhandel steht freizügigeren Formen des Handelsverkehrs gegenüber.

Neben diesen Versuchen, den holländischen Handel und die Frachtfahrt einzuschränken, war der Hauptkonfliktpunkt zwischen den Holländern und den wendischen Städten in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts der Kampf um den Stapel in Brügge. Das Kontor in Brügge bildete einen der Eckpfeiler im hansischen Handelssystem. Es hatte um die Mitte des Jahrhunderts einen Teil seiner kommerziellen Anziehungskraft eingebüßt. Die Konzentration des hansischen Tuchhandels in das Ostseegebiet war durch die aufkommende englische, aber besonders die holländische Tuchindustrie wesentlich aufgelockert worden.

Auf der Grundlage ihres wirtschaftlichen Aufschwungs boten Holland und Seeland zunehmend größere Handelsmöglichkeiten. Diese veranlaßten, noch begünstigt durch bessere Häfen – seit dem Ende des 14. Jahrhunderts wurden die ersten Klagen über die Versandung des Zwin laut – eine wachsende Zahl von Kaufleuten aus den Zuiserseestädten, von der südöstlichen Ostseeküste, aus dem rheinisch-westfälischen Gebiet, aber auch aus Hamburg und anderen Hansestädten holländische Handelsplätze aufzusuchen. Diese Dezentralisierungsbestrebungen bedrohten das hansische Handelssystem in seiner Gesamtheit. Das Mittel, mit dem die rückläufige Entwicklung Brügges als einem der wichtigsten Zentren des europäischen Handels zum Stillstand gebracht und einer neuen Blüte entgegengeführt werden sollte, war der Zwangs-

<sup>13</sup> HR 2, VII, n. 39, n. 40. Vergleiche auch die Behandlung der holländischen wie der wendischen Beschwerden bei Stahr, Beil. 2.

<sup>14</sup> Ebenda.

<sup>15</sup> HR 2, VII, n. 81. Es wurde etwa erklärt: der Stapel bestehe seit Menschengedenken (§ 1). Das Vorkaufsrecht sei alter Brauch (§ 3). Der packweise Verkauf von Tuch sei alte Vorschrift (§ 4). Der Rat von Hamburg habe seit langer Zeit das Vorkaufsrecht auf Magdeburger Holz (§ 5). Das Vorkaufsrecht auf bestimmte Weinsorten stehe den Städten schon lange zu (§ 7 u. 8).



stapel. Kurz nach dem Ende des Krieges – beide Seiten kamen den Vereinbarungen von Kopenhagen nur äußerst widerwillig und langsam nach – beschloß 1442 der Hansetag zu Stralsund, das Kontor zu Brügge, welches früher immer ein Gewohnheitsstapel gewesen war, zu einem Zwangsstapel zu machen.<sup>16</sup> Von diesem Zeitpunkt an sollten im hansischen Handel nur noch Tuche zugelassen werden, die in Brügge gekauft worden waren. In Zeiten der freien Märkte durften auch Tuche, die aus Antwerpen, Bergen op Zoom und einigen flandrischen Tuchstädten kamen, gehandelt werden.<sup>17</sup> Die betroffenen Städte und Gebiete wurden von den Beschlüssen in Kenntnis gesetzt und die Hansestädte aufgefordert, den Handel mit Tuchen in ihren Mauern nur unter den genannten Bedingungen zu gestatten.<sup>18</sup>

Wenige Jahre später, 1447, ging der Hansetag zu Lübeck auf diesem Wege noch einen Schritt weiter. Aus Holland sollten überhaupt nur die Tuche aus Leiden, Amsterdam und Schiedam im hansischen Handel geduldet werden. Der Tuchexport aller anderen holländischen Tuche ins Ostseegebiet, wie der aus Delft, Gouda, Haag, Hoorn, Enkhuizen, Monnikendam und Naarden, wurde wegen der mehrfach festgestellten mangelhaften Qualität der Gewebe verboten.<sup>19</sup>

Auch auf die Schifffahrt wurden die einschränkenden Maßnahmen ausgedehnt. Schiffe, die vom Osten nach dem Westen segelten und Stapelgüter an Bord hatten, sollten, soweit sie nicht westliche Hansestädte oder schottische und englische Häfen aufsuchten, ausschließlich Brügge anlaufen. Schiffe mit Ventegutladung waren hiervon ausgenommen.<sup>20</sup> Der gleiche Hansetag ergänzte diese Festlegungen noch durch den Beschluß, daß hansische Güter nur auf hansischen Schiffen zu verfrachten seien. Erst damit schien auch eine annähernd wirksame Kontrolle möglich.

<sup>16</sup> Daenell, *Blütezeit* . . . , Bd. 2, S. 70 ff. Ders., *Holland und die Hanse im 15. Jahrhundert*, S. 33 ff. Vollbehr, S. 54 ff.

<sup>17</sup> Daenell, *Blütezeit*, Bd. 2, S. 73.

<sup>18</sup> Ebenda.

<sup>19</sup> HR 2, III, n. 288 § 83, 84. Ein ähnlicher Beschluß war schon 1417 gefaßt worden, konnte aber nicht durchgesetzt werden. Einige der genannten Städte wiesen eine nur geringe Exportproduktion auf, aber Orte wie Naarden u. a. stellten ein billiges Tuch her, welches in großen Mengen im Osten abgesetzt wurde. Siehe hierzu S. 126.

<sup>20</sup> Zu den Stapelgütern gehörten Pelzwerk, Wachs, Metalle, Wolle, Felle, Fettwaren, Hanf und Flachs, Tuch und Leinwand. Es waren die Wertwaren, die wenig Transportraum benötigten. Zu den Ventegütern rechneten alle anderen Waren. Z. T. hatte sich deren Handel bei Gründung des Stapels schon in den Händen anderer Kaufleute befunden, wie z. B. der Weinhandel der Kölner. Andere Warenarten gewannen oft erst später eine größere Bedeutung für den Handel. Sie trugen den Charakter billiger Massenwaren, wie Holz, Teer, Pech, Bier, Hering, Salz, Asche und Getreide (Nach Vogel, *Gesch. d. dt. Seeschifffahrt*, S. 340. Vgl. auch Rogge, R., *Der Stapelzwang des hansischen Kontors zu Brügge im 15. Jahrhundert*, Kiel 1903, S. 19 f.).

Das Ziel der Ordonnanzen ist klar. Der Handel mit den Wertwaren sollte in seinen alten Formen wiederhergestellt und stabilisiert werden. Den Holländern sollte die Konkurrenz durch Zwangsmittel erschwert werden. Der Transport der Tuche, Abgaben und Umschlagkosten nach und in Brügge verteuerten die holländischen Tuche so, daß ein wesentliches Moment der holländischen Konkurrenzfähigkeit durch die Hansestädte beseitigt worden wäre.

Die Konzentration der Tuchausfuhr der niederländischen Gebiete bedeutete sicher nicht nur eine Kontrolle über die Qualität<sup>21</sup>, sondern schuf zumindestens die Möglichkeit, über diese Kontrollfunktion hinaus regulierend – selbstverständlich im Sinne der Kaufleute der Hansestädte – den Ex- und Import von Tuchen und anderen Wertwaren zu beeinflussen.

Die Wirksamkeit der Stapelordnungen blieb zunächst noch aus, da die 1451 über Flandern verhängte Verkehrssperre zu einer gegenteiligen Entwicklung führte. Durch die Verlegung des Kontors nach Deventer und dann nach Utrecht suchten die Kaufleute wegen der ungünstigen Lage der neuen Stapelorte und der z. T. unzureichenden Hafenverhältnisse andere und zwar in beträchtlichem Maße holländische Häfen und „wilde Läger“ auf.<sup>22</sup>

Erst in den sechziger Jahren des 15. Jahrhunderts konnten die Hansetage die alte Stapelpolitik wieder aufnehmen.<sup>23</sup> Nachdem die völlige Aussperrung der holländischen Tuche, die nicht aus Leiden, Amsterdam und Schiedam kamen, auf den erbitterten Widerstand der Zuiderseestädte, insbesondere Deventers, gestoßen war – diese Stadt hatte sich wegen seiner Jahrmärkte bei diesem Protest mit westfälischen und niederrheinischen Städten verbündet – wurde 1470 in der sogenannten „reformation“ des Stapels das Zwangssystem des Handels noch erweitert. Verschiedene ältere Bestimmungen, so diejenigen, die sich gegen das Vordringen der Holländer nach Livland und Rußland richteten, wurden erneuert.<sup>24</sup>

Weit einschneidender waren jedoch die Bestimmungen, die den Transport im Handelsverkehr mit Ost und West regeln sollten. Ventegut und Stapelgut mußten fortan getrennt befördert werden. Das Stapelgut, die Wertwaren also, sollten an den alten, für Lübeck und Hamburg wie andere wendische Städte gewinnbringenden Verkehrsweg gebunden werden, an die Handelsroute Ostseegebiet–Lübeck–Hamburg–über See nach Brügge. Sie war außerdem am besten zu kontrollieren. Hamburg und Lübeck verpflichteten sich, gemeinsam eine Flotte von 8–10 Schiffen bereitzuhalten, die den

<sup>21</sup> Daenell, Holland und die Hanse im 15. Jahrhundert, S. 33.

<sup>22</sup> Ders., Blütezeit . . ., Bd. 1, S. 424, Bd. 2, S. 75.

<sup>23</sup> HR 2, VII, n. 247; HUB VIII, n. 630. Das Kontor erneuerte sofort nach der Rückkehr nach Brügge die Verordnungen von 1442 und 1447 über den Tuchstapel.

<sup>24</sup> Daenell, Holland und die Hanse im 15. Jahrhundert, S. 34 f.

ständigen Transport von und nach Brügge übernehmen sollte.<sup>25</sup> Die Ostseestädte durften Hanscn wie Nichthansen die Ausfuhr von Stapelgütern über den Umlandweg nur gestatten, wenn die Kaufleute beeidigten, daß die Waren an die erlaubten Handelsplätze gebracht würden.<sup>26</sup>

Der Hansetag hielt alle genannten Beschlüsse mit Rücksicht auf den im Herbst 1471 bevorstehenden Ablauf des Stillstandes mit den Holländern geheim. War die Beschlußfassung auf dem außerordentlich stark besuchten Hansetag schon nicht immer einfach durchzusetzen gewesen, so war die Verwirklichung der Ordonnanzen noch weit schwieriger. Daß die Holländer sich am stärksten zur Wehr setzen würden, war zu erwarten. Aber die Ablehnung, gepaart mit der Nichtbeachtung der wendischen Handelspolitik, kam verständlicherweise auch aus dem hansischen Lager.<sup>27</sup> Von besonderem Gewicht war in dieser Situation die Haltung des Herzogs von Burgund. Seine Entscheidung war deshalb nicht so eindeutig vorauszusehen, weil sowohl Flandern als auch Holland seinem Herrschaftsbereich zugehörten und Burgund sich außerdem in einer außerordentlich verwickelten außenpolitischen Situation befand. Er unterstützte die Holländer, forderte die Aufhebung der Beschlüsse, die er als Einmischung in die inneren Angelegenheiten seines Landes ansah, gestattete aber den Holländern nicht, als die wendischen Städte dennoch an ihrer Stapelpolitik festhielten, den Kaperkrieg gegen die wendischen Städte zu eröffnen.<sup>28</sup>

Im Juli 1473 begannen deshalb in Utrecht auch die Verhandlungen über alle zwischen Holland und den wendischen Städten schwebenden Streitigkeiten. Die burgundischen Gesandten forderten als Vorbedingung für die weiteren Verhandlungen die Aufhebung aller Stapelordnanzen.<sup>29</sup> Die hansische Seite erklärte, der Stapel bestehe seit Menschengedenken, und lehnte die Forderung ab.<sup>30</sup>

Erst im Frühjahr des Jahres 1474 kam es nach langen Verhandlungen zu vorläufigen Vereinbarungen zwischen beiden Parteien. Die Städte erklärten sich zur Abstellung des Stapels für die Zeit des Stillstandes, vorbehaltlich der Genehmigung durch den Hansetag, bereit. Die Holländer verzichteten als Gegenleistung darauf, die Hanse als

<sup>25</sup> HR 2, VI, n. 356.

<sup>26</sup> Daenell, *Blütezeit*, Bd. 2, S. 99; HR 2, VII, n. 356 § 53.

<sup>27</sup> Rogge, S. 37; Lahaine, I, S. 381; Vollbehr, S. 58 f.

<sup>28</sup> Die Forderung der Holländer nach Aufnahme eines Kaperkrieges wurde u. a. damit begründet, daß der 1441 geschlossene und dann ständig verlängerte Stillstand abgelaufen war, ohne erneuert worden zu sein. Damit befanden sich die Holländer offiziell bis 1474 im Kriegszustand mit den wendischen Städten.

<sup>29</sup> HR 2, VII, n. 39 (Sept. 1473). Aus § 5 geht hervor, daß die Holländer trotz der Geheimhaltung schon bald über die neuen Statuten unterrichtet waren.

<sup>30</sup> HR 2, VII, n. 81.

„een corpus“ zu behandeln und ein Glied für die Schuld des anderen haftbar zu machen.<sup>31</sup>

In diesem Ausgang lag ein Zurückweichen der wendischen Städte vor der burgundischen Macht. Dennoch war eine endgültige Klärung der Frage nicht erreicht worden.<sup>32</sup> Das zeigte sich in den beiden letzten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts. Als Maximilian von Habsburg an die Regierung kam, konnten ihn die Hansestädte und das Kontor in Brügge zu einem Vertrag bewegen, durch den die Bestimmungen der „reformacie“ von 1470, darunter auch die Unterwerfung der Holländer unter die Stapelordnung, wiedereingeführt wurden.<sup>33</sup> Die politischen Kämpfe in Flandern verhinderten jedoch die Ausführung.

In den neunziger Jahren unternahm Brügge selbst noch mehrfach den Versuch, die Stapelbestimmungen durchzusetzen, und Auseinandersetzungen wegen der Umgehung dieses Stapels brachten den holländischen Tuchexport in Danzig und den livländischen Städten in ernste Schwierigkeiten.<sup>34</sup> Die Holländer, an ihrer Spitze neben Amsterdam Produktionsstädte wie Leiden, Haag, Hoorn u. a., verboten als Gegenmaßnahme ihren Bürgern, die gefertigten Tuche nach Brügge zu bringen.<sup>35</sup>

Entscheidend für den Ausgang des Kampfes war es jedoch, daß sich der Landesherr Philipp der Schöne, der längere Zeit Brügge gestützt hatte, wegen ihrer großen finanziellen Kraft hinter die holländischen Städte stellte. Im Sommer 1501 wollte er die Bestätigung des Stapelvertrages, die Brügge von ihm zunächst noch zu erreichen vermocht hatte, nur so verstanden wissen, daß die Handelsfreiheit der Holländer und Friesländer in keiner Weise beeinträchtigt und daß ihnen der freie Verkehr mit jedermann, aus allen Häfen, mit allen Waren gewährleistet würde.<sup>36</sup>

Als der Herzog Anfang des Jahres 1502 den wendischen Städten sehr nachdrücklich zu verstehen gab, daß er eine Nichtachtung seiner Erklärung keineswegs hinnehmen würde, mußten diese einlenken. Sie teilten im Juni 1502 Brügge mit, daß sie die Stapelpolitik den Holländern gegenüber nicht hätten durchsetzen können und daß sie deshalb auch die eigenen Kaufleute, um sie im Handel nicht zu benachteiligen, von

<sup>31</sup> HR 2, VII, n. 139, n. 154 (29. 4. 1474). Stahr, Beil. 2.

<sup>32</sup> Die Ergebnisse dieser Verhandlungen müssen ohne Zweifel im Zusammenhang mit den Widersprüchen zwischen dem hansischen Handelssystem und dem erstarkenden englischen Handelsbürgertum gesehen werden. Zur Einschätzung des Vertrages von Utrecht zwischen England und der Hanse siehe Stark, W., Der Utrechter Frieden von 1474 zwischen der Hanse und England, ZfG 7/1971, S. 890 ff.

<sup>33</sup> Vollbehr, S. 59 f.

<sup>34</sup> Lahaine, S. 406.

<sup>35</sup> Ebenda.

<sup>36</sup> HR 3, IV, n. 289. Lahaine, S. 407.

ihren Stapelverpflichtungen entbänden.<sup>37</sup> Damit endete ein Kampf, der für die Auseinandersetzung zwischen Holland und den wendischen Städten symbolhaften Charakter angenommen hatte. Wenn deshalb mit dem Beginn des 16. Jahrhunderts die Versuche um die Erneuerung des Stapels eingestellt werden mußten, war das mehr als das Mißlingen einer handelspolitischen Aktion.

Nachdem die wendischen Städte den holländischen Handelsverkehr mit anderen Mitteln, selbst denen des Handelskrieges, ihren Interessen nicht hatten unterordnen können, war der Zwangsstapel ins Leben gerufen worden. Seine reglementierenden Ordonnanzen sollten große Teile des Handels auf einen Zustand zurückführen, wie er sich 200 Jahre zuvor auf Grund des damaligen wirtschaftlichen Entwicklungsniveaus herausgebildet hatte. Zu jener Zeit bedeutete eine Konzentration auf bestimmte Märkte nicht nur für den Kaufmann einen Gewinnvorteil, sondern entsprach als Teil eines in die Feudalverhältnisse eingebetteten Handelssystems dem damaligen Stand der Warenproduktion.

Inzwischen waren unübersehbar in Gewerbe und Handel sowohl hinsichtlich des Umfangs als auch der Formen Veränderungen vor sich gegangen, die in ihrer fortschreitenden progressiven Entwicklungstendenz aufgehalten werden sollten. Aber „de stapel was uit de tijd“ wie die Holländer sagten.<sup>38</sup> Darüber gibt es seit Daenell kaum andere Auffassungen.<sup>39</sup> Weit verbreitet ist jedoch bei der Suche nach den Ursachen für den Ausgang des Kampfes um die Durchsetzung des Zwangsstapels die übermäßige Betonung des subjektiven Faktors.<sup>40</sup> Dem muß man entgegenhalten, daß die „Sinnesänderung“ des Herzogs weitgehend einer innenpolitischen Notwendigkeit entsprang, die eine sehr materielle Grundlage hatte. Der Herzog konnte die Interessen der holländischen Städte wegen ihrer gewachsenen wirtschaftlichen Kraft nicht übergehen, ohne große finanzielle Einbußen zu erleiden.

---

<sup>37</sup> HR 3, IV, n. 343. Lahaine, S. 408.

<sup>38</sup> Ketner, S. 175.

<sup>39</sup> Daenell, *Blütezeit* . . . , Bd. II, S. 99.

<sup>40</sup> Das geschieht bei Lahaine. „Entscheidend aber wurde für die ganze Angelegenheit die Sinnesänderung des Herzogs“ (S. 406). Eine ähnliche Auffassung vertritt, wenn auch etwas zurückhaltender, Vollbehr, S. 60.

## VIERTES KAPITEL

### Ursachen für die Überlegenheit der Holländer

Die ersten Keime der kapitalistischen Produktion entwickelten sich im 14. und 15. Jahrhundert in den großen Handels- und Gewerbestädten Italiens und der Niederlande, doch die Entstehung der kapitalistischen Produktionsweise im Schoße der feudalistischen Gesellschaftsformation und mit ihr der Beginn der kapitalistischen Ära datiert erst vom 16. Jahrhundert.<sup>1</sup> Neben den bekannten flandrischen Tuchgebieten, in denen die Art und Weise der Tuchherstellung weit fortgeschritten war, gab es in den Niederlanden Provinzen, in denen sich weder im 15. noch im 16. Jahrhundert auch nur die Anfänge einer solchen Entwicklung zeigten. Jedoch in Holland, Seeland und Westfriesland, in den Territorien, die bisher allgemein unter dem Namen Holland zusammengefaßt wurden, vollzogen sich im Verlauf des 15. Jahrhunderts – unterschiedlich stark ausgeprägt zwar – auf dem Gebiet der gewerblichen Produktion einschneidende Veränderungen.

Es gilt im folgenden die Frage zu untersuchen, in welchem Maße diese Entwicklung und die mit ihr zusammenhängenden ökonomischen und politischen Faktoren neben den schon genannten die Basis für die wachsende Überlegenheit der Holländer gegenüber den wendischen Städten bildeten. Die wesentlichen Züge der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes sollen das Neue, das Progressive in der Produktions- und Handelssphäre charakterisieren.

Wenn ein holländischer Geschichtsschreiber in der Mitte des 17. Jahrhunderts feststellte, daß es in Europa kaum ein Land gäbe, welches so wenig Voraussetzungen für seine wirtschaftliche Entwicklung gehabt habe wie Holland, ja, daß es seiner Natur nach nicht würdig sei, von Menschen bewohnt zu werden<sup>2</sup>, so ist das gewiß übertrieben. Jedoch boten die geographischen Gegebenheiten allein zunächst kaum Ansatzpunkte für ein Aufblühen von Handel und Gewerbe.

---

<sup>1</sup> Marx/Engels, Werke, Bd. 23, Berlin 1962, S. 743.

<sup>2</sup> Nach Daenell, Holland und die Hanse im 15. Jahrhundert, HGBll. 1903, S. 3.

Die Bodenstruktur bestand zum großen Teil aus Marsch, Geest, Sand, ausgedehnten Mooren und Heide. Es fehlte an Bodenschätzen, an Kohle und Mineralien, selbst an Holz und Steinen. Als die Hanse entstand, war Holland ein Agrarland mit unbedeutender Küstenfischerei und einem unentwickelten Städtewesen. Hauptsächlich wurde Viehzucht getrieben und in einigen wenigen Gebieten auch Roggen und Weizen angebaut. Dazu zog man hier und da pflanzliche Kulturen für den Handel und für die gewerbliche Produktion, wie Flachs in der Gegend von Haarlem, Hopfen im Umland des zu Holland gehörenden Heusden, Hanf in der Lopikerwaard und Hafer zur Herstellung von Malz im Lande von Arkel und Gorkum. Die südholländischen und seeländischen Inseln lieferten ebenfalls Getreide, ohne jedoch den Bedarf dieser Gebiete decken zu können.<sup>3</sup> Zudem verringerte der Raubbau an Torf noch den schon mäßigen landwirtschaftlichen Ertrag. Die Folge war im 13. und zum Teil noch im 14. Jahrhundert eine nur geringe Marktproduktion aus der Viehzucht und dem Fischfang, die in Fettwaren, Häuten, Butter, Käse, Fisch und etwas Seesalz, das auf Seeland gewonnen wurde, bestand.

Nur wenige Orte wie Dordrecht und Haarlem hatten schon im 13. Jahrhundert das Stadtrecht erhalten. Im 14. Jahrhundert kam eine Reihe von Orten hinzu<sup>4</sup>, und etwa mit der Ausdehnung der burgundischen Herrschaft über Holland, Seeland und Westfriesland entwickelte und festigte sich die Vorherrschaft der Städte im wirtschaftlichen Leben des Landes.<sup>5</sup> Je zwei wirtschaftliche Zentren bildeten sich in Holland und Seeland heraus, Dordrecht und Amsterdam und Zieriksee und Middelburg. Das Anwachsen der Bevölkerung, der Mangel an wichtigen Rohstoffen und Nahrungsmitteln und nicht zuletzt eine günstige geographische Lage waren eine wichtige Stimulanz für die in den folgenden Jahrhunderten bedeutenden Erwerbszweige, den Handel und die Schifffahrt. Einmal bot die langgestreckte Küste mit ihren tiefen Einbuchtungen die Möglichkeit, Häfen anzulegen, und zum anderen kreuzten sich in den holländischen Binnengewässern zwei wichtige Handelsverkehrslinien, deren wachsende wirtschaftliche Bedeutung auch den holländischen Eigenhandel und die mit ihm zusammenhängenden Gewerbe belebte. Neben der Ost-West-Handelsroute von der Ostsee bis nach Flandern gewann der Handelsverkehr aus dem Rheingebiet über Holland nach England oder in andere Länder zunehmend an Bedeutung.

Betrachtet man die Handelswege durch die nördlichen Niederlande um 1450<sup>6</sup>, so wird deutlich, daß sich der Durchfuhrhandel nicht nur auf den Rhein mit seinen

<sup>3</sup> AGN, Bd. 3, S. 316.

<sup>4</sup> Vgl. S. 118.

<sup>5</sup> AGN, Bd. 3, S. 316.

<sup>6</sup> Vgl. Ketner, Anhang Karte.

Mündungsarmen Leck und Waal beschränkte, sondern ebenso durch die Maas- und Scheldeschiffahrt gefördert wurde. Jedoch wird nicht zu Unrecht die besondere Rolle der Rheinverbindungen hervorgehoben.<sup>7</sup> Dieser Strom durchfloß als Hauptverkehrsader wichtige Wirtschaftsgebiete und stellte darüber hinaus eine günstige Verbindung zu anderen Ländern her.

Der Handel wurde durch eine aufblühende Warenproduktion von gewerblichen Erzeugnissen und Nahrungsmitteln mit zunehmendem Exportcharakter und beginnender Spezialisierung unter den Städten beträchtlich gestützt und gefördert. Zu Zentren der Tuchherstellung entwickelten sich Leiden, Den Haag, Amsterdam und Naarden. Städte mit einem ausgedehnten Brauereibetrieb waren Haarlem, Delft und Gouda, und für den Fischfang bot vor allem Brielle einen großen Heimathafen wie Verarbeitungsplätze. Die Spezialisierung schloß nicht aus, daß in den genannten Städten auch andere Exporterzeugnisse hergestellt wurden. Wenn jedoch Hansehistoriker den Aufschwung der holländischen Wirtschaft darauf zurückführen, daß die Holländer in der Tuchproduktion einfach das flandrische Vorbild, im Heringsgeschäft die hansische Methode des Salzens und in der Brauerei die hamburgische und Wismarer Art und Weise des Brauens nachgeahmt hätten<sup>8</sup>, können damit keineswegs die Ursachen der holländischen Entwicklung und der zunehmenden Konkurrenzfähigkeit und schließlichen Überlegenheit im Ostseehandel aufgedeckt werden.

Die Übernahme bewährter Produktionsmethoden war sicherlich im 14. und 15. Jahrhundert möglich, wenn auch kaum alleinige, ja nicht einmal bestimmende Voraussetzung für die Schaffung einer Massengüterproduktion für den Export. Diesen Charakter nahm sie, mißt man mit den Maßstäben des 15. Jahrhunderts, in einigen Städten an.<sup>9</sup>

Besondere Aufmerksamkeit unter den holländischen Städten verdient Amsterdam;

<sup>7</sup> So Baasch, E., *Holländische Wirtschaftsgeschichte*, S. 291.

<sup>8</sup> Wie z. B. Daenell, E., *Holland und die Hanse im 15. Jahrhundert*, HGBil. 1903, S. 15. Blütezeit, Bd. 1, S. 17 und andere übernehmen seine Auffassung.

<sup>9</sup> *Holländische Wirtschaftshistoriker*, wie z. B. Posthumus, lehnen den unmittelbaren Einfluß der flandrischen Tuchindustrie auf Holland überhaupt ab. Die Darstellung, die Flamen hätten sich wegen der Unruhen im eigenen Lande in Holland niedergelassen und dort das Tuchgewerbe aufgebaut – ein Vorgang, wie es in ähnlicher Form und in zahlreichen spezialisierten Gewerben in dieser Zeit gar nicht so selten vorkam –, widerlegt er mit seinen Tabellen über den Zuzug nach Leiden. Er kann von 1365 bis 1574 die Herkunft von 1534 einzelnen Zuwanderern lokalisieren. Das sind etwa 25% der Gesamtzahl. Hiervon ziehen aus Flandern im Zeitraum von 1365–1399 8, von 1400–1449 2, von 1450–1499 1, von 1500–1574 17, also insgesamt 28 Personen und Familien nach Leiden. Zur Zeit des größten Aufschwungs der Tuchherstellung in dieser Stadt (siehe Tab. S. 126) ist diese Zahl völlig bedeutungslos. Posthumus, *Gesch. Leid. lakenind.* S. 41, S. 377; Tabellen S. 378 ff.



nicht nur, weil es im Verlauf des 15. Jahrhunderts eine führende Handels- und Gewerbestadt wurde und bei den Auseinandersetzungen mit den wendischen Städten an der Spitze stand, sondern ebenso, weil mit seiner Entwicklung zum wirtschaftlichen Zentrum des Landes eine wichtige Voraussetzung für die Herausbildung und Kräftigung nationalstaatlicher Tendenzen geschaffen wurde. Dabei gehörte diese Stadt keineswegs zu den ältesten städtischen Niederlassungen in Holland. Erst um 1300 erhielt sie als kleiner Landfleckchen, dessen Bevölkerung sich ausschließlich fast aus Ackerbauern und Fischern zusammensetzte, das Stadtrecht und wurde 1317 mit der Grafschaft Holland vereinigt.<sup>10</sup> Sie war damit die fünfte im Rang der gräflichen Städte nach Dordrecht, Haarlem, Delft und Leiden. Von diesen Städten nahm Dordrecht noch bis ins 15. Jahrhundert hinein eine Sonderstellung ein, die durch die Kraft seines kaufmännischen Kapitals, aber ebenso in seinem fortdauernden Streit mit den anderen Städten Hollands und Seelands um die Anerkennung und Einhaltung seines Stapels begründet war.<sup>11</sup>

Amsterdam nahm im Verlauf des 14. Jahrhunderts schon einen bemerkenswerten Aufschwung. Es begann, einen Teil des Binnenhandels an sich zu ziehen, und wurde neben Medemblik die einzige und damit bedeutendste Niederlassung für die hamburgische Biereinfuhr.<sup>12</sup> 1358 errichteten Amsterdamer Kaufleute einen Fettstapel in Antwerpen, und über den Binnenhandel hinaus begann die Stadt, nach der offenen See Frachtfahrt und in bescheidenem Maße auch Handel zu treiben. Von größter Wichtigkeit wurde bald die östliche Verkehrsrouten, und Amsterdams Beteiligung an den Konflikten des Ostseegebietes ist Beweis für die gewachsene Bedeutung dieses Verkehrs. Amsterdam nahm zusammen mit Brielle an der Kölner Konföderation teil und erhielt, wie schon erwähnt, 1368 Fittenbesitz auf Schonen und Privilegien in den nordischen Reichen.<sup>13</sup> Diese Verkehrsrichtung fand etwa zur gleichen Zeit ihre Ergänzung in der Baiensalzfahrt wie im Verkehr mit den übrigen französischen Küstengebieten und England.

Die wachsende Aktivität Amsterdams mußte zum Konflikt mit den wendischen Städten führen, und so ist es nicht verwunderlich, wenn Sendboten dieser Stadt gegen Ende des 14. Jahrhunderts, im Jahre 1396, zum letzten Mal auf einem Hansetag erschienen.<sup>14</sup>

<sup>10</sup> Brugmans, H., *Opkomst en bloie*, S. 19.

<sup>11</sup> Vgl. hierzu AGN, Bd. 3, S. 318. Obwohl dieses Stapelrecht 1394 zugunsten der anderen holländischen Städte für null und nichtig erklärt worden war, verstand es Dordrecht, de facto noch in gemilderter Form durchzusetzen.

<sup>12</sup> Ketner, a. a. O., S. 4.

<sup>13</sup> Brugmans, H., *Opkomst en bloie*, S. 23.

<sup>14</sup> Daenell, *Blütezeit*, Bd. 1, S. 273.

Über die Ursachen für diesen Aufschwung im 14. Jahrhundert gibt es unterschiedliche Auffassungen.<sup>15</sup> Allgemein jedoch wird als Ausgangspunkt die Bedeutung der Binnenfahrt und das sich damit entwickelnde Handelsverkehrs hervorgehoben. Die Holländer traten hierbei zunächst vorwiegend als Frachtfahrer in Erscheinung. Die seefahrende Bauernbevölkerung von Westfriesland und Waterland stellte die Besatzungen für die Schiffe. Daneben entwickelte sich in Amsterdam im 15. Jahrhundert eine beachtliche gewerbliche Produktion auf den Gebieten der Tuchherstellung, der Brauerei, der Seifensiederei, der Tauschlagerei, der Ölfabrikation, und der Herstellung von Zubehörteilen für den Schiffbau.<sup>16</sup> Die einzelnen Produktionszweige waren unterschiedlich entwickelt. Während einige nur für die nähere Umgebung produzierten, wurden die Erzeugnisse anderer in großen Mengen über die Landesgrenzen hinaus gehandelt. An der Spitze der Stadt, die mit ihrer wachsenden ökonomischen Kraft ihre unabhängige Stellung gegenüber den Landesfürsten hervorzuheben versuchte, standen in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts Bürgermeister, Schöffen und „Vroedschap“, ein Magistrat. Dieser entwickelte sich in burgundischer Zeit als eine neue Körperschaft von anfangs 24 Mitgliedern, durch die die Bürger des „rijksdoms“ größeren Einfluß auf die Regierung der Stadt erhielten.<sup>17</sup>

Diese Entwicklung wurde dadurch begünstigt, daß sich in Amsterdam keine starke Zunft oder Gildenorganisation herausgebildet hatte, die ein politisches Gegengewicht hätte darstellen können. Die Gilden und Zünfte, die genannt werden, scheinen nicht mit dem vergleichbar, was allgemein darunter verstanden werden muß. Sie entstanden offensichtlich nicht auf dem Boden der handwerklichen Produktion. Deshalb gingen von ihnen kaum Maßnahmen etwa zur Beschränkung der gegenseitigen Konkurrenz, zur Sicherung der Qualität oder zur Ausbildung des gewerblichen Nachwuchses aus, wie das von den Zünften der deutschen Städte oder aus anderen Ländern bekannt

<sup>15</sup> Brugmans findet, nachdem er feststellt, daß Amsterdam weder an einem großen Fluß lag, noch ein Hinterland von Bedeutung hatte, daß Hafeneinfahrt und Seelage bei anderen holländischen Handelsstädten wesentlich günstiger waren, nur eine Erklärung, die Energie der Amsterdamer Kaufleute. (Brugmans, *Okpomst en bloie*, S. 18). – Smit sieht den Ausgangspunkt in dem Bierzoll des Jahres 1323. Amsterdam wurde neben Medemblik von Grafen Wilhelm III. als einzige Stadt für die Einfuhr des hamburgischen Bieres gegen die Abführung eines Zolles zugelassen. Hierdurch soll sich Amsterdam zum Handelszentrum herausgebildet haben (Smit, *Okpomst van den handel van Amsterdam*, S. 30–56, 65–69, 88–104, 129–133). Vgl. auch Ketner, a. a. O., n. S. 3 f.

<sup>16</sup> Baasch, *Holländische Wirtschaftsgeschichte*, S. 75.

<sup>17</sup> 1477 wurde die Zahl der Mitglieder dieses Kollegiums auf 36 erweitert, und es erhielt das Recht, sich durch Kooptierung selber aufzufüllen. Im Gegensatz zur Rolle der Magistrate in Städten anderer Länder ist dieser in Amsterdam niemals die eigentliche Regierung der Stadt geworden. – Siehe zur innerstädtischen Politik Amsterdams S. 173.

ist. Sie bildeten sich in Amsterdam, das gleiche gilt für andere holländische Städte, erst sehr spät heraus.<sup>18</sup>

War das bedeutendste Zentrum der holländischen Wirtschaft Amsterdam Handels- und Gewerbestadt zugleich, zeichnete sich im Verlauf des 15. Jahrhunderts die schon erwähnte Differenzierung in der ökonomischen Entwicklung sichtbar ab. Während fast alle bedeutenden Städte der Grafschaft Holland Träger einer z. T. beträchtlichen gewerblichen Produktion wurden, deren Spezialisierung nicht wenig zum Markterfolg einzelner Produkte beitrug, nahm Seeland nur in geringem Maße an diesem Aufschwung des gewerblichen Lebens teil. In den Städten dieser Grafschaft behielt der Handel seine vorrangige Bedeutung. Ein Beispiel dafür ist die Entwicklung von Middelburg, dem wirtschaftlichen Zentrum Seelands. Schon 1217 mit dem Stadtrecht ausgestattet, lassen die steigenden Zuwandererzahlen auf ein beständiges wirtschaftliches Wachstum schließen.<sup>19</sup> Um die Mitte des 15. Jahrhunderts wurden auch Brauer in dieser Stadt seßhaft, erhielten Seifensieder produktionsfördernde Vergünstigungen, und die Berufsspezialisierung war stark ausgebildet.<sup>20</sup> Dennoch erlangte die gewerbliche Produktion nur Lokalbedeutung, während die Stadt als ein Handelsmittelpunkt Seelands Kaufleute und Schiffer aus vielen Ländern anzog. In der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts spielte das Stapel- und Gastrecht der Stadt als regulierende – und man kann wohl sagen – reglementierende Rechtsgrundlage eine bestimmende Rolle für den Handel.<sup>21</sup> Dieser glied damit in vielen Zügen durchaus dem der wendischen

<sup>18</sup> Brugmans, *Opkomst en bloie*, S. 35. Ter Gouw schätzt, daß bereits in der Mitte des 14. Jahrhunderts solche Vereinigungen entstanden. Im Jahre 1371 wird neben einer Fischkaufleutegilde eine solche erwähnt, der Schneider, Barbieri und Träger angehörten. Im Verlauf des 15. Jahrhunderts erfolgte eine stärkere Aufgliederung nach Berufen. Die Entwicklung war jedoch in den einzelnen Städten unterschiedlich. Für Dordrecht berichtet Baasch von einer stark ausgebildeten Gildenorganisation (*Holl. Wirtschaftsgeschichte*, S. 79).

<sup>19</sup> Unger, N. S., *Nieuwe bijdrage tot de oudste nederlandsche bevolkingsstatistiek in 'De Economist'*, Jg. 1918, S. 484. Es wanderten 1360–69: 315; 1370–79: 302; 1380–89: 452; 1390–99: 245; 1400–09: 308; 1410–19: 471; 1420–29: 361; 1430–39: 352; 1460–69: 534; 1470–79: 729; 1480–89: 770; 1490–99: 623; 1500–09: 570; 1510–19: 860; 1520–29: 605; 1530–39: 733; 1440–49: 565; 1450–59: 659; 1540–49: 972 Personen zu.

Zwei Phasen der Zuwanderung treten deutlich hervor. Von 1360–1440 erwarben durchschnittlich im Jahr 45 Personen das Bürgerrecht und in den Jahrzehnten von 1440–1540 über 76. Unger führt das auffallende Ansteigen der Zahlen nach 1440 auf zwei Faktoren zurück. Einmal auf die in den 50er Jahren erfolgte Freistellung der Bürger von der Schoßzahlung und zum anderen auf die Auswirkungen des glücklich geführten Krieges mit den wendischen Städten.

<sup>20</sup> Unger, a. a. O., stellte im 15. Jahrhundert nicht weniger als 297 verschiedene Berufsbezeichnungen fest.

<sup>21</sup> Sneller, Z. W., *Walcheren in de vijftiende eeuw*, S. 138 ff.

Städte. Von der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts ab gingen Veränderungen vor sich, die den Bedürfnissen des wachsenden Transithandels entsprachen und im wesentlichen auf eine größere Freiheit und Beweglichkeit im Handelsverkehr gerichtet waren.<sup>22</sup>

So konnte sich ein Teil der Bürger von Middelburg und Arnemuiden, dem Hafen der Stadt, als Frachtfahrer oder Zwischenhändler in den aufblühenden internationalen Verkehr einschalten. Daß dieser ständig wuchs, bestätigen die Ankeragelisten von Walcheren.<sup>23</sup>

Danach liefen Arnemuiden und in einzelnen Ausnahmen auch Veere an:

14.	7. 1431–28.	8. 1440:	68
29.	8. 1440–11.	7. 1450:	102
12.	7. 1450–	8. 5. 1460:	158
9.	5. 1460–30.	9. 1470:	350 <sup>24</sup>
1.	10. 1470–31.	12. 1480:	918
1.	1. 1481–31.	12. 1489:	1142 <sup>25</sup>
15.	5. 1493–31.	12. 1499:	1511 Schiffe <sup>26</sup>

In wenigen Zügen soll noch, bevor wir uns einigen charakteristischen holländischen Gewerbestädten und ihrer Produktion zuwenden, die Entwicklung Hoorns umrissen werden; nicht nur, weil Schiffer und Kaufleute dieser Stadt aktiv an dem Vordringen der Holländer in das Ostseegebiet beteiligt waren, sondern ebenso, weil sie im Verlauf des 15. Jahrhunderts die bedeutendste Stadt Westfrieslands wurde und das Bild ihrer wirtschaftlichen und politischen Struktur auch für eine Reihe anderer Städte

<sup>22</sup> Ebenda, S. 143. HR II, 7, n. 40, n. 154. Aus den Vereinbarungen von Utrecht im Jahre 1474 geht eindeutig hervor, daß die sonst energisch verteidigte Stellung der Makler der Stadt als alleinige Vermittler von Geschäften zwischen fremden Kaufleuten aufgegeben worden waren. 1512 wurde die Zusage des völlig freien Verkehrs der Kaufleute untereinander gegenüber englischen Kaufleuten bekräftigt, um sie zum Besuch Middelburgs anzuregen.

<sup>23</sup> Sneller, Z. W., Walcheren, S. 63 ff. Sneller/Unger, Bronnen tot de geschiedenis van den handel met Frankrijk. Anhang S. 639. Nach dem Regierungsantritt von Philipp von Burgund wurde 1431 das Ankergeld zu Arnemuiden neu geregelt und konnte von dieser Zeit ab für das 15. und 16. Jahrhundert bis 1584 und mit ihm der Schiffsverkehr für den weitaus größeren Teil der Jahre tabellarisch erfaßt werden.

<sup>24</sup> Ebenda. Der Zeitraum vom 9. 5. 1461–8. 5. 1462 konnte von Sneller nicht erfaßt werden.

<sup>25</sup> Die genannte Zahl bezieht sich nur auf einen Zeitraum von 7 Jahren. 1484, 1485 und 1486 waren die Angaben so unvollständig, daß sie nicht in die Tabelle aufgenommen werden konnten.

<sup>26</sup> Die Jahre 1491 und 1492 konnten aus den oben genannten Gründen nicht aufgenommen werden.

gelten kann. Hoorn erhielt erst 1357 das Stadtrecht.<sup>27</sup> Seine Bevölkerung setzte sich vorwiegend aus Bauern und Schiffern zusammen. Schon zur Zeit seiner Gründung war der Ort als Viehstapel in vielen Gebieten bekannt<sup>28</sup>, und dieser Wirtschaftszweig spielte auch während des 15. Jahrhunderts eine bemerkenswerte Rolle. Von besonderer Bedeutung für den Wohlstand der Stadt wurde jedoch bald Heringsfang, Frachtfahrt und Handel. Schon 1384 waren Hoorner Bürger am Fischfang bei Schonen beteiligt<sup>29</sup>, und in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts nahm dieses Gewerbe mit der Einführung neuer Verfahren einen beachtlichen Aufschwung. 1391 hielten sich Hoorner Schiffer und Kaufleute in Danzig auf<sup>30</sup>, und in Ergänzung zu dieser Ostfahrt segelten schon um die Wende vom 14. zum 15. Jahrhundert Hoorner Schiffe in Flottenfahrt mit Schiffen anderer holländischer Städte in die Baie von Bourgneuf, dem Stapel und Umschlagplatz im Westen Frankreichs.<sup>31</sup> In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts sollen von Enkhuizen und Hoorn gemeinsam für diesen Verkehr etwa 70 Schiffe eingesetzt worden sein.<sup>32</sup> Jedoch auch eine andere Frachtfahrt- und Handelsrichtung wurde aufgenommen, die nach England und Schottland. 1390 und 1391 liefen Newcastle on Tyne 4 Schiffe aus Hoorn an. Sie hatten Kanefas, Leinen, Walnüsse, Öl, Buntlaken, Ziegel, Wagenschoß, Schöpfpäffer und Basttaue geladen.<sup>33</sup> 1413 fuhren Hoorner Frachtfahrer im Auftrag englischer Kaufleute<sup>34</sup>, und 1420 liefen Schiffe aus Hoorn schottische Häfen an.<sup>35</sup> Im Tuchgewerbe nahm die Stadt gegenüber den großen Draperiezentren eine nur bescheidene Stellung ein, doch wurden seine Laken nicht selten auch auf den Märkten des Ostseegebietes gehandelt. In der Folge rückte Hoorn allmählich an die erste Stelle der Städte Westfrieslands und mußte deshalb auch in allen Auseinandersetzungen Stellung beziehen. Bis zum Beginn der 70er Jahre dauerte dieser auf Handel, Frachtfahrt, Fischerei und Tuchgewerbe gegründete wirtschaftliche Aufschwung an. 1477 zählte die Stadt etwa 6500 Einwohner.<sup>36</sup> Zu-

<sup>27</sup> Koster, P., S. 5.

<sup>28</sup> Koster, S. 15.

<sup>29</sup> Ebenda.

<sup>30</sup> Poelman, Bronnen, n. 539 (1391).

<sup>31</sup> Agats, S. 19. Agats vergleicht die Baie von Bourgneuf in ihrer Bedeutung für den westlichen Handel mit der Stellung Schonens im Ostseehandel.

<sup>32</sup> Koster, S. 18.

<sup>33</sup> Smit, Bronnen handel met England, n. 716 (30. 11. 1390–8. 12. 1391). Koster legt den Beginn dieses Verkehrs erst in die erste Hälfte des 15. Jahrhunderts (Koster, S. 19).

<sup>34</sup> Smit, Bronnen handel met England, n. 913.

<sup>35</sup> Ebenda, n. 961.

Wie weit die hier angeführte schottische Wolle für die Hoorner Lakenindustrie gebraucht wurde, ist nicht nachweisbar.

<sup>36</sup> Unger, W., De Economist, Jg. 1913, S. 755. 1400 hatte Hoorn etwa 3500 Einwohner.

sammen mit den umliegenden Dörfern besaß sie eine stattliche Flotte von 40 Marschschiffen und 104 Rheinschiffen<sup>37</sup> und produzierte zur Zeit Karls des Kühnen jährlich etwa 3500–4000 Stück Laken.<sup>38</sup> 900–1000 Ochsen wurden jährlich vorwiegend für den St. Lucas-Markt in Haarlem in Hoorn aufgezogen.<sup>39</sup> Diesem Aufschwung folgte eine Zeit der wirtschaftlichen Stagnation und Depression, die als Folge dynastischer Kriege und sozialer Auseinandersetzungen bis etwa 1494 andauerten und den einstigen Wohlstand der Stadt vernichteten. Erst vom Ende des 15. Jahrhunderts an begann allmählich eine Periode des erneuten wirtschaftlichen Aufschwungs.

Wenn die Niederlande im 16. Jahrhundert mit ihren etwa 200 Städten, 150 großen Dörfern und 6000 Kirchendörfern als die volkreichsten und blühendsten Gebiete des riesigen Reichs Karls V. bezeichnet werden können<sup>40</sup>, haben die holländischen Landesteile einen nicht unbeträchtlichen Anteil daran. Versucht man jedoch, genauere Angaben über Bevölkerungszahlen in Holland zu erhalten, stößt man sehr bald auf beträchtliche Schwierigkeiten. Das gilt für die Gesamtbevölkerung ebenso wie für die einzelnen Landesteile Holland, Seeland und Westfriesland und die einzelnen Städte. Blok gibt für die Grafschaft Holland für die Zeit um 1500 ein Maximum von 400 000 Menschen an.<sup>41</sup> Andere Historiker schätzen 200 000 oder 300 000 Einwohner, ohne diese Angaben glaubhaft nachweisen zu können.<sup>42</sup>

Etwas genauer sind wir über die Einwohnerzahlen einzelner holländischer Städte unterrichtet, obwohl auch hier die Zahlen oft erstaunlich differieren. Das mag Blok in seiner Darstellung wohl auch bewogen haben, sich auf äußerst allgemeine Angaben zu beschränken.<sup>43</sup> Die Differenzen, die häufig innerhalb eines relativ kurzen Zeitraumes auftreten, sind nicht immer auf unterschiedliche oder unterschiedlich interpretierte Quellen zurückzuführen. Sie können ebenso ihre Ursache in einer starken Bevölkerungsbewegung haben.<sup>44</sup> Krankheiten, Seuchen, Teuerungen und Kriegs-

<sup>37</sup> Koster, S. 105.

<sup>38</sup> Posthumus, *Gesch. Leid. lakenind.*, S. 368.

<sup>39</sup> Koster, S. 108.

<sup>40</sup> Mollema, I. C., *Geschiedenis van Nederland ter zee*, Amsterdam 1939/42, Bd. 1, S. 36.

<sup>41</sup> Blok, *Geschichte der Niederlande*, Bd. 2, Gotha 1902, S. 626. B. übernimmt wie Mollema die Zahlen von Guiccardini . . . , Bd. 1, S. 10 (Die Zahl von 60 000 Dörfern ist wohl nur als Druckfehler anzusehen).

<sup>42</sup> Ebenda, Anm. 1. Zu welch unterschiedlichen Angaben Untersuchungen über die Bevölkerungszahlen der Provinz Holland selbst im 18. Jahrhundert führen, zeigt Baasch, *Holländische Wirtschaftsgeschichte*, S. 25, Anm. 1.

<sup>43</sup> Ebenda. B. stellt nur fest, die großen holländischen Städte hätten um 1500 etwa 20 000 und die kleineren 2000–7000 Einwohner gehabt. Die Untersuchungen von Unger zu diesem Problem lagen noch nicht vor.

<sup>44</sup> Unger, *De Economist*, Jg. 1918, S. 475. U., der sich in mehreren Aufsätzen mit dem Problem der Bevölkerungszahlen beschäftigt, weist gerade auf diesen Faktor besonders hin.

schäden ließen oft Hunderte, ja Tausende von Menschen zugrunde gehen, wirtschaftliche Depressionen, der Rückgang eines bedeutenden Gewerbes konnten dazu führen, daß innerhalb kurzer Zeit viele Menschen die Stadt verließen und anderswo ihren Lebensunterhalt suchten.<sup>45</sup> Unter Berücksichtigung dieser Einschränkungen kann man dennoch eine annähernd richtige Vorstellung von der Größe einer Reihe von Städten vermitteln, die im Prozeß des wirtschaftlichen Aufstiegs des Landes genannt werden müssen.

An der Spitze standen hierbei Amsterdam, Delft, Haarlem und Leiden. Bei Amsterdam muß man sich vor einer Überschätzung hüten, die durch seine Außenhandelsaktivität hervorgerufen werden kann. Zu Beginn des 16. Jahrhunderts wird seine Bevölkerung auf 11 000 Einwohner geschätzt, jedoch schon 40 Jahre später auf nicht weniger als 30 000<sup>46</sup> und von einzelnen Historikern sogar auf 40 000.<sup>47</sup>

Die Bevölkerungszahl von Haarlem wird 1477 mit annähernd 11 000 Einwohnern, 1494 mit 9170 und 1514 mit 10 300 nach der Zahl der Herdstellen berechnet.<sup>48</sup> Posthumus, der Vermögensbelastungen aus dem Jahre 1498 in Leiden zur Grundlage nimmt, kommt für diese Stadt Ende des 15. Jahrhunderts auf eine Einwohnerzahl von ungefähr 12 000 Menschen.<sup>49</sup>

Diesen großen Städten folgen eine Reihe von Städten mittlerer Größenordnung wie Dordrecht mit etwa 8000 Einwohnern im Jahre 1514<sup>50</sup>, Rotterdam mit annähernd 7000 gegen Ende des 15. Jahrhunderts<sup>51</sup>, und Hoorn, welches, wie schon erwähnt, 1477 6500 Einwohner hatte.<sup>52</sup> In Enkhuizen lebten 1514 etwa 4500 und in Alkmaar zur gleichen Zeit etwa 4200 Menschen.<sup>53</sup>

Zum Vergleich seien die Einwohnerzahlen einiger brabantischer Städte genannt.

<sup>45</sup> Ebenca, S. 479. In Leiden waren in der 2. Hälfte des 15. Jhs. 42% der männlichen Bewohner nicht in der Stadt geboren.

<sup>46</sup> Ebenca, S. 480 ff.

<sup>47</sup> Ter Gouw, Bd. 5, S. 83. Ter Gouw und Unger nehmen die für das Jahr 1557 überlieferten 5300 Häuser der Stadt als Ausgangspunkt.

<sup>48</sup> Van Loenen, J., *De Haarlemse brouwindustrie voor 1600*, Amsterdam 1950, S. 58. Zu den Schwankungen siehe den wirtschaftlichen Entwicklungsgang dieser Stadt, S. 111.

<sup>49</sup> Posthumus, *Gesch. Leid. lakenind.*, S. 372 ff. Die genannte Zahl konnte er noch zusätzlich durch die 1514 in der Informacie gemachten Erhebung stützen.

<sup>50</sup> Unger, *De Economist*, Jg. 1918, S. 481.

<sup>51</sup> Hazewinkel, *Geschiedenis van Rotterdam*, Bd. 1, Amsterdam 1940, S. 66.

<sup>52</sup> Unger, *De Economist*, Jg. 1913, S. 755. 1514 überstieg die Einwohnerzahl von Hoorn aus Gründen des wirtschaftlichen Niedergangs und einer Pestepidemie kaum 5000.

<sup>53</sup> Baasch, a. a. O., S. 25.

S'Hertogenbosch zählte 1437 13–14 000 und 1526 17–18 000 Einwohner, und Bergen op Zoom wuchs im gleichen Zeitraum von 5000 auf 8–9000 Einwohner.<sup>54</sup>

Wenn jedoch für Antwerpen, der mächtigsten Stadt der Niederlande im Jahre 1514 150 000 Einwohner genannt werden<sup>55</sup>, so ist doch wohl Vorsicht geboten, da derselbe Verfasser für Amsterdam im gleichen Jahre, in dem wir 11 000 Einwohner ermitteln konnten, 40 000 angibt.<sup>56</sup>

Das hier entwickelte Größenverhältnis der holländischen Städte zueinander unterstreichen auch die nach der Informacie 1514 aufzubringenden Schoßsummen; denn es darf wohl mit Recht eine gewisse Äquivalenz zwischen dem Gesamtvermögen einer Stadt und der Zahl seiner Einwohner vermutet werden. Nach der Informacie sollten in Pfund grote zahlen:

Delft	5100	Edam	860
Leiden	4940	Gorkum	820
Amsterdam	4810	Enkhuizen	695
Haarlem	3800	Monnikendam	440
Dordrecht	3300	Schiedam	420
Gouda	3269	Schoonhoven	320
Alkmaar	1145	Heusden	240 <sup>57</sup>

Trotz aller zu berücksichtigenden Ungenauigkeitsfaktoren umreißen die genannten Zahlenbeispiele die Grenzen der Größenordnungen, in denen das Städtewesen in Holland gesehen werden muß. Sie lassen gleichzeitig einige verallgemeinernde Schlüsse zu.

Dordrecht hatte gegen Ende des 15. Jahrhunderts seine führende Position abtreten müssen. Die zu Beginn des 16. Jahrhunderts wichtigsten Industriestädte Hollands, Leiden, Haarlem und Delft, standen in ihrer ökonomischen Bedeutung für das Land zu diesem Zeitpunkt kaum hinter Amsterdam zurück, wobei ein Blick auf Städte des benachbarten Brabant die Relation der holländischen Entwicklung deutlich macht.

<sup>54</sup> Unger, *De Economist*, Jg. 1918, S. 381. Diese Zahlen übernimmt Unger nach Cuvelier, J., *Les denombrements des foyers en Brabant, XIV–XVI siècle*, Brüssel 1912.

<sup>55</sup> Rachfahl, F., *Wilhelm von Oranien und der niederländische Aufstand*. Halle 1906, Bd. 1, S. 330. Baasch übernimmt diese Angaben. Baasch, a. a. O., S. 12.

<sup>56</sup> Ebenda.

<sup>57</sup> Hazewinkel, Bd. 1, S. 66.



*I. Keime neuer Produktionsformen  
in der Tuchherstellung, in Brauerei und Fischerei*

Mit Recht wird die Tuchherstellung als einer der wichtigsten Gewerbezweige für den wirtschaftlichen Aufschwung des Landes angesehen. Ihre Entwicklung begann im 13. Jahrhundert in Dordrecht, das in diesem und wohl auch im folgenden Jahrhundert mit seinem Gewerbe und seinem lebhaften Durchfuhr- und Stapelhandel als führende holländische Stadt angesehen werden muß<sup>58</sup>, und in Middelburg.

Aus anderen holländischen Städten wird vereinzelt zwar etwas über einen Handel mit Laken, kaum aber etwas über ihre Herstellung gemeldet. Der Produzent war der Handwerker, das Absatzgebiet ausschließlich fast die Stadt oder doch nur das unmittelbar umliegende Land. Die Berufsbezeichnungen Weber, Walker, Färber, Wollschläger, Spüler (Wollwäscher) und Scherer deuten allerdings auf eine entwickelte Arbeitsteilung hin.

Im 14. Jahrhundert nahm der Umfang der Lakenherstellung zu. In fast allen Städten wurde die Wollweberei betrieben. Die Zahl der Arten von Wollgeweben wuchs und Bestimmungen über die Einschränkung der auswärtigen Konkurrenz, und gegen die Produktion des platten Landes, wie sie auch aus anderen Gebieten bekannt sind, wurden erlassen.<sup>59</sup> Zierikzee, das seit 1305 als einziger Ort auf Schouwen die Genehmigung der Tuchherstellung hatte, produzierte 1347 für den Export, und Middelburg war von 1383–1387 Stapelplatz für die englischen Kaufleute.<sup>60</sup> Die Entwicklung des Tuchgewerbes im seeländischen Gebiet begann, gegen Ende des 14. Jahrhunderts zu stagnieren und von dieser Zeit an trat – das wird bei Middelburg besonders sichtbar –, der Handel immer stärker in den Vordergrund.

Eine bedeutende Entwicklung nahm die Lakenindustrie in der Grafschaft Holland. Hier erfaßte sie fast alle Städte und war auf dem Lande weit verbreitet, obwohl sie dort aus Gründen der Konkurrenz immer wieder verboten wurde. Wenn auch über

---

<sup>58</sup> Dordrecht war für einige Jahre auch Stapelplatz für die englische Wolle.

<sup>59</sup> Posthumus, *Gesch. Leid. lakenind.*, S. 16. In Middelburg wurden um die Mitte des 14. Jahrhunderts Maßnahmen zum Schutz des städtischen Tuchgewerbes erlassen. Eine Ordonnanz verbot die Produktion auf dem Lande. Nach ihr durften auf Walcheren keine Webstühle, Walkerwerkstätten und Scherbänke gehalten werden. 4 Jahre später schon wurden Vlissingen, Vere, Westcapelle und Domburg hiervon ausgenommen.

<sup>60</sup> Ebenda, S. 16.

die Struktur der Produktion in älterer Zeit zunächst kaum Hinweise vorliegen, ist die Existenz des Tuchhandwerks in vielen Orten so in Rotterdam, Schiedam, Den Haag, Brielle, Hoorn, Oudwater schon in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts wahrscheinlich.<sup>61</sup> Umfassender sind wir über die Verhältnisse in Dordrecht, Delft, Gouda, Naarden, Den Haag, in Amsterdam und Haarlem, eingehend aber über die Entwicklung und den Stand der Tuchproduktion im 15. und 16. Jahrhundert in Leiden unterrichtet.

Mit der quantitativen Seite der Produktion, mit ihrer räumlichen, geographischen Ausbreitung, mit dem Erscheinen der holländischen Laken in beträchtlicher Menge im Fernhandel wird gleichzeitig die Frage nach der Struktur des Gewerbes, nach der Art und Weise, wie die Produkte hergestellt wurden aufgeworfen. Sie ist unumgänglich, weil nur mit ihrer Beantwortung wesentliche Seiten der Ursachen für die Expansionskraft des holländischen Handels, seiner Möglichkeit, seines Vermögens in monopolartig beherrschte Wirtschaftsgebiete einzudringen, aufgedeckt werden können.

Der Produktionsprozeß vom Schaffell bis zum handelsfähigen Tuch forderte schon durch den langen Weg, den der Rohstoff Wolle zu durchlaufen hatte, die Spezialisierung, die Teilbearbeitung, verlangte vielfältig differenzierte Arbeitsgänge, um die notwendige Quantität zugleich mit einer preisgünstigen Qualität zu gewährleisten. Die Schaffelle, die für Qualitätstuche in der Regel aus England importiert wurden, mußten nach der Güte sortiert und nach der Teilung gewaschen und gereinigt werden. Sie wurden dann – so in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts in Leiden – geschoren, und die Rohwolle für Tuche von besonderer Qualität jetzt schon eingefärbt. Für bestimmte billigere Tuchsorten und in anderen Städten überhaupt geschah das in der Regel nach dem Weben. Dann übernahmen die Wolle die Kämmer und bereiteten sie für das Spinnen vor, wobei sie zum Faden gedreht und aufgehaspelt wurde. Nun kam sie zum Weber und unter seinen Händen entstand das gewebte Laken.<sup>62</sup> Dieses durchlief danach noch eine Reihe von Arbeitsgängen, um „upgereed“ zu werden. Zunächst beseitigten die Nopper mit einem scharfen Messer grobe Verunreinigungen, Stoffreste und lange Wollenden, bevor die Laken den Weg in die Walkerei antraten. Hier reinigten sie die Walker zunächst von Schmutz und Fettresten, die ihnen von verschiedenen Arbeitsgängen noch anhafteten, und kneteten und traten sie mehrere Stunden in dem Walkbassin, walkten die Laken also, damit sich eine filzartige Oberschicht

<sup>61</sup> Posthumus, a. a. O., S. 31.

<sup>62</sup> Ebenda, S. 48 ff. Der ähnliche Ablauf wird bei Doren für die Tuchindustrie in Florenz dargestellt. Vgl. hierzu Doren, A., Die Florentiner Wollentuchindustrie von 14. bis zum 16. Jh., Stuttgart 1901.

bildete.<sup>63</sup> Nachdem das Tuch in zwei weiteren Arbeitsgängen wiederum gereinigt und dann getrocknet worden war, kehrte es erneut in die Walkerei zurück, um nun „gekaard“ (gekrazt) zu werden. Mit Hilfe einer Kaardistel richtete der Walker die Wollhaare aus der Filzschicht auf, um sie später auf die gleiche Höhe abscheren zu können. Danach wurden die Laken auf Rahmen gespannt und das durch das Walken stark geschrumpfte Tuch auf die richtige Länge und Breite gereckt. In einem letzten Arbeitsgang auf Hochglanz gebracht, konnten sie nun den Weg auf den Markt antreten. Zu den kurz skizzierten wichtigsten Arbeitsgängen traten häufig noch einzelne andere, die bei der Herstellung verschiedenartiger Qualitäten oder bei der Verwendung anderer Rohstoffe notwendig wurden. In 20–30 spezialisierten Teilbearbeitungen, unter ständiger Kontrolle der Grundstoffe und Arbeitsgänge, unter Einsatz ständig kontrollierter Grundstoffe, wurden in Leiden Laken produziert, deren Ruf bald weit über die Grenzen Hollands hinausging.

Erklären zwar neue Verfahren in einzelnen Arbeitsprozessen<sup>64</sup>, wie der Glanz der Farben und die durch den hohen Grad der Spezialisierung erreichte Qualität, die starke Nachfrage auf den Märkten, so können diese Faktoren noch keineswegs die erstaunlich hohen Produktionszahlen, die für das 15. Jahrhundert festgestellt wurden, begründen. Über den Charakter, über die Art und Weise der Herstellung der Tuche als Schlüssel für eine Erklärung gehen die Auffassungen auseinander, werden unterschiedliche Aspekte in den Vordergrund gerückt.<sup>65</sup> Von der Zunft bis zur zentralisierten Manufaktur spannt sich der Bogen der Vorstellungen, und sicher spiegelt diese Breite, die lokal und zeitlich stark differenzierte Qualität wider, ohne jedoch damit Antwort auf die gestellte Frage geben zu können. Deshalb soll versucht werden, den

<sup>63</sup> Das geschah hier noch ausschließlich durch menschliche Arbeitskraft. Walkmühlen, wie sie vereinzelt für England, Deutschland und Frankreich schon gemeldet werden, gibt es hier erst später. Posthumus, a. a. O., S. 62.

<sup>64</sup> Posthumus, a. a. O., S. 71.

<sup>65</sup> Baasch, E., *Holländische Wirtschaftsgeschichte*, S. 82, S. 95, betont mehrfach – und das gilt für Leiden wie auch für Rotterdam und Amsterdam – hier herrsche der Kleinbetrieb der durch zünftlerische Grundsätze geregelt würde. Eine Veränderung in Technik und Organisation sieht er erst gegen Ende des 16. Jhs. Ebenda, S. 84.

Daenell hebt das Vorbild der flandrischen Tuchindustrie hervor (Daenell, *Blütezeit*, Bd. 1; S. 17) und setzt die in holländischen Städten übliche Form der Produktion der „Produktionsmethode nach der herrschenden flandrischen Tuchmanufaktur“ gleich. (Daenell, *Holland und die Hanse*, HGBll. 1903).

In marxistischen Überblicksdarstellungen ist allgemein von Manufakturen in den Niederlanden die Rede, ohne daß Standort und genauere Zeit angegeben werden.

Vgl. *Gesch. d. Mittelalters*, Bd. 2, hrsg. von Kosminski/Skaskin, S. 157. *Weltgeschichte* in 10 Bden., Bd. 4, S. 320 ff.

Charakter der Tuchproduktion im 15. Jahrhundert in Leiden und anderen holländischen Städten in einigen Zügen, soweit es das Anliegen der Arbeit erfordert, schärfer zu fassen und einzuzugrenzen.

Wie überall in der Feudalgesellschaft ist auch in Holland im 13. Jahrhundert der Hersteller des Tuches der im allgemeinen in einer Zunft organisierte Handwerker und die kleine Warenproduktion ist in Städten und Dörfern verbreitet. Durch die in Holland, Seeland und Friesland historisch entstandenen Verhältnisse erreichte jedoch das System der Feudalgesellschaft weder in der Stadt noch auf dem Lande eine so große Geschlossenheit wie in anderen Provinzen.<sup>66</sup> Das erleichterte das Entstehen neuer Formen und Bedingungen in der gewerblichen und landwirtschaftlichen Produktion.

In Seeland ist mit der Ausbreitung der Tuchherstellung erstmalig im 14. Jahrhundert von solchen veränderten Bedingungen die Rede. In Middelburg, so stellt eine städtische Ordnung gegen Ende des 14. Jahrhunderts fest, kauften und verkauften Weber nicht mehr das eigene Garn, sondern bekamen solches geliefert.<sup>67</sup> Ein „drapeniersambachtsbrief“ aus Reimerswaal aus dem Jahre 1363 kennzeichnet frühe Übergangsformen in der Organisation der Tuchherstellung.<sup>68</sup> Nach dem Titel muß man eine ausschließlich die Drapeniers betreffende Ordnung vermuten. In einleitenden Sätzen wird jedoch von einer Ordonnanz der Wollweber zu „oerboir ende profijt“ des Tuchgewerbes gesprochen. Ein anderer Teil der Ordonnanz enthält Bestimmungen über den Tuchverkauf, das „wantsnijden“ in der Tuchhalle. Deutet dieses Nebeneinander schon eine Zersetzung der in der mittelalterlichen Stadt streng behüteten Abgrenzungen an, so wird aus anderen Teilen dieser Ordnung der Prozeß noch deutlicher. Der Webermeister, der für die eigene Rechnung arbeitete und sein Tuch „per Elle“ verkaufte, wurde verdrängt. Zwischen Markt und Produzenten – das gilt für den Absatz – wie für den Rohstoffmarkt – schob sich der Drapenier, ein Unternehmertyp, der noch genauer zu charakterisieren sein wird. In diesem Falle organisierte er die Arbeitsteilung und beschäftigte für das Kämmen, Noppen und Walken Lohnarbeiter, die als von ihm abhängig gekennzeichnet werden.<sup>69</sup>

In Leiden, der für 2 Jahrhunderte bedeutendsten Stadt des holländischen Tuchgewerbes, ist die Zeit eines Übergangs von der Produktion des mittelalterlichen Handwerksbetriebes zur Entwicklung neuer Formen schwerlich genau festzulegen. 1351 erwarb die Stadt ein Privileg von Wilhelm von Baiern, daß niemand im Umkreis von

<sup>66</sup> Kominski/Skaskin, Geschichte des Mittelalters, Bd. 2, S. 157. Ketner, a. a. O., S. 13 f. Posthumus, a. a. O., S. 366 ff.

<sup>67</sup> Posthumus, a. a. O., S. 17.

<sup>68</sup> Posthumus, a. a. O., S. 19.

<sup>69</sup> Ebenda, S. 17.

3 Meilen zur Herstellung von Laken berechtigt sei.<sup>70</sup> Die Verordnung läßt zwar eine kräftige Entwicklung dieses Gewerbezweiges vermuten<sup>71</sup>, Rückschlüsse auf den Charakter der Produktion läßt die Quelle jedoch nicht zu. Es ist wahrscheinlich, daß der zünftlerische Handwerksbetrieb zu dieser Zeit noch ausschließlich das Bild der gewerblichen Produktion der Stadt bestimmte. Hierauf weist auch die geringe Vermögensentwicklung hin.<sup>72</sup> Anders verhielt es sich mit einer Ordonnanz aus dem Jahre 1363, die die Walkerei betraf.<sup>73</sup> In ihr werden Elemente des Übergangs deutlich, ohne das man sich Posthumus anzuschließen vermag, der hierin schon die Bestätigung einer entwickelten „hausindustriellen“ Produktion in Leiden sah.<sup>74</sup> Diese Entwicklung scheint sich in Leiden erst in den folgenden Jahrzehnten vollzogen zu haben. Ausführliche, bis in alle Einzelheiten gehende Bestimmungen über die Draperie und alle mit ihr zusammenhängende Tätigkeiten aus den Jahren 1363–1397 spiegeln diesen Prozeß wider.<sup>75</sup>

Immer stärker trat der Drapenier in den Vordergrund, der als Unternehmer die Produktion leitete. In seinen Diensten standen Wollsortierer, Kämmer, Spinner, Nopper und andere, die einzelne Teilbearbeitungen gegen Lohn ausführten und von ihm abhängig waren. Andere Handwerker wie Färber und Weber nahmen z. T. noch eine unabhängigere Stellung ein. Die Spezialisierung hatte einen hohen Stand erreicht, und mit dem Hinweis auf den Tuchverkauf auf Schonen<sup>76</sup> und auf „laken die men oestwairt voirt“<sup>77</sup> wird nicht nur die unmittelbare Verbindung dieser Produktionsentwicklung mit dem Handel, sondern schon für das 14. Jahrhundert eine zukünftige Haupthandelsrichtung gekennzeichnet.

<sup>70</sup> Posthumus, Bronnen, n. 6, 23, 12, 1351.

<sup>71</sup> Posthumus, Gesch. Leid. lakenind., Bd. 1, S. 39.

<sup>72</sup> Ebenda, S. 385; Posthumus, Bronnen, S. XV. Leiden hatte bei der „Grooten Bede“ 1344 150 Pf. grote zu zahlen, was einem besteuerten Vermögen von 7500 Pf. grote entsprach, Delft, dessen Entwicklung noch gestreift wird, mußte dagegen schon 20 000 Pf. versteuern.

<sup>73</sup> Posthumus, Bronnen, n. 11 (B), 30, 11, 1363.

<sup>74</sup> Posthumus, Gesch. Leid. lakenind., S. 40, S. 270. P. setzt die in der Ordonnanz gebrauchte Bezeichnung „lakenreeder“ mit dem „drapenier“ gleich, obwohl diese Kongruenz keineswegs bewiesen werden kann. Es kann sich hierbei durchaus um den Fertigmacher handeln, der noch nicht unbedingt als Unternehmer (wie bei Posthumus) oder genauer als Verleger tätig zu sein braucht. Die Meister und Gesellen wurden nach der Stückzahl der gewalkten Laken bezahlt; wobei die Frage offen bleibt, wie weit es sich um den wirklichen Preis der Ware, um ein durch das Preisdiktat verminderten oder um Stücklohn handelte. Der Meister zahlte dem Gesellen den Lohn, und außerdem blieben alte Formen der Beziehung Meister-Geselle nach wie vor bestehen. Das Eigentum an den Hauptproduktionsmitteln blieb noch unverändert.

<sup>75</sup> Posthumus, Bronnen, n. 12, 1363–1397.

<sup>76</sup> Ebenda, n. 12, § 133.

<sup>77</sup> Ebenda, n. 12, § 148.

Die durch die verstärkte Ausbeutung hervorgerufene Verschlechterung der sozialen Lage eines beträchtlichen Teils der Lohnarbeiter führte zu ersten größeren Arbeitsniederlegungen der Walker, die hierbei z. T. geschlossen die Stadt verließen.<sup>78</sup>

In ihren Grundzügen war in Leiden die Produktionsweise, wie sie im folgenden Jahrhundert die Blütezeit der Tuchindustrie bestimmte, schon gegen Ende des 14. Jahrhunderts ausgebildet. Die Jahresproduktion der Stadt kann mit etwa 2400 Laken angenommen werden.<sup>79</sup> Die in den nächsten Jahren beträchtlich wachsende Nachfrage nach Tuchen aus Leiden ist nicht zuletzt auf die erhöhte Qualität durch die Verwendung englischer Wolle von 1395 ab zurückzuführen.<sup>80</sup> Die ausschließlich aus dieser Wolle gefertigten „puiklaken“ und „vorvollenen laken“ machten bald den überwiegenden Teil des Leidener Tuchexportes aus, der vom Beginn des 15. Jahrhunderts ständig stieg. Die schon oben zitierten Abgaben für die „strikerye“<sup>81</sup> betragen in Pfund grote:

1400	161	1427 etwa	551
1413	257	1434	381
1419	529	1449 etwa	537
1420 etwa	559	1450	562 Pfd. grote <sup>82</sup>
1426 etwa	439		

Leidener Tuche wurden zu Beginn des 15. Jahrhunderts auch mehrfach und offensichtlich sogar regelmäßig in das Gebiet des deutschen Ordens und nach Novgorod eingeführt.<sup>83</sup> Um 1450 hatte Leiden seine führende Stellung in der holländischen Tuchproduktion erreicht.<sup>84</sup>

Mit der Steigerung des Produktionsvolumens, gleichsam als Voraussetzung dafür, drangen Elemente der neuen, der frühen kapitalistischen Produktionsweise tiefer und nachhaltiger in das Tuchgewerbe ein, so daß sich uns im 15. Jahrhundert jetzt klar erkennbar folgendes Bild darbietet.

<sup>78</sup> Streiks der Walker werden schon 1372, 1391 und 1393 gemeldet. Ebenda, n. 15, 4. 7. 1372; n. 27, 30. 8. 1391; n. 28, 10. 9. 1391 u. n. 32, 4. 6. 1393.

<sup>79</sup> Ebenda, n. 34, 1394. Vom 1. 11. 1394 bis zum 30. 1. 1395 wurden 597 Laken auf Rahmen gespannt. Bei angenommener kontinuierlicher Produktion ergibt das annähernd die genannte Zahl. S. auch Posthumus, Bronnen, S. XVIII.

<sup>80</sup> Ebenda, n. 12, § 181.

<sup>81</sup> Vgl. hierzu S. 36.

<sup>82</sup> Posthumus, *Gesch. Leid. lakenind.*, Beilage VI A, S. 426

<sup>83</sup> Posthumus, Bronnen, n. 49 (1400–1411); n. 50, 28. 1. 1400.

<sup>84</sup> Ebenda, S. XVIII f. P. sieht den Zeitraum von 1395–1450 (Einsatz englischer Wolle) als die wichtigste Entwicklungsphase der Leidener Tuchindustrie an.

Der Drapenier, der über die notwendigen Mittel verfügte, kaufte die Rohstoffe für die Tuchherstellung und Tuchbearbeitung ein. Dann übernahmen sie nacheinander die verschiedenen Lohnarbeiter oder auch Handwerker. Im allgemeinen kam der Rohstoff, das Halbfabrikat oder das Laken nach jeder Bearbeitung oder nach zwei Arbeitsgängen in das „drapenierhuys“ zurück<sup>85</sup>, um nach Kontrolle der Qualität der nächsten Teilbearbeitung zugeführt zu werden. Das fertiggestellte Tuch wurde dann vom Drapenier verkauft.

Die Produktion war fast völlig dezentralisiert. In Leiden arbeitete, von unbedeutenden Ausnahmen abgesehen, noch keiner der unmittelbaren Produzenten in einer dem Drapenier gehörenden Werkstatt.

Der Umfang der Produktion der einzelnen Unternehmer war unterschiedlich. 160 bis 240 Laken Jahresproduktion bedeuteten in Leiden um 1500 schon das Maximum.<sup>86</sup> Daneben werden z. T. wesentlich geringere Produktionszahlen gemeldet.<sup>87</sup> In diesen Fällen handelte es sich offensichtlich um einzelne Webermeister, die nicht für Lohn, sondern noch für eigene Rechnung einige Laken webten und sie nach der endgültigen Fertigstellung auch verkaufen konnten. Ihre Zahl war gering. Aber ebenso sind übertriebene Vorstellungen über das Produktionsvolumen der manufakturähnlichen Unternehmungen fehl am Platze. Bestimmend war der dezentralisierte Kleinbetrieb, war in seinem Rahmen eine Produktionsweise, die sich jedoch, wie aus dem Gesagten hervorgeht, in ihren charakteristischen Zügen grundlegend vom Zunft Handwerk, von der kleinen Warenproduktion, unterschied. In ihr sind Grundlage und Voraussetzung für den bedeutenden Anstieg und den wachsenden Export der Leidener Tuche zu suchen. Mit ihr hatte aber auch der Unternehmerdrapenier alle im Produktionsprozeß stehenden Handwerker und Arbeiter in einem Maße von sich abhängig gemacht, wie es zuvor nicht möglich war.

Neben dem zusätzlichen Gewinn, den er durch sein Preisdiktat gegenüber dem manchmal wirtschaftlich noch selbständigeren Weber- und Walkemeistern erzielte, zog er Profit aus der Ausbeutung – hier erstmals in kapitalistischer Form – der für ihn tätigen Lohnarbeiter. Die beachtliche Zahl der in Leiden nachgewiesenen Drapeniers – 1498 waren es 159, 1514 175 und 1552 88 – bestätigt seinen Ruf als führende Stadt der Tuchindustrie.<sup>88</sup>

<sup>85</sup> Posthumus, *Gesch. Leid. lakenind.*, S. 274 ff.

<sup>86</sup> Ebenda, S. 275.

<sup>87</sup> Posthumus, *Bronnen*, n. 16, § 27. Hier werden in einem Falle 30 halbe Laken als jährliche Produktion genannt.

<sup>88</sup> Posthumus, *Gesch. Leid. lakenind.*, S. 278. Die genannten Zahlen können geringfügig von den wirklichen abweichen, da bei einzelnen der wirtschaftlich unbedeutenden Drapeniers die Stellung im Produktionsprozeß nicht klar unterschieden werden konnte.

Jedoch schon im Verlauf des 15. Jahrhunderts vollzog sich unter diesen ebenfalls ein starker Differenzierungsprozeß, so daß sich die Drapeniers gegen Ende des 15. Jahrhunderts in ihrer sozialen Stellung beträchtlich unterschieden.

Eine Vermögensstatistik aus dem Jahre 1498 ergibt:

Vermögen von 10 000 Pfd. grote und mehr besaßen: 2 Drapeniers

	5 000–9 999	5
	1 000–4 999	57
	500–999	28
	100–499	26
unter	100 Pfd. grote	5
arm oder ohne Vermögen waren		4 Drapeniers <sup>89</sup>

Das durchschnittliche Vermögen dieser Gruppe betrug  $1528\frac{1}{2}$  Pfd. grote. Danach besaßen die hier erfaßten 127 Drapeniers etwa 20% des Gesamtvermögens der Bevölkerung der Stadt.<sup>90</sup>

Wie beträchtlich das Durchschnittsvermögen der Drapeniers und wie groß der soziale Unterschied zu anderen Berufsgruppen war, zeigen folgende für die gleiche Zeit ermittelte durchschnittliche Vermögen in Pfund grote:

42 Kaufleute	444 Pfd. grote	17 Barbieri	$155\frac{1}{2}$
7 Goldschmiede	378	21 Faßbinder	129
23 Fleischhauer	336	11 Müller	$108\frac{1}{2}$
52 Bäcker	297	15 Schmiede	106
20 Schiffer	224	57 Schneider	$86\frac{1}{2}$
29 Schuhmacher	$184\frac{1}{2}$	16 Maurer	$62\frac{1}{2}$ Pfd. grote <sup>91</sup>
19 Zimmerleute	176		

Umfassender und vielfach noch deutlicher sichtbar treten die Keime der neuen Produktionsweise, tritt der Prozeß der Trennung der Produzenten von den Produktionsmitteln hervor, wenn man seine Aufmerksamkeit den verschiedenen Handwerkerkern, den unmittelbaren Produzenten zuwendet. Eine Hauptgruppe unter diesen bildeten in Leiden wie überhaupt in den Draperiestädten die Weber, und zwar nicht nur durch ihre große Zahl, sondern ebenso durch die Bedeutung ihrer Tätigkeit für die gesamte Tuchherstellung. Wie schon erwähnt, tritt uns der Weber mehrfach noch als scheinbar selbständiger Handwerksmeister entgegen, aber er arbeitete zu Hause nicht mehr für eigene Rechnung, sondern er bekam das Garn vom Drapenier gelie-

<sup>89</sup> Ebenda, Beilage XII. Siehe auch S. 277 f.

<sup>90</sup> Ebenda, S. 398. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß nicht alle Drapeniers erfaßt werden konnten, da etwa 175 Drapeniers in Leiden ansässig waren.

<sup>91</sup> Ebenda, S. 398.



fert, und das gewebte Stück war nicht mehr sein Eigentum. Er besaß häufig noch den Webstuhl, an dem er arbeitete, hatte aber Hilfskräfte in seinem Dienst, denen er wiederum Lohn zahlte. Dieser Besitz war neben anderen Faktoren, wie z. B. die erforderliche Lehrzeit oder das angefertigte Meisterstück zünftlerischen Ursprungs wie die Voraussetzung für seine Stellung als Webermeister.<sup>92</sup> Als solcher konnte er – was zwar nur selten und manchmal nur zeitweilig geschah – zum Drapenier aufsteigen. Aber ebenso begegnen wir manchem Drapenier wenige Jahre später als Weber wieder.<sup>93</sup> Es war auch durchaus schon üblich, daß die Webermeister, die keine Arbeit hatten, sich gleich den Weberknechten für Lohn verdingten.<sup>94</sup>

Diese fließenden Grenzen der Stellung der Webermeister vom Lohnarbeiter bis zum Drapenier erklären auch die Tatsache, daß einzelne trotz ihrer ökonomischen Abhängigkeit über Vermögen verfügten. Posthumus konnte für das Jahr 1498 das Vermögen von 60 Webern wie folgt ermitteln:

500–1000 Pfd. grote besaßen:	1 Weber
100–499	19
unter 100	27
arm oder ohne Vermögen waren:	13 Weber <sup>95</sup>

Das Durchschnittsvermögen in Höhe von 84 Pfd. grote zeigt, daß die Weber nicht reich waren, aber einen Teil der Produktionsmittel, wie den Webstuhl oder z. T. auch das Haus oder die Werkstätte, besaßen. Deshalb trug ihr Abhängigkeitsverhältnis zum Drapenier eher verlagsähnliche Züge als die einer dezentralisierten Manufaktur.

In Leiden standen gegen Ende des 15. Jahrhunderts etwa 350 Webstühle, an denen etwa 700 Webermeister und Gesellen arbeiteten.<sup>96</sup>

Bei den Walkern, die nach den Webern die Bearbeitung des Tuches übernahmen, finden wir ähnliche Abhängigkeitsverhältnisse und Arbeitsbedingungen. Lehrzeit, einschränkende Ordonnanzen und selbst das Durchschnittsvermögen der Walkermeister

<sup>92</sup> Ebenda, S. 299.

<sup>93</sup> Ebenda, S. 301. Gerijt Blocxz: 1496 Weber–1501 Drapenier; Ghijsbrecht Bouwensz: 1488 Weber–1489 Drapenier; Alijdt J. Engebrechtszwed: 1500 Weber–1500 Drapenier; Martin Roelofsz: 1480 Weber–1492 Drapenier; Gerijt Brouwer: 1493 Drapenier–1500 Weber; Aelbrecht Dircxz: 1492 Drapenier–1501 Weber; Gerijt van Dorp: 1492 Drapenier–1500 Weber; Vranck Ewoutsz: 1498 Drapenier–1500 Weber; Jan Clais Heynricxz: 1492 Drapenier–1497 Weber; Willem Hillebrantsz: 1492 Drapenier–1497 Weber; Jorijs Jansz: 1491 Drapenier–1499 Weber.

<sup>94</sup> Posthumus, Bronnen, n. 12. Im Draperiekeurboeck II, V, § 20 werden solche Lohnarbeit suchenden Webermeister schon im Jahre 1448 erwähnt.

<sup>95</sup> Posthumus, Gesch. Leid. lakenind., S. 303. Berechnet nach der Tab. Beilage XII d.

<sup>96</sup> Ebenda, S. 306. Nach der "Informacie" von 1514 standen in Leiden 1496 350 Webstühle; 1501 300, 1505/06 etwa 250 u. 1514 etwa 200.

unterschieden sich um die Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert kaum von denen der Weber.<sup>97</sup>

Jedoch ein Faktor läßt die Entwicklung zur kapitalistischen Produktionsweise noch stärker hervortreten. Im Jahre 1470 legte eine Ordnung fest, daß jeder Drapenier in Leiden nur zwei Walkermeister beschäftigen durfte<sup>98</sup>, um hierdurch die wachsenden sozialen Gegensätze innerhalb der Stadt mit Zwangsmitteln zu mildern. In der Tat konnte die Zahl der vom Drapenier mittelbar oder unmittelbar ausgebeuteten Arbeitskräfte noch recht beträchtlich sein, weil die Walkermeister häufig nicht nur einen oder zwei Gesellen oder Knechte – wie es früher einmal üblich war – sondern mehr beschäftigten. Schon 1435 setzte die Stadt Leiden die zulässige Höchstzahl der bei einem Meister in Arbeit stehenden Walker mit vier „gespan“, das waren acht Knechte, fest.<sup>99</sup>

Um 1450 hatten die wenigsten Walkermeister nur einen Knecht in ihrem Dienst.

Jeder Meister beschäftigte etwa 4–5 Gesellen.<sup>100</sup> Diese Zahl erhöhte sich je nach ansteigender Produktion bis auf 5–7 Gesellen. Auch die Zahl der Meister stieg in den folgenden Jahrzehnten. In den sechziger Jahren des 15. Jahrhunderts hat sie 150 erreicht.<sup>101</sup> 1478 betrug sie 125.

Damit waren nicht nur Organisationsprinzipien des Zunfthandwerks durchbrochen, sondern es entstanden gleichzeitig starke Konzentrationspunkte des Vorproletariats, von denen schon im 15. Jahrhundert in Leiden in besonderem Maße der Kampf gegen die neuen Formen der kapitalistischen Ausbeutung ausging. Nicht ohne Einfluß auf diese oppositionelle Haltung war sicherlich die Tatsache, daß zahlreiche Walker aus ländlichen Gebieten, aber auch aus anderen überwiegend holländischen Städten zugewandert waren und hier Arbeit und Lohn suchten.

Die Gründe für die Arbeitsniederlegungen, bei denen die Streikenden häufig die Stadt verließen, waren unterschiedlich. Jedoch in allen Streikkämpfen ging es neben anderen Forderungen um eine Erhöhung und um die rechtzeitige und vollständige Auszahlung des vereinbarten Lohnes. Hierbei stößt man auf ein Lohnzahlungsgebaren, welches erst mit der kapitalistischen Produktionsweise zunehmend an Be-

<sup>97</sup> Ebenda, S. 332. Das Durchschnittsvermögen der Walkermeister betrug  $80\frac{1}{2}$  Pfd. grote.

<sup>98</sup> Posthumus, Bronnen, n. 12, Drap. Kb. III, V, 33.

<sup>99</sup> Posthumus, Gesch. Leid, lakenind., S. 312.

<sup>100</sup> 1447 arbeiteten mit einem Knecht 11 Meister, mit 2 Knechten 2, mit 3–16, mit 4–3, mit 5–10, mit 6–4, mit 7–8, mit 8–8 Meister. 2 Knechte und 10 Meister werden außerdem aufgeführt, so daß in Leiden 69 Walkermeister und 279 Knechte tätig waren, Posthumus, a. a. O., S. 313. Nach einer Arbeitsniederlegung mußten 1447 alle Walkermeister und nach ihnen die bei ihnen im Dienst stehenden Gesellen namentlich schwören, sich nie wieder an einem Streik oder einer Rebellion zu beteiligen.

<sup>101</sup> Posthumus, Bronnen, n. 529.

deutung gewann, das Trucksystem. Bei der Zahlung des Lohnes in Form von Lebensmitteln und z. T. gewerblichen Erzeugnissen für den täglichen Bedarf wurden Meister wie Gesellen vom Drapenier zusätzlich als Konsumenten ausgebeutet.<sup>102</sup>

Da der Rat der Stadt stets darauf bedacht sein mußte, Auseinandersetzungen der beiden neu entstehenden Klassen nicht zur Schädigung des Hauptgewerbes der Stadt, der Tuchproduktion überhaupt, anwachsen zu lassen, und er die nachdrücklichen Forderungen der Walker anerkennen mußte, verbot er mehrfach das Trucksystem und stellte jede Übertretung des Verbotes unter harte Strafen. Die wirtschaftliche Macht der Drapeniers war jedoch so gewachsen, daß sie sich während des 15. Jahrhunderts immer wieder darüber hinwegsetzten. Die Antwort der Geschädigten war die Arbeitsniederlegung. Außer den schon angeführten Streiks im 14. Jahrhundert verließen die Walker 1435 ihre Arbeitsstätten und die Stadt und ließen sich für einige Zeit in Haarlem nieder. Besonders die Walkerknechte konnten mit dieser Maßnahme die geforderte Erhöhung ihres Lohnes erreichen.<sup>103</sup> Obwohl danach von den städtischen Gerichten gegen eine Arbeitsniederlegung die Todesstrafe in Anwendung gebracht werden konnte, streikten die Walker 1443 erneut und begaben sich diesmal nach Utrecht.<sup>104</sup>

Die Aktionen waren keineswegs spontan und etwa nur gegen einzelne Drapeniers gerichtet. An der wohl größten Streikaktion des 15. Jahrhunderts in Leiden – und wahrscheinlich in ganz Holland – waren nicht weniger als 600–700 Personen unmittelbar beteiligt. Im November 1478 verließen nämlich alle Walker die Stadt, zogen nach Gouda und führten von hier aus ihre Verhandlungen mit dem Rat der Stadt.<sup>105</sup> Der zahlreiche, überlieferte Schriftwechsel bezeugt das überlegte und organisierte Vorgehen der Walker.<sup>106</sup> Dieser Streik mußte sich in einem so aufeinander abgestimmten Produktionsablauf auf alle anderen Arbeitsprozesse ebenfalls auswirken. Es bestand die Gefahr eines allgemeinen Rückgangs des Tuchgewerbes, mit dem die ökonomische Kraft der Stadt stand und fiel. Deshalb konnten die Streikenden die Stadt Leiden

<sup>102</sup> Posthumus, *Gesch. Leid. lakenind.*, S. 319 f. In der Regel waren es die ausstehenden und hinausgezögerten Lohnzahlungen, die Meister und Gesellen für die Annahme von Waren statt des Geldes gefügig machten. Das Trucksystem wurde auch in anderen holländischen Städten wie Rotterdam, Gouda, Amsterdam, Naarden u. a. angewandt. Für Den Haag siehe van Gelder, H. E., *De „draperie“ von Den Haag*, S. 264 ff.

<sup>103</sup> Posthumus, a. a. O., S. 334 ff.

<sup>104</sup> Ebenda, S. 334. Bis 1478 folgten noch einige weitere erfolgreiche, aber auch erfolglose Arbeitsniederlegungen in Leiden.

<sup>105</sup> Posthumus, *Bronnen*, n. 507, n. 508 (3. 11. 1478) *Gesch. Leid. lakenind.*, S. 337 ff.

<sup>106</sup> Ebenda, n. 509 (9. 11. 1478), n. 510–514; n. 516–529 (31. 12. 1478), n. 528, n. 529 (19. 1. 1479). Vgl. hierzu K. Spading, *Streikkämpfe des Vorproletariats in der holländischen Tuchstadt Leiden im 15. Jahrhundert*. *Wiss. Zeitschrift der EMA-Univ.*, Jg. 1969.

zwingen, auf die meisten ihrer Forderungen einzugehen, so daß sie nach diesem „*utganc*“ Ende Dezember wieder in die Stadt zurückkehrten.

Die Vereinbarungen von 1478/79 bedeuteten für die Walker auf jeden Fall eine Verbesserung ihrer wirtschaftlichen und rechtlichen Stellung. Sie blieben auch für die nächsten Jahrzehnte die Grundlage für das Verhältnis Drapenier-Walker.<sup>107</sup>

Ökonomisch gefestigter und damit unabhängiger standen die Färber in Leiden den Unternehmern gegenüber. Während noch 1450 bestimmt wurde, daß die Drapeniers den Grundstoff für die Farbherstellung zu liefern hatten, setzte sich in der Folgezeit immer stärker die Praxis durch, daß die Färber mit eigenen Färbemitteln arbeiteten. Zu diesen Kosten für die Grundstoffe kamen für sie die nicht unbeträchtlichen Ausgaben für Torf, die Reisegelder für den Besuch der Färbemittelmärkte und in einigen Fällen die Hausmiete, die die Färber aufzubringen und vorzuschießen hatten. Es muß sich hierbei danach um eine wesentlich kapitalkräftigere Gruppe, als es die Weber und Walker waren, gehandelt haben.

Die Färbermeister arbeiteten auch nicht gegen Lohn und nur bei einem Drapenier, sondern sie bekamen nach Farbe und Stück bezahlt und konnten für mehrere Drapeniers gleichzeitig färben. Diese Stellung wird durch ihre Vermögenslage noch unterstrichen. Sie unterschied sich beträchtlich von anderen Handwerkern.<sup>108</sup> Das Durchschnittsvermögen näherte sich mit 1126 Pfd. grote schon dem der Drapeniers, und einige Färber „drapenierten“ nebenbei oder konnten überhaupt – ähnlich wie einige Weber – den Weg zum Drapenier, zum Unternehmer gehen.<sup>109</sup> In diesen Fällen brachte die Differenzierung der kleinen Warenproduzenten kapitalistische Unternehmer hervor. Der Produzent wurde zum Kaufmann, zum industriellen Kapitalisten. Der Werkstattbesitzer trat gleichzeitig als Organisator einer Großproduktion auf.

<sup>107</sup> Ebenda, n. 510, 15. 11. 1478. Die Antwort auf die Forderungen der Drapeniers, die durch den Streik entsandenen Unkosten zu bezahlen, spiegelte die Härte des Kampfes, aber auch die Klarheit wider, mit welcher die Walker ihre Stellung zu den Drapeniers erkannten. Sie verlangten, da die Drapeniers ihnen seit 8 Jahren Lohn vorenthalten hätten, „... dat zy ons soeveel entheuden hebben ende ons arme schamele gesellen hoir vleysch ende bloet in hoir lijff gegeten ende gedronken hebben, soe ist wel een grote sake, da die drapeniers die kosten betalen.“ Und erstaunt lesen wir schon von einem Streiklied „dat liedekijn gemaict ter Goude van den utganc“. (Gesch. Leid. lakenind., S. 342).

<sup>108</sup> Posthumus, Gesch. Leid. lakenind., S. 352. Ein Blaufärber mit einem Vermögen von 9600 Pfd. grote und ein Rotsieder mit einem von 8000 Pfd. grote gehörten zu den reichsten Bürgern der Stadt.

<sup>109</sup> Hierin wird eine allgemeine Erscheinung sichtbar. Zu Verlegern oder auch Manufakturunternehmern konnten sich häufig solche Handwerksmeister entwickeln, in deren Händen der letzte, für die Qualität der Ware entscheidende Arbeitsgang lag. Kulischer (Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit, 2. Aufl. 1958, S. 115 f.) führt mehrere solcher Beispiele aus der Schwert- und Messerproduktion, aber ebenso aus dem Textilgewerbe in Deutschland an.

In unmittelbarer Abhängigkeit vom Drapenier befanden sich jedoch noch zahlreiche andere in der Tuchherstellung beschäftigte Arbeiter, wie die Träger, die den Transport von Rohstoffen und Halbfabrikaten innerhalb der Stadt und von den einzelnen Verarbeitungsstätten zum Drapenier und umgekehrt übernahmen, die Felnteiler, die die ankommenden Felle im Auftrag der Drapeniers nach den Sorten teilten, die Kämmer, die die Wolle zum Spinnen vorbereiteten, die Scherer, die zahlreiche Gruppe der Spinner und andere. Sie waren ausschließlich Lohnarbeiter. Über ihre soziale Lage ist wenig bekannt. In der Vermögens- und Berufsstatistik von 1498 tauchen sie nur vereinzelt auf.<sup>110</sup> Jedoch sprechen die wenigen aufgeführten Beispiele eine beredte Sprache. Besaßen 6 Drogcherer noch ein Durchschnittsvermögen von 110 Pfd. 25 gr. und waren damit etwa den Weber- und Walkormeistern gleichzusetzen, so sank es bei 6 Scherern schon auf 45 Pfd. 15 gr.; 7 Kämmer versteuerten nur noch ein Durchschnittsvermögen von 4 Pfd. 12 gr., und die beiden einzigen aufgeführten Spinner erscheinen in der Gruppe „kein Vermögen“ oder „arm“.<sup>111</sup>

Die Lohnbewegung für die Felnteiler unterstreicht dieses Bild. Über 120 Jahre gelang es diesen Arbeitern nicht, eine Erhöhung ihrer Löhne zu erreichen.<sup>112</sup> Der überwiegende Teil dieser Lohnarbeiter stand offensichtlich als angelernte Arbeitskräfte sozial unter den Gesellen und hätten – von einer Organisationsform ist nichts bekannt – kaum Möglichkeiten, erfolgreich um bessere soziale Bedingungen zu kämpfen. Es war die Regel, daß die erwähnten Arbeiten zu Hause vorgenommen wurden. Jedoch weisen einige Quellen darauf hin, daß teilweise Frauen gemeinsam in der Werkstatt des Unternehmers arbeiteten.<sup>113</sup>

Damit stoßen wir wiederum auf eine Erscheinung, die zum gewohnten Bild des Zunfthandwerks und zur kleinen Warenproduktion nicht paßt. Einmal übte hier eine Anzahl von Arbeitskräften unter dem Kommando eines Unternehmers in dessen Werkstatt gegen Lohn die gleiche Tätigkeit aus. Zum anderen wurden mit der neuen Produktionsweise der gewerblichen Produktion für den sich ungeheuer ausdehnenden Markt Arbeitskräfte zugeführt, die zuvor nur sehr beschränkt und sporadisch zur Tuchherstellung oder auch zur Fabrikation anderer gewerblicher Erzeugnisse herangezogen worden waren.

---

<sup>110</sup> Der Grund hierfür ist unter anderem in der Tatsache zu suchen, daß ein Teil der genannten Tätigkeiten von der Bevölkerung auf dem Lande ausgeübt wurde und sie in der Mehrzahl, wie auch die Gesellen, nicht Stadtbürger waren.

<sup>111</sup> Berechnet nach statistischen Tabellen in Posthumus, *Gesch. Leid. lakenind.*, Beilage XII c u. d.

<sup>112</sup> Ebenda, S. 285. Der Sommerlohn betrug 1448 pro Tag 8 grote, 1476 7, 1541 8, 1568 8 grote; der Winterlohn betrug 1448 pro Tag 7, 1476 5, 1541 6 und 1568 6 grote.

<sup>113</sup> Ebenda, S. 286.

In Holland arbeiteten im 15. Jahrhundert die Einwohner zahlreicher Dörfer in zunehmendem Maße für die Draperie der Stadt. Vorwiegend übernahmen sie das Kämmen und das Spinnen der Wolle gegen Lohn. Allen voran waren es auch hier die Drapeniers aus Leiden, die durch einen höheren Lohn und die bessere Qualität der Rohwolle Lohnarbeiter in zahlreichen Dörfern in ihrem Dienst hatten.<sup>114</sup> Hierbei handelte es sich nicht nur um Dörfer der unmittelbaren Umgebung, sondern bei steigender Marktforderung ließen die Leidener Unternehmer Wolle jenseits des Y und sogar im Rijnland spinnen.<sup>115</sup>

Auch andere Städte, deren Qualitätstuche im Ostseegebiet gehandelt wurden, gingen diesen Weg. In Gooiland machte Naarden eine Reihe von Dörfern hierdurch wirtschaftlich von sich abhängig.<sup>116</sup> Das gleiche traf für Den Haag und andere Städte zu.<sup>117</sup>

So konnte es bei dem Konkurrenzkampf einzelner Städte untereinander nicht ausbleiben, daß Auseinandersetzungen mit Dörfern geführt wurden, die im Einflußbereich der einen Stadt lagen, jedoch für die Unternehmer einer anderen arbeiteten.<sup>118</sup> Aber nicht nur die Einbeziehung von zahlreichen Arbeitskräften des platten Landes charakterisieren Züge der neuen Produktionsweise, sondern auch die immer stärker im Produktionsprozeß verbreitete Frauen- und Kinderarbeit. War es früher durchaus üblich, daß die Frau eines Webermeisters etwa ihm hier und da zur Hand ging oder auch Wolle spann, bildete die Lohnarbeit der Frauen als Massenerscheinung im 15. Jahrhundert einen äußerst wichtigen Faktor bei der Schaffung und Vergrößerung der industriellen Reservearmee. Frauen wurden in wachsender Zahl mit den körperlich leichteren Arbeiten, wie das Teilen der Felle, das Kämmen, Kratzen und Spinnen der Wolle, das Noppen der Tuche, in den Städten wie auf dem Lande beschäftigt.<sup>119</sup>

<sup>114</sup> Ebenda, S. 293 f. Posthumus weist für das Jahr 1538 nach, daß mindestens in 37 Flecken und Dörfern für Leidener Unternehmer gesponnen wurde.

<sup>115</sup> Ebenda, S. 291.

<sup>116</sup> Ebenda, S. 291.

<sup>117</sup> Ebenda, S. 292 f.

<sup>118</sup> Posthumus, Bronnen, n. 448, 31. 5. 1473. *Gesch. Leid. lakenind.*, S. 292 f. Amsterdam versuchte 1473 einen ökonomischen und wohl auch politischen Druck auf die Bewohner mehrerer Dörfer auszuüben, die, in seiner unmittelbaren Nachbarschaft gelegen, für Leiden und Den Haag arbeiteten, weil die Tuchproduktion in Amsterdam durch den wachsenden Mangel an gesponnener Wolle gefährdet war. Als sich 5 der 7 waterländischen Dörfer den Forderungen Amsterdams widersetzen, beschloß das Gericht dieser Stadt Vergeltungsmaßnahmen gegen sie.

<sup>119</sup> Posthumus, *Gesch. Leid. lakenind.*, S. 286, S. 360 f. Posthumus stellt für Leiden sogar fest, daß hier für diese Arbeiten fast ausschließlich Frauen beschäftigt wurden. Die Frauenarbeit beschränkte sich nicht nur auf die Tuchindustrie. Wir finden sie im 15. Jahrhundert schon ebenso in der Ziegelbrennerei, in der Krappaufbereitung und im Salzgewerbe verbreitet.

Kinderarbeit trat im 15. Jahrhundert nur in Anfängen auf, jedoch waren sie der Ausgangspunkt für die Ausbeutung von Hunderten von Kindern in allen Zweigen der Textilindustrie in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts.<sup>120</sup>

Eine nicht unbedeutende Gruppe von Tuchproduzenten, die man in solcher Aktivität und in solchem Ausmaß kaum erwartet, sind die Klöster. Bei einer Einschätzung ihres Anteils und ihrer Stellung im Produktionsprozeß und ihrer z. T. langandauernden Beziehungen und Auseinandersetzungen mit den Unternehmern der Städte ist es notwendig, den Charakter, Zweck und das Ziel ihrer produktiven Tätigkeit zu differenzieren. Einmal stellten sie Tuche und Leinen für den eigenen Bedarf her. Zum anderen produzierten sie auf eigenes Risiko für den Markt, und zum dritten arbeiteten ihre Insassen im Auftrag und für die Rechnung anderer Unternehmer, das heißt, sie wurden förmlich verlegt. Erst diese Unterscheidung und die jeweilige Lage auf dem Absatz- und Arbeitsmarkt vermögen sie widersprüchlich erscheinenden Beschlüsse und Bestrebungen der Städte, der Drapeniers, ja selbst der städtischen Lohnarbeiter zu erklären. Schon 1421 wurde den Klosterschwestern des Beginenhofes in Leiden untersagt, wollene Laken über ihren eigenen Bedarf hinaus zu fertigen.<sup>121</sup> Verbote für das Spinnen von Klöstern und geistlichen Einrichtungen auf Rechnung Leidener Drapeniers existieren dagegen in dieser Zeit nicht. Wir sind sogar in einigen Städten verhältnismäßig genau über den Lohn – es war im allgemeinen ein Stücklohn – für das Spinnen und Kämmen unterrichtet. Die letztere Arbeit übten die Klosterschwestern noch häufiger aus.<sup>122</sup> Als es 1447, wie es zeitweilig geschah, verboten wurde, auf dem Lande kämmen zu lassen, wurden hiervon die Klosterbrüder und -schwwestern ausdrücklich ausgenommen.<sup>123</sup>

Die Arbeit von Klöstern für die Tuchherstellung, die häufig die materielle Voraussetzung für die Erhaltung geistiger Einrichtungen war, beschränkte sich nicht nur auf Leiden und seine Umgebung. In Weesp sicherte das Weben schon im 15. Jahrhundert einem großen Teil des „Alten Hofes“ Nahrung und Unterhalt<sup>124</sup>, und von einem anderen Kloster dieses Ortes wird berichtet, daß es „spinnhuys, weefhys ende scheerhuys“ in seinem Besitz hatte.<sup>125</sup> Amsterdam verbot 1465 das Kämmen in den Klöstern<sup>126</sup>, und den Angaben der Informacie von 1514 kann entnommen werden, daß

<sup>120</sup> Ebenda, S. 361.

<sup>121</sup> Ebenda, S. 146.

<sup>122</sup> Ebenda, S. 147. 1440 kam es zwischen einigen Klöstern zu Vereinbarungen über die von ihnen zu fordernden Löhne.

<sup>123</sup> Ebenda, S. 147 f.

<sup>124</sup> Ebenda, S. 148.

<sup>125</sup> Ebenda.

<sup>126</sup> Breen, Rechtsbronnen der stad Amsterdam, S. 68, § 81. Dieses Verbot kann nur mit einem zeitweiligen Überangebot an städtischen Arbeitskräften erklärt werden.

Klöster für das Tuchgewerbe auch in Delft, Alkmar, Oudewater, Gouda, Noordwijk, Brielle und Schiedam oft gegen das obrigkeitliche Verbot arbeiteten. Auch hier traten sie z. T. mit einer eigenen Marktproduktion als hartnäckige Konkurrenten gegenüber der städtischen Industrie auf und mehrfach griff die Landesregierung mit einschränkenden Beschlüssen ein.<sup>127</sup>

Zu einem allgemeinen endgültigen Verbot der Marktproduktion in den Klöstern oder ähnlichen Einrichtungen kam es im 15. Jahrhundert jedoch nicht.<sup>128</sup> Erst zu Beginn des 16. Jahrhunderts in einer Phase der Stagnation und des Rückgangs der Tuchproduktion konnten die Leinen- und Wollweber durch den Hinweis auf ihre völlige Verarmung und die Drohung, das Land zu verlassen, erreichen, daß die Beginen, die ja frei von allen „beden, sooten, exysen ende anderen subventien ende lasten“ im Konkurrenzkampf einen Vorteil hatten, das Weben für den Markt einstellen mußten.<sup>129</sup>

Stand zunächst überwiegend Leiden im Mittelpunkt unserer Betrachtungen, so wird aus den letztgenannten Beispielen deutlich, daß diese Stadt über lange Zeit zwar eine führende Stellung in der Tuchindustrie Hollands einnahm, daß sich jedoch die Tuchherstellung auch in anderen Städten zu einem bedeutenden, oft zu dem bestimmenden Gewerbebranchen entwickelt und über das ganze Land ausgebreitet hatte.

Die erste umfassende städtische Ordnung von Haarlem aus dem Jahre 1412<sup>130</sup> zeigt, daß auch in dieser Stadt die alten Produktionsformen abgelöst worden waren und sich kräftige Elemente der neuen Produktionsweise entwickelt hatten. Sie betonte den wirtschaftlichen und sozialen Unterschied zwischen Lohnarbeiter und Drapenier stärker, als es in Leiden geschah. Alle, die um Lohn arbeiteten, hier werden Färber, Färberknechte, Weber, Weberknechte, Kämmer, Nopper u. a. genannt, durften bei Strafe nicht als Drapenier wirken.<sup>131</sup> Die Nopper wirkten im allgemeinen gegen Tagelohn im Haus des Lakenproduzenten. Die Weber arbeiteten im Tage- und für Stücklohn, und in gleicher Weise wie in Leiden war die Frauenarbeit üblich. Bei der Organisation des Produktionsprozesses zeichnete sich in Haarlem das Bestreben zu

<sup>127</sup> Posthumus, a. a. O., S. 151. 1453 verbot der Graf von Holland dem St. Elisabethkloster zu s'-Gravenhage, Laken herzustellen und zu verkaufen.

<sup>128</sup> Auf Veranlassung einer Tagfahrt der Weberorganisation in Holland wurde ein Prozeß gegen die Beginen in den Städten Haarlem, Amsterdam, Edam, Weesp, Muiden und Naarden angestrengt, der 1455 auch vor dem Hof von Holland begann. Er ergab, daß die Beginen in den genannten holländischen Städten im Besitz der Weberei bleiben sollten. Über die aufgeworfenen Fragen sollte später beschlossen werden.

<sup>129</sup> Posthumus, *Gesch. Leid. lakenind.*, Beil. III.

<sup>130</sup> Ebenda, S. 38.

<sup>131</sup> Ebenda, S. 37.



stärkerer Zentralisation einzelner Arbeitsgänge ab. Als Grundstoff wurde zunächst englische, später aber auch schottische Wolle verarbeitet.

Die Tuchindustrie Amsterdams glich in den Produktionsformen fast ganz der Haarlems.<sup>132</sup> Auch hier waren die Lohnarbeiter von jedem Drapenieren ausgeschlossen,<sup>133</sup> und auch hier treten die Walker mehrfach in den Ausstand, um ihre Forderungen durchzusetzen.<sup>134</sup> Durch die ausschließliche und stets kontrollierte Verwendung von englischer Wolle übertrafen jedoch die Amsterdamer Laken die aus Haarlem an Güte. In Den Haag treffen wir auf Verhältnisse und Beziehungen im Produktionsprozeß, die sich nur in wenigen Besonderheiten von den zuvor dargelegten unterscheiden. In der Zeit um 1500 waren hier etwa 500, wenige Jahrzehnte zuvor um 1470 etwa 700 Walker, Meister und Gesellen tätig<sup>135</sup>, die sich sowohl gegenüber den Webern aber noch nachdrücklicher gegenüber den Färbern in ihrer sozialen Stellung unterschieden. Bei den Gesellen haben wir es wohl doch schon in der Mehrheit mit Vertretern des Vorproletariats zu tun, die ihre Arbeitskraft verkauften und nichts zu verlieren hatten, weder Vermögen noch Produktionsmittel noch einen Platz im mittelalterlichen Zunftgefüge. So setzten sie auch in Den Haag 1452 ihr Kampfmittel gegen die Ausbeutung durch den Drapenier den „uytgank“ ein.<sup>136</sup>

In Naardem, dessen Tuche in großer Zahl im Ostseegebiet gehandelt wurden, waren die Kontrollvorschriften und die geforderten Qualitätsmerkmale nicht im gleichen Maße wie in Leiden präzise, sondern allgemeiner gehalten.<sup>137</sup>

Bei einem Qualitätsvergleich der Produkte der einzelnen holländischen Städte, in denen die Tuchherstellung heimisch geworden war, steht zweifellos Leiden an der Spitze.<sup>138</sup> Die Grundlage für diese Stellung bildeten nicht nur die Verwendung von Qualitätswolle und die ständigen Kontrollen; Leiden war auch für einige Spezial-

<sup>132</sup> Ebenda. Posthumus stellt eine geradezu bemerkenswerte Übereinstimmung zwischen den Draperiebestimmungen Amsterdams und denen Haarlems vom Beginn des 15. Jahrhunderts fest.

<sup>133</sup> Breen, Rechtsbronnen der stad Amsterdam, S. 41.

<sup>134</sup> Gemeente Archief van Amsterdam lade V, 5 Nr. 1. Am 28. August 1459 ergeht ein Befehl an die Regierung der Stadt Amsterdam, daß die Walker, die die Stadt geschlossen verlassen haben, sofort zurückkehren sollen. GA van Amsterdam, Ijzeren kapel lade 15, 22. 6. 1473. Der Graf von Holland verbietet, daß die Walker die Stadt verlassen.

<sup>135</sup> van Gelder, H. E., De „draperie“ von Den Haag, S. 252.

<sup>136</sup> Ebenda, S. 259 ff. Der Streik wurde, da er zunächst nicht erfolgreich zu Ende geführt werden konnte, 1460 fortgesetzt und 1478, also zu einem Zeitpunkt, als auch aus anderen Städten Streik-kämpfe der Walker gemeldet werden, brach der soziale Gegensatz in Lohn- und anderen Forderungen erneut mit aller Schärfe auf.

<sup>137</sup> Vrankrijker, C. J., De textielindustrie van Naarden, S. 152 ff.

<sup>138</sup> Es sei jedoch darauf verwiesen, daß auch im 15. Jahrhundert die flandrischen und auch die italienischen Produktionszentren noch höher entwickelt waren.

arbeitsgänge wie durch die Vielfalt und Intensität seiner Farben berühmt. Gegenüber den flandrischen Tuchen spezialisierten sich die Produzenten Leidens vorwiegend auf eine Ware zweiter, jedoch solider Qualität, die bei großen Teilen der Bevölkerung auch des Ostseegebietes ihre Käufer fand. Eine zweite Qualitätsgruppe etwa bildeten Amsterdam, Den Haag, Haarlem, Schiedam, Naarden und vielleicht noch Gouda. Aus ihr hob sich wegen seines besonderen Appreturverfahrens noch Amsterdam etwas heraus. Den Abschluß bildeten die Erzeugnisse aus Städten wie Hoorn, Edam, Dordrecht, Brielle und Rotterdam.

Die Darstellung einiger wesentlicher Züge der Tuchproduktion in holländischen Städten betont bewußt die Elemente der neuen Produktionsweise. Das ist notwendig, um den Charakter dieser Produktionsentwicklung hervorzuheben. Sie fordert jedoch zugleich, auf die aus der feudalen gesellschaftlichen Formation wirkenden hemmenden Faktoren zu verweisen, die von einzelnen Historikern für das 15. Jahrhundert noch als das bestimmende Element angesehen werden.<sup>139</sup>

Trotz der schwächer entwickelten feudalen Besitz- und Abhängigkeitsverhältnisse konnte sich die kapitalistische Produktionsweise keineswegs frei und ungehindert entfalten, auch auf dem Dorfe nicht.<sup>140</sup> Dennoch entwickelten sich die ländlichen Gebiete im 15. Jahrhundert zu einer ernstzunehmenden Konkurrenz für die holländischen Städte.<sup>141</sup> Die notwendig werdende Gewinnung neuer Arbeitskräfte, ihre von den städtischen Abgaben freie Ausbeutung mußten auf dem Lande, aber ebenso bei städtischen Unternehmern den Wunsch wachrufen, die wichtigsten Arbeitsgänge in das Dorf zu verlegen oder sogar ganz außerhalb der Stadtmauern zu drapenieren. In der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts blieb es noch bei ersten derartigen Versuchen. Jedoch mit dem großen Aufschwung der Tuchproduktion in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts mehrten sich auch die städtischen Verbote und Einschränkungen selbst der ländlichen Lohnarbeit, die die Furcht vor einer gefährlichen Konkurrenz zum Ausdruck brachten.<sup>142</sup> Andererseits war die Einbeziehung des landwirtschaftlichen Nebengewerbes eine der wichtigsten Voraussetzungen der Großproduktion von gewerblichen Erzeugnissen. Diesen Widerspruch vermochten die Verbote und Einschränkungen kaum zu lösen.

<sup>139</sup> Siehe hierzu S. 107, Anm. 65.

<sup>140</sup> Töpfer, B., Die frühbürgerliche Revolution in den Niederlanden, ZfG Sonderh. XIII, 1965, S. 53. Töpfer nimmt an, daß das Dorfgewerbe wirklich ungebunden gewesen sei.

<sup>141</sup> Das traf außer für die Textilindustrie ebenso für die Gerberei, Teile der Holzbearbeitung und die Brauerei zu.

<sup>142</sup> Posthumus, a. a. O., S. 115 f. Posthumus belegt zahlreiche Bestimmungen solcher Art aus Den Haag, Schiedam, Rotterdam, Amsterdam, Leiden u. a. Städten.

In der Stadt selber kristallisierten sich in dieser Zeit zwei Arten von Bestimmungen heraus, die einer ungehinderten Entfaltung der Produktion hemmend im Wege standen oder zu stehen schienen und die von ihrem Inhalt her aus der zünftlerischen kleinen Warenproduktion übernommen worden waren. Es handelte sich einmal um Bestimmungen zur Sicherung der Qualität, die ausführlich dargelegt, häufig erneuert, manchmal verändert durchgesetzt werden sollten. Sie erstreckten sich von der genauen Festlegung der zum Einsatz kommenden Rohstoffe im allgemeinen über alle Hilfsmittel und Arbeitsgänge bis zum marktfähigen Tuch. Diese Reglementierung, deren Ausführung streng überwacht und deren Übertretungen häufig mit hohen Strafen belegt wurden, war Voraussetzung für eine gleichbleibende hohe Qualität, die den Markterfolg des Tuches über viele Jahrzehnte erst ermöglichte. Den Reglements wohnte in diesem Entwicklungsstadium eine gleichermaßen produktionsfördernde Tendenz inne. Die andere Gruppe bildeten Maßnahmen zur Beschränkung der Konkurrenz innerhalb der Stadt. Sie wirkten sich z. T. objektiv hemmend auf das Anwachsen des Produktionsvolumens aus, obwohl auch hier der Vorgang der Zersetzung der traditionellen Verhältnisse deutlich zutage tritt.<sup>143</sup> Die Zahl der zulässigen Webstühle wurde festgelegt<sup>144</sup>, ein Maximum der von den Drapeniers zu produzierenden Laken und zu beschäftigenden Knechte und Handwerker bestimmt.<sup>145</sup>

Aus anderen holländischen Städten, so aus Amsterdam, Haarlem, Schiedam und Den Haag, sind ebenfalls einschränkende Vorschriften bekannt, jedoch unterscheiden sie sich in ihrer Schärfe und in wesentlichen Punkten beträchtlich von der Gewerbepolitik in Leiden.<sup>146</sup>

Den nivellierenden Bestrebungen in Leiden sind gleichfalls solche Maßnahmen zuzuordnen, die der Förderung und Unterstützung der kleineren Drapeniers dienten. Häuser oder Werkstätten wurden zum Verkauf von Waren, als Lager oder auch für einzelne Arbeiten von der Stadt erworben oder nutzbar gemacht.<sup>147</sup> Mit wachsender

<sup>143</sup> Posthumus, Bronnen, n. 166, Drap. Keurboek III, 24; IV, 32.

<sup>144</sup> Posthumus, Gesch. Leid. lakenind., S. 122. Bronnen, n. 166. Seit 1447 durften die Drapeniers an nur 2 Webstühlen wirken lassen. Diese Vorschrift mußte 1455 und 1461 nachdrücklich erneuert werden. In den folgenden Jahrzehnten wurde diese Beschränkung für mehrere Jahre aufgehoben oder die Kontrolle ihrer Einhaltung sehr großzügig gehandhabt.

<sup>145</sup> Posthumus, Gesch. Leid. lakenind., S. 122.

<sup>146</sup> In Schiedam wurde die Zahl der zu produzierenden Laken nicht eingeschränkt. In einzelnen Fällen müssen die sich besonders in diesem Punkt stark unterscheidenden Ordonnanzen als Ausdruck des Konkurrenzkampfes der Städte untereinander angesehen werden. Man versuchte mit dem Mittel der größeren Freizügigkeit, Lakenproduzenten aus bekannten Draperiestädten in die eigenen Mauern zu ziehen.

<sup>147</sup> Ebenda, S. 99.

Produktion stellte die Stadt mehr Rahmen zum Spannen und Noppen der Tuche vor der Stadt auf, die nur an weniger kapitalkräftige Drapeniers für die Zeit eines Jahres verpachtet wurden. Erst wenn diese keinerlei Ansprüche mehr geltend machten, wurden sie anderweitig vermietet, jetzt aber durfte auf diesen Rahmen nur eine beschränkte Zahl von Laken bearbeitet werden.<sup>148</sup>

Diese Politik des Magistrats sollte die fortschreitende Differenzierung und ihre für die gesamte Ökonomie der Stadt gefährlichen sozialen Auswirkungen auffagen. Sie zeigt letztlich das Unvermögen, mit den Erscheinungen des neuen frühen kapitalistischen Systems und besonders der durch die Trennung der Produzenten von den Produktionsmitteln zunehmenden Pauperisierung breiter Bevölkerungsschichten anders fertig zu werden als durch gesetzliche Festlegungen, die, einer gänzlich anderen Gesellschaftsordnung zugehörend, nunmehr erneuert, bekräftigt und verschärft, erfolgreich wirken sollten.

In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts gab es das Bestreben, Reichtum und Vermögen auszugleichen in der Mehrzahl der holländischen Städte kaum noch oder nicht mehr.<sup>149</sup> Leiden wird mehrfach als Ausnahme hingestellt. Aber auch hier spiegelte eine veränderte Gewerbepolitik gegen Ende des 15. Jahrhunderts das Scheitern der ursprünglichen Bestrebungen wider.<sup>150</sup>

Mögen alle genannten Beschränkungen noch so sehr auf eine fortdauernde zünftlerische Gebundenheit verweisen, die bestimmende Grundlage der holländischen Tuchproduktion des 15. Jahrhunderts waren Elemente der kapitalistischen Produktionsweise mit ihren für die Übergangsphase charakteristischen Formen. Der kleine Warenproduzent wurde vom Drapenier verlegt, von ihm ökonomisch abhängig, wurde zum Lohnarbeiter. In vielen holländischen Städten und z. T. auf dem Lande entwickelte sich das Verlagswesen, in dem die ersten Anfänge der kapitalistischen Mehrwertbildung zu sehen sind, schon zu einer höheren Form, zur dezentralisierten Manufaktur. Jedoch müssen wir uns von abstrahierten Vorstellungen dieser Vorgänge lösen. Typisch für die holländische Tuchindustrie des 15. Jahrhunderts waren eine Fülle von Mischformen und Teilbeziehungen, in denen Elemente des Verlages, der dezentralisierten und selbst der zentralisierten Manufaktur nebeneinander bestanden und oft im gleichen Betrieb zu finden waren. Damit in Übereinstimmung stehen auch die

<sup>148</sup> Ebenda, S. 101. Noch 1452 wurden in Leiden 57 Rahmen in Betrieb genommen, die ausdrücklich nur an solche Drapeniers vergeben werden durften, die keine eigenen Rahmen und auch keinen eigenen Platz zum Aufstellen der Rahmen besaßen.

<sup>149</sup> Ebenda, S. 127.

<sup>150</sup> Ebenda, S. 122. 1494 waren es ausschließlich finanzielle Beweggründe, die zur Aufstellung von 109 Rahmen führten. Die Stadt versuchte, die neugebauten Rahmen meistbietend zu verkaufen oder einer Genossenschaft zu übergeben.

außerordentlich differenzierten Formen der Abhängigkeit einzelner Berufsgruppen von dem neuen Unternehmer. Das soziale Gefälle etwa Färber-Weber-Walker-Spinner und weitere für Lohn tätige Hilfsarbeiter ist in diesem Zusammenhang nicht zu übersehen.

Beide von Marx charakterisierten Wege zum kapitalistischen Unternehmer können wir unterscheiden. In Leiden steht neben dem Drapenier, der als Kaufmann über ein großes Geldvermögen verfügt und sich dadurch die Produktion unterwerfen kann, der Produzent, der den „wirklich revolutionierenden Weg“<sup>151</sup> ging, der vom Handwerksmeister zum Drapenier wurde.

Die zentralisierte Manufaktur, wie sie in ihrer klassischen Struktur etwa in den folgenden Jahrhunderten das Gesicht der englischen Tuchproduktion bestimmte, suchen wir im 15. Jahrhundert in Holland vergeblich. Trotz ihrer erst keimhaften Ausbildung und ihres Übergangsstadiums war die neue Produktionsweise Voraussetzung für die beachtlichen Produktionsleistungen der Leidener Tuchindustrie, wie sie die Übersicht über die jährliche Lakenproduktion ausweist.<sup>152</sup> Abgesehen von einigen Krisenjahren, die im 16. Jahrhundert noch augenscheinlicher hervortreten, ist in Leiden im 15. Jahrhundert eine steigende und im letzten Viertel eine annähernd gleichbleibende Produktion zu beobachten. In den ersten drei Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts erfolgte ein erneuter Anstieg. Die Produktion erreichte in den Jahren 1502, 1516 und 1521 mit 27 000 bis fast 29 000 Laken jährlich ihren absoluten Höhepunkt.<sup>153</sup>

Nach 1530 setzte der endgültige Niedergang ein. Von etwa 24 000 jährlich hergestellten Laken fiel, die Produktion im Jahre 1532 auf etwa 16 000, 1547 auf etwa 12 000, 1556 auf 8000, 1563 auf 5000, 1570 auf 4000 und 1573 auf 1000 Laken.<sup>154</sup>

<sup>151</sup> Marx/Engels, Werke, Bd. 25, Berlin 1964, S. 347.

<sup>152</sup> Posthumus, a. a. O., S. 370 f.

1400:9660 Stück; 1470:14 745 Stück; 1471:13 875 Stück; 1472:15 105 Stück; 1473:17 100 Stück; 1475:18 765 Stück; 1476:21 195 Stück; 1477:7325 Stück; 1481:9585 Stück; 1484:24 675 Stück; 1485:21 940 Stück; 1486:19 430 Stück; 1487:22 140 Stück; 1488:21 555 Stück; 1491:21 765 Stück; 1493:23 595 Stück; 1494:23 800 Stück; 1496:17 370 Stück; 1497:22 500 Stück; 1498:23 430 Stück; 1499:24 425 Stück; 1500:23 393 Stück.

Die Angaben sind nach dem Aufkommen der städtischen strikerye berechnet. Sie können, da andere Unkosten, die hierin enthalten sind, nicht zu erfassen waren, um einiges von den realen Produktionsziffern abweichen. Jedoch kann diese Differenz nur wenige hundert Laken betragen. Die für das Jahr 1477 genannten Zahlen gelten nur für die Zeit vom 1. August 1477 bis zum 10. November 1477. Die Zahlen für das Jahr 1481 gelten nur für die Zeit vom 11. November 1480 bis zum 19. Januar 1481 und vom 8. Februar 1481 bis zum 16. April 1481.

<sup>153</sup> Jedoch gab es auch in diesen Jahrzehnten Jahre, in denen die Produktionsziffern aus Gründen einer ungenügenden Wollanfuhr um einige Tausend unter den genannten Zahlen lagen.

<sup>154</sup> Posthumus, a. a. O., S. 368.

Aus anderen holländischen Draperiestädten werden in der Enquete von 1494 und der Informacie von 1514 folgende Zahlen zur Produktion genannt:

Tabelle 5

Städte	Zeit Karl d. Kühnen	1494	1504	1514
Leiden	14—21000	24000	22000	26000
Den Haag	14—15000	5—6000	6000	2000
Haarlem	—	—	2000	8—9000
Amsterdam	—	—	—	5—6000
Delft	—	—	2000	8—900
Schiedam	500	—	—	500
Gouda	—	—	2100	1400
Hoorn	3000—4000	3000—4000	3500—4000	4500
Naarden	24000	6000	18000	9000 <sup>155</sup>

Zu den Produktionszweigen, die neben der Tuchindustrie für die holländische Wirtschaft im 15. Jahrhundert zunehmend an Bedeutung gewannen, gehörte die *Brauerei*. Das holländische Bier finden wir zwar im Gegensatz zu den holländischen Tuchen nur vereinzelt unter der Fracht der ins Ostseegebiet oder nach England oder Frankreich segelnden Schiffe, doch darf deshalb die Rolle der Brauindustrie für die ökonomische Entwicklung des Landes keineswegs unterschätzt werden. Schon in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts begann sich dieses Gewerbe, z. T. durch Schutzvorschriften der Landesherrn gefördert<sup>156</sup>, aber gleichzeitig im Wachstum durch den Druck der mächtigen Konkurrenz des hamburgischen Bieres gehemmt<sup>157</sup>, allmählich zum wirtschaftsbestimmenden Faktor einzelner Städte zu entwickeln.

Es wurde im Mittelalter in allen niederländischen Städten gebraut, auch schon für den Verkauf in der Stadt oder in der näheren Umgebung.<sup>158</sup> Jedoch im 15. Jahrhundert, nachdem das Brauen zum Beruf geworden war, begann sich insbesondere in Haarlem, Gouda und Delft eine leistungsfähige Exportproduktion neben der Bierherstellung für den städtischen Markt herauszubilden. Die „Informacie“ von 1514 spricht in Delft von 98 Brauereien und vorher soll es „wel 150“ gegeben haben. In Gouda war die „pricipale neringe . . . de brouwerije“. 1494 gab es ungefähr 157

<sup>155</sup> Ebenda, S. 370.

<sup>156</sup> Daenell, Blütezeit, Bd. 1, S. 266.

<sup>157</sup> Ketner, a. a. O., S. 4 ff.

<sup>158</sup> v. Loenen, S. 51. Gegen Ende des 13. Jahrhunderts bestimmte eine Handveste, daß eine Frau ohne Zustimmung ihres Mannes nur ein Bräu Bier auf Rechnung produzieren und liefern durfte.

Brauereien in dieser Stadt<sup>159</sup>, und in Haarlem betrug die Zahl der Brauer im 15. Jahrhundert im allgemeinen mehr als 100.<sup>160</sup>

Außer diesen wichtigsten Brauereistädten gab es einige, in denen eine geringere Zahl von Brauern für den Export arbeitete. Hierzu gehörten Dordrecht mit 30 Brauereien im Jahre 1490<sup>161</sup> und Rotterdam, welches zur Zeit Karl des Kühnen etwa 25, 1494 15–18 und 1514 8–9 Brauereien in seinen Mauern beherbergte.<sup>162</sup> Für Amsterdam, Enkhuizen und Medemblik finden sich in der Informacie keine Angaben über die Brauindustrie, obwohl zumindestens von Amsterdam und Enkhuizen bekannt ist, daß hier, wenn auch in geringerem Maße, Bier für den Export eingebraut wurde.<sup>163</sup> Daneben gab es in Holland im 15. Jahrhundert kaum Städte oder Orte, die Bier über den lokalen Markt hinaus produzierten.

Trotz dieser Verbreitung des Brauereigewerbes sind wir über die hierin herrschenden Verhältnisse nur recht allgemein unterrichtet. Eine Ausnahme macht Haarlem.<sup>164</sup> Das ist umso erfreulicher, als diese Stadt lange Zeit eine der bedeutendsten und über die Landesgrenzen hinaus wohl auch bekanntesten Bierexportstädte Hollands war. Ein Blick auf die einzelnen Arbeitsgänge des Brauprozesses im 15. Jahrhundert läßt schon erkennen, in welchem Maße diese Industrie die Struktur der städtischen Wirtschaft auch über den eigentlichen Braubetrieb hinaus zu bestimmen vermochte. Das Bier wurde in Haarlem wie in anderen Städten durch Vergärung einer Mischung von Malzextrakt und Wasser gewonnen, die je nach der Art des Getränks mit Hopfen

<sup>159</sup> Ebenda, S. 61 f.

<sup>160</sup> Ebenda, Tabelle VII, S. 20.

1430/31 etwa 100 Brauer; 1490/91:114 Brauer; 1491/92:112 Brauer; 1492/93:113 Brauer; 1493/94:112 Brauer; 1494/95:112 Brauer (120); 1496/97: 106 Brauer (112). Die Zahlen in den Klammern werden in der Informacie angeführt. Van Loenen konnte nur die erstgenannten ermitteln.

<sup>161</sup> Ebenda.

<sup>162</sup> Hazewinkel, S. 64.

<sup>163</sup> Baasch, E., *Holl. Wirtschaftsgesch.*, S. 123. B. berichtet von 10 Brauereien 1544 und 11 Brauereien 1557 in Amsterdam. Aber in den Jahrzehnten davor wurde das Amsterdamer Wasser als für das Brauen wenig geeignet angesehen.

<sup>164</sup> v. Loenen, *De Haarlemse brouwindustrie voor 1600*. Diss. Amsterdam 1951. Wie aus dem Titel hervorgeht, handelt es sich hierbei um eine zeitlich und räumlich erfreulich eingegrenzte Untersuchung, die von den bekannten holländischen Wirtschaftshistorikern Posthumus und Jansma betreut worden ist. V. Loenen nahm neben einer Reihe von gedruckten Quellen, als deren wichtigsten die *Enquete ende informacie* . . . und eine Anzahl Rechtsbronnen einzelner Städte anzu- sehen sind, umfangreiches ungedrucktes Quellenmaterial des Stadtarchivs Haarlem zur Grundlage. Die wichtigsten für die Darstellung der Verhältnisse im 15. Jahrhundert sind Schatzkammerrechnungen aus den Jahren 1428–1600, Bürgermeister- und Magistratsbeschlüsse, Abrechnungen des Brau- und Schreibgeldes, der Bierakzise, Brauereikeuren u. a. m.

oder Grut vorher gekocht worden war. Kennt man heute fast ausschließlich den Einsatz von Gerstenmalz als Grundstoff, verwendete man im 15. und 16. Jahrhundert für die Herstellung des Bieres alle bekannten Getreidearten.

Den ersten Arbeitsgang bildete das Malzen.<sup>165</sup> Hierbei wurde das Getreide geweicht und unter bestimmten Temperaturen so weit zum Keimen gebracht, wie es die weitere Verarbeitung erforderte. War dieser Zustand eingetreten, kam die gekeimte Masse auf einen Trockenspeicher, der in seiner Anlage die in Produktionsverordnungen festgelegten Bedingungen erfüllen mußte.<sup>166</sup> Der Trockenprozeß wurde danach mit dem „cesten“ fortgesetzt und abgeschlossen. Hierbei kam das gekeimte und vortrocknete Getreide auf einen trichterförmigen Trockenofen, dessen Form und Größe häufig den Bau der Brau- oder Malzhäuser bestimmten. Nachdem nun die Keime von den Körnern entfernt worden waren, übernahm der Malzmüller das so gewonnene Malz zum Mahlen, wodurch ein hohes Auflösungsvermögen des im Korn enthaltenen Extrakts erreicht wurde.

Dem Malzen folgte das Brauen. Hierfür wurde zunächst in einem großen Bottich das Malzmehl mit warmem Wasser vermischt, und mehrere Arbeitskräfte, in der Regel Frauen, „wringsters“ genannt<sup>167</sup>, bereiteten aus der Mischung mit ruderförmigen Kellen einen Teig, der nun eine Zeitlang stehen mußte. Danach wurde er in Wasser gelöst, filtriert, und die so gewonnene Flüssigkeit in den Bierkessel gepumpt. Hier mußte sie, wenn es sich um Hopfenbier handelte, eine oder mehrere Stunden mit Hopfen gekocht werden. Auch diese Arbeit verrichteten vorwiegend Frauen, die „brouster“. Die Flüssigkeit kam nun in Kühlbehälter, wurde noch einmal aufgeköcht und wiederum gekühlt. Während dieser Arbeitsgänge konnte nach dem ersten Abzug der Teig erneut mit Wasser verdünnt und so ein zweiter oder gar dritter Abzug gewonnen werden, aus denen dann die Biere minderer Qualität hergestellt wurden.

Dem Brauen folgte der Gärprozeß, der schon im 16. Jahrhundert durch Zusatz von Hefe beschleunigt und gefördert wurde. War das Bier dann auf Fässer gezogen, mußte es noch eine Zeitlang nachgären, bevor die Fässer mit Zapfen verschlossen und versandfertig gemacht werden konnten.

Bedauerlicherweise liegen für die Feststellung der im Brauereigewerbe Tätigen keine konkreten Zahlen vor. Dennoch kann es als sicher gelten, daß bei den über

<sup>165</sup> v. Loenen, S. 25. Gegen Ende des 15. Jahrhunderts und im 16. Jahrhundert hatte sich die Malzerei z. T. als selbständiges Nebengewerbe herausgebildet, und es gab Malzer, die als Unternehmer in ihrer wirtschaftlichen Stellung den vermögenden Brauern gleichzusetzen waren.

<sup>166</sup> Ebenda, S. 24. Schon 1407 wurde z. B. das Verhältnis der Grundfläche des Speichers zur zu trocknenden Menge vorgeschrieben.

<sup>167</sup> Ebenda, S. 28.



100 Brauereien, die sich in der Stadt befanden, dieses Exportgewerbe entscheidend die wirtschaftlichen Verhältnisse Haarlems bestimmte. Wie aus den Kostenrechnungen hervorgeht<sup>168</sup>, verdankten außer den unmittelbar in der Brauerei Beschäftigten eine Reihe von Hilfsberufen fast ausschließlich ihre Existenz der Bierproduktion. Hierzu gehörten vor allem die Böttcher, die nicht nur die Biertonnen, sondern ebenso einen großen Teil der Brau-, Gär- und Kühlbehälter fertigten, die Schmiede, die die Beschläge, Rühr- und Schöpfkellen und Teile der Trockenöfen herstellten, aber auch Maurer, Kessel- und Korbmacher, die sich auf die Erfordernisse der Brauerei spezialisiert hatten. Der Transport des Bieres innerhalb der Stadt lag in den Händen einer zahlenmäßig nicht unbeträchtlichen Bierträgergilde.<sup>169</sup>

Über die Arbeits-, Besitz- und Abhängigkeitsverhältnisse in dieser Zeit in Haarlem ist wenig bekannt. Man kann jedoch aus manchen Hinweisen in den Quellen eine Reihe von Schlüssen ziehen, die den Charakter der Produktion deutlicher hervortreten lassen.

Die Bedingung für die Aufnahme eines Braugewerbes war – seit 1407 in Haarlem erstmalig fixiert<sup>170</sup> – neben der finanziellen Grundlage einzig und allein die Verpflichtung, Mitglied der Brauergilde zu sein. Irgendwelche Forderungen in bezug auf eine Fachtauglichkeit oder etwa auf Lehr- und Gesellenzeit sind während des 15. Jahrhunderts und auch später in keiner Brauerkeur zu finden. Damit unterschied sich dieses Gewerbe und auch der Charakter seiner Gilde grundlegend von der mittelalterlichen Zunftproduktion und ihrer Organisation.

Der Zeitpunkt der Gründung der Brauergilde, der St. Martinsgilde<sup>171</sup>, ist nicht genau festzulegen. Es ist wahrscheinlich, daß der Magistrat der Stadt als anregendes und förderndes Element hierbei auftrat, weil das Braugeld und die Bierakzise zu den bedeutendsten Einkommensquellen der Stadt gehörten.<sup>172</sup> Über die Organisation der Brauergilde bestand die günstigste Voraussetzung dafür, diese Abgaben zu kontrol-

<sup>168</sup> Ebenda, Beil. I.

<sup>169</sup> Ebenda, S. 125 f. V. L. untersucht die Bedeutung eines Teils der genannten Gewerbe durch die Berechnung der Gesamtlöhne, die für jeden Bräu und dann für die gesamte Produktion den Lohnarbeitern und den Handwerkern bezahlt wurde.

<sup>170</sup> Ebenda, S. 51.

<sup>171</sup> St. Martin war der Schutzpatron der Brauer. Er galt in Holland gleichzeitig als Schutzpatron der Wohltätigkeit und gegen die Trunkenheit.

<sup>172</sup> v. Loenen, Tab. II, S. 13. 1430/31 machten Bierakzise und Braugeld 27,8% des Gesamteinkommens der Stadt aus, in den Jahren 1431/32:29,4 Prozent; 1432/33:37,0 Prozent; 1433/34:31,7 Prozent; 1435/36:30,0 Prozent; 1436/37:38,0 Prozent; 1437/38:52,7 Prozent; 1439/40:34,6 Prozent; 1440/41:37,7 Prozent; 1441/42:36,1 und 1442/43:32,6 Prozent. Für die folgenden Jahrzehnte sind die Angaben nicht immer vollständig.

lieren. So ist es nicht verwunderlich, wenn sich der Magistrat in den ersten Gildeordnungen eine maßgebliche Beteiligung bei der Wahl des Vorstandes dieser Gilde sicherte<sup>173</sup> und seine Position im Verlauf des 15. Jahrhunderts noch ausbaute. Mußte 1401 eine neue Brauerkeur noch außer durch Schulzen, Rat und Schöffen, durch die „finder“ – das waren durch den Magistrat der Stadt und den Gildevorstand eingesetzte Personen, die das Recht und in bestimmten Zeitabständen die Pflicht hatten, die vielfältigen Brauvorschriften zu kontrollieren – und die Mehrheit der Brauergilde bestätigt werden, wurde ein Jahrhundert später dieser Akt durch zwei Regierungskommissare in Anwesenheit von einigen der „brouwerije-neringe“ vollzogen.<sup>174</sup>

Die Tendenz einer wachsenden Freizügigkeit innerhalb der Gilde zeigte sich u. a. in der Tatsache, daß 1501 die Mitgliederschaft in der Gildenorganisation auch Fremden offenstand, während nach der Keur von 1407 noch derjenige, der aufgenommen zu werden wünschte, fünf Jahre Bürger der Stadt gewesen sein mußte.<sup>175</sup>

Im 15. und 16. Jahrhundert ging ein großer Teil, in vielen Jahrzehnten der größte, der haarlemschen Bierproduktion in den Export. Der Anteil schwankte, wie sich überhaupt das Produktionsvolumen in den einzelnen Jahrzehnten oft beträchtlich voneinander unterschied. Im Zeitraum von 1430/31 bis 1442/43 wurden 55,4%, von 1455/56 bis 1470/71 31,5%, von 1470/71 bis 1475/76 15,1% der Gesamtproduktion exportiert.<sup>176</sup> Der Exportanteil stieg dann wieder in den 90er Jahren auf 73,5%. Diese Zahl bedeutete mengenmäßig jedoch kaum einen Anstieg, da in jenen Jahren auf Grund der schlechten wirtschaftlichen Situation in der Stadt der Verbrauch von Qualitätsbier äußerst gering war und deshalb fast ausschließlich für den Export gearbeitet wurde.

Die Zahl der Brauer veränderte sich in Haarlem während des 15. Jahrhunderts nur unbedeutend. Sie bewegte sich jedoch gegen Ende des Jahrhunderts in absteigender Linie. Das war nicht immer gleichbedeutend mit einem Rückgang der Produktion. So blieb die Bierproduktion in den ersten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts auf der gleichen Höhe, obwohl die Zahl der Brauer z. T. beträchtlich sank.<sup>177</sup> Hierfür gibt es nur eine Erklärung, die gleichzeitig ein Licht auf den Charakter der Produktion wirft.

<sup>173</sup> Vom Vorgang her kann die Verwendung dieses Begriffes irreführen, weil es sich um eine Festlegung der Stadtbürgerschaft handelte.

<sup>174</sup> v. Loenen, S. 108 ff.

<sup>175</sup> Ebenda, S. 59.

<sup>176</sup> Ebenda.

<sup>177</sup> 1537 brauten 53 Brauer 4316 Bräu, 1538 wurden 4267 Bräu von 53 Bräuern gebraut.

Im letzten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts gibt es in Haarlem noch etwa die doppelte Anzahl Brauer: 1494/95 produzierten 112 Brauer 1568 Bräu Bier; 1496/97:106 Brauer 1300 Bräu; 1500: etwa 100 Brauer 4383 Bräu; 1500/01: etwa 100 Brauer 3958 Bräu. Nach v. Loenen, Tab. VII, S. 20; Tab. VIII, S. 45, Tab. IX, S. 47.

Die wirtschaftlich stärkeren Brauer hatten die kleineren, die weniger kapitalkräftigeren Brauer verdrängt und – diesen Schluß lassen die Produktionsziffern zu – z. T. dann für sich arbeiten lassen. Die Möglichkeiten hierfür waren in Haarlem schon um die Mitte des 15. Jahrhunderts dadurch gegeben, daß man durchaus „brouwtou“, eine Brauinstallation, mieten konnte, ebenso wie ein Haus mit einer solchen Einrichtung.<sup>178</sup> Dadurch bot sich die Möglichkeit, einschränkende Maßnahmen zu umgehen, größere Betriebe zu schaffen und Konjunkturzeiten beweglich auszunutzen. Es wurde der Spekulation die Tür geöffnet.<sup>179</sup> Der Prozeß der Differenzierung unter den Brauern wurde hierdurch in besonderem Maße begünstigt, und konkurrenz mildernde Bestimmungen von seiten des Magistrats konnten hieran kaum etwas ändern.<sup>180</sup> Ein Teil der

<sup>178</sup> v. Loenen, S. 84.

<sup>179</sup> Die zu mancher Zeit beträchtlich sinkenden Produktionsziffern bedeuteten nicht immer sofort die Verarmung, einer großen Anzahl von Brauern. Es kann mit Recht angenommen werden, daß eine Reihe von Brauern ihre Tätigkeit überhaupt nur in Konjunkturzeiten aufnahm und sich in der übrigen Zeit einem anderen Gewerbe, das sie häufig sogar als ihre Haupteinkommensquelle betrachteten, zuwandten.

<sup>180</sup> v. Loenen, S. 84. Rechtsbronnen d. st. Haarlem, S. 133, artikel 2 u. 3. „Item, dat ghen brouwer, die een huus mit een broutouwe bewoent, in gheenre wijs meer brouwen en moet dan drie warff die week, ende wes jih meer brouwede, da woer verboert.“ „Item een brouwer, die in een huse woent, daer gheen boutouwe in en staet die en sal niet meer brouwen dan driewarff binnen viertin dage, ende wes jih meer brouwede, dat bier waer verboert.“

v. Loenen sieht in den Brauern, die Häuser mit einer Brauinstallation bewohnten, die kleineren, die wirtschaftlich schwächeren Brauer. Sie durften nach seiner Auffassung deshalb dreimal in der Woche brauen. Diejenigen, die kein Haus mit Brauinstallation bewohnten, mußten nach seiner Meinung ein gesondertes Betriebsgebäude haben. Sie sollten die großen Brauer sein und durften deshalb nur dreimal alle 14 Tage brauen. Den Beweis für diese Unterscheidung bleibt v. Loenen schuldig.

Es muß ihn deshalb auch ein anderer Artikel aus der Keur befremden (S. 85), den er in diesem Zusammenhang nicht zu erklären vermag, nämlich „... datter niemant int brouwerghilde comen en sal, hij en sal in een huus wonen, daer een brouten instact“.

1501 wurde dieser Artikel noch erweitert. „... zoe en zahl nyemant binnen deser stede mogen brouwen noch oick broutouwe moegen setten, hij en zij gehijliect of gehijliect geweest, of hij en zij ten minsten 20jaer oudt, in zijns zelfs huus, of hij heeft een huus gebuyrt mit een broutouwe, daer hij inwoent, up zijns selfs kost ende mit zijn eygen huysgesin, ende mit zijn selfs mout bier te brouwen ende mit nyemant anders ende een alleen ende mit nyemant te deelen...“ (S. 85).

Zieht man nun noch die städtische Gewerbepolitik in Betracht, spricht genausoviel dafür, ja es scheint sogar wahrscheinlicher, daß in den Häusern mit eingebauter Brauinstallation auch die ständigen, die größeren Brauer wohnten und den Gelegenheitsbrauern, die in Zeiten der Konjunktur auf den Plan traten und Braugerät zu pachten suchten, nur eine geringere Braukapazität zugestanden wurde. Unter diesem Blickwinkel sind die Ausführungen in den zit. Artikeln so unerklärlich nicht. Durch diese Bestimmungen, die Ausdruck des zunehmenden Differenzierungs-

ohnehin wenigen einschränkenden Bestimmungen fiel in dem Augenblick, wo der Brauer für den Export über die unmittelbare Umgebung der Stadt hinaus produzierte.<sup>181</sup> Hierdurch begünstigte die städtische Gewerbepolitik nicht nur die Exportproduktion in starkem Maße, sondern orientierte geradezu darauf.

Einen Einblick in die unterschiedliche soziale Lage der Brauer in Haarlem gestattete eine Kriegssteuer aus dem Jahre 1512/13.<sup>182</sup> 45 Brauer waren veranlagt worden. Davon wurde die Hälfte auf ein Vermögen von etwa 200–500 Rgl., etwa 22% auf 500–100 Rgl., 15% auf 1000–2000 Rgl. und 13% auf 2000 Rgl. und mehr geschätzt.<sup>183</sup> Da es in diesem Jahr 54 Brauer in Haarlem gab, ist es wahrscheinlich, daß die übrigen ein Brauhaus in Pacht hatten und deshalb nicht zur Steuer herangezogen worden waren. Ebenso deutlich zeigt sich die Tendenz zur Konzentration der Produktion wenige Jahre später. 1518/19 gab es in Haarlem 81 Brauer, 32 von ihnen brauten bis zu einem Male in der Woche und stellten hierbei die gleiche Menge Bier her wie sechs Brauer, die das Bier von wöchentlich drei Bräu oder sogar mehr auf den Markt brachten.<sup>184</sup> Letztere überschritten damit die ursprünglich festgelegten Produktionsbeschränkungen beträchtlich.

Ein Teil der Brauer, wirtschaftlich die bedeutendsten, hatte die Form der kleinen Warenproduktion weit hinter sich gelassen und eine Organisation des Produktionsprozesses entwickelt, die nur durch eine größere Zahl von wirtschaftlich abhängigen Arbeitskräften, darunter auch Lohnarbeiter, bewältigt werden konnte. Ihre Zahl war im Verhältnis zur Tuchindustrie sicherlich geringer, jedoch arbeiteten „brouster“, „wringers“, „gister“ und „bodenstecker“ in der Produktionsstätte, im Brauhaus, für Lohn im Dienste des Brauers. Sie waren häufig zugleich für mehrere Unternehmer tätig.<sup>185</sup>

Gegen Ende des 15. Jahrhunderts können, wie schon erwähnt, auch selbständige Malzer nachgewiesen werden. Es muß angenommen werden, daß bei der zunehmenden Konkurrenz der Brauer untereinander ein Teil der wirtschaftlich schwächeren in Nebengewerbe abwanderte.<sup>186</sup> Im 15. Jahrhundert besaßen die Malzer, soweit sie

---

prozesses sind, sollte ein Besitz- und Vermögenszensus geschaffen werden, der den Aufstieg und die Entfaltung unliebsamer Konkurrenten von vornherein ausschaltete. Diese Erscheinungen fanden sich ebenso in einigen Draperiestädten im Tuchgewerbe (s. hierzu S. 124).

<sup>181</sup> Ebenda, S. 87.

<sup>182</sup> Ebenda, S. 88. Es wurde der 100. Pfennig vom Vermögen der Bürger als Beitrag der Stadt für den Krieg Maximilians gegen Geldern erhoben.

<sup>183</sup> Ebenda.

<sup>184</sup> Berechnet v. Loenen, Beil. VIII, S. 150 f.

<sup>185</sup> v. Loenen, S. 105.

<sup>186</sup> Ebenda, S. 93.

nicht als Lohnarbeiter unmittelbar für den Brauer arbeiteten, wohl Produktionsmittel, jedoch das Getreide wurde ihnen in der Regel von den Brauern geliefert.<sup>187</sup> Im 16. Jahrhundert waren einige dieser Malzer schon selbständiger. Sie verarbeiteten das Getreide für eigene Rechnung und exportierten z. T. das Malz.

Auch der Malzmüller war eng mit dem Prozeß des Bierbrauens verbunden. Er besaß im allgemeinen die Malzmühle, mahlte für Lohn und durfte kein Konsumtionsgetreide verarbeiten.<sup>188</sup> Aussagen darüber, wie weit sich bei Malzer und Malzmüller verlagsähnliche Abhängigkeitsverhältnisse ausgebildet haben, lassen die ermittelten Angaben nicht zu. Es scheint jedoch unwahrscheinlich, daß sich solche Beziehungen produktionsbestimmend entwickelt haben; einmal, weil die Malzmengen, die selbst der größte Brauereibetrieb wöchentlich benötigte, hierfür zu gering gewesen sein dürften, und zum anderen arbeiteten die Malzer in der Regel für die kleineren Brauer, für die sich die eigene Herstellung des Malzes unrentabel gestalten mußte.

Einen weiteren Blick in die Beziehungen der Brauer zu einem mit der Bierproduktion eng verbundenen Personenkreis gestattet das Absatzsystem der Haarlemer Brauergilde. Da auf Grund der geringen Haltbarkeit des Bieres eine längere Lagerung kaum möglich war, mußte sich der Brauer schon bei Aufnahme der Produktion einen möglichst festen Kreis von Abnehmern gesichert haben. Die Verbindung vom Produzenten zum Abnehmer mußte enger sein als bei anderen Produkten. Jeder Brauer hatte seine Zapfer oder Bierverkäufer, an die er lieferte, und es war bei Strafe verboten, andere Zapfer, die nicht auf seiner Abnehmerliste standen, zu beliefern.<sup>189</sup>

Hieraus entwickelten sich bald finanzielle Beziehungen in Form von Lieferungskrediten oder auch Bürgschaften für Zapfer, um diesen zum notwendigen Betriebskapital zu verhelfen<sup>190</sup>, denen ein widersprüchlicher Charakter immanent war. Einerseits wurde hierdurch das Absatz gesichert, und es wurden neue Absatzmöglichkeiten geschaffen, andererseits erhöhte sich selbstverständlich das Betriebsrisiko nicht unbeträchtlich. In diesem Absatzsystem, so konkurrenz-mildernd es in manchen seiner Bestimmungen nach außen hin erscheinen mag, ist eine wichtige Ursache für den Differenzierungsprozeß unter den Brauern zu suchen. In ihm steckte der Ausgangspunkt zu einer handelskapitalistischen Konkurrenz, wie sie in der mittelalterlichen Stadt kaum anzutreffen war und deren Ergebnis sich in dem oben belegten Konzentrationsprozeß widerspiegelt.

---

<sup>187</sup> Das Braukorn wurde häufig durch den Vorstand der Gilde oder die „Finder“ gekauft, in jedem Fall jedoch von ihnen begutachtet.

<sup>188</sup> Der Malzmüller war außerdem von der Bierakzise befreit.

<sup>189</sup> v. Loenen, S. 72.

<sup>190</sup> Ebenda, S. 73.

Die Möglichkeit, ein Absatzgebiet neu aufzubauen oder zu vergrößern, war beschränkt. Entweder man konnte vakant gewordene Zapferstellen übernehmen, oder man versorgte einen Zapfer mit Bier, der bis dahin durch einen anderen beliefert worden war. In beiden Fällen waren dafür in der Regel finanzielle Aufwendungen erforderlich. Sie waren im zweiten Fall besonders hoch, weil die Schulden, die bei dem früheren Brauer noch anstanden, etwa nicht abgezahlte Lieferungskredite, von dem neuen Produzenten übernommen werden mußten.<sup>191</sup> Wollte ein Brauer sein Absatzgebiet ausbauen und neue Zapfer, die bisher nicht diesem Gewerbe nachgegangen waren, gewinnen, so waren auch hierfür häufig größere Geldmittel erforderlich, „want rijke luyden en willen ghien bier tappen. Aldus moet men arme luyden borghen“.<sup>192</sup> In allen Fällen hatte der wirtschaftlich starke Brauer oder ein Kaufmann, der das nötige Kapital besaß, die günstigere Ausgangsposition.

Aber noch in anderer Hinsicht treten in der holländischen Brauindustrie Faktoren auf, die den feudalen Verhältnissen fremd waren. Eine der Ursachen für die oft recht beträchtlichen Schwankungen im Produktionsvolumen der Haarlemer Brauer war neben dem zeitweiligen Mangel an Grundstoffen, manchen einschränkenden Produktions- und Absatzvorschriften<sup>193</sup> die aufkommende Konkurrenz durch die Errichtung neuer Brauereien in den Importgebieten. In der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts hatten die Braustädte eine annähernd monopolistische Stellung, die noch dadurch hervorgehoben wurde, daß sie 1420 durch Johann von Baiern ein Privileg erhielten, wonach es in Holland und Seeland verboten war, Bier zu verkaufen, das nicht in Holland und Seeland gebraut worden war.<sup>194</sup>

In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts und zu Beginn des 16. Jahrhunderts wurden jedoch schon Klagen im Zusammenhang mit dem Rückgang der Produktion über neuentstandene Unternehmen nicht nur in den friesischen und oberijsselschen Küstenstädten laut, sondern auch in Holland und Seeland selbst. Es wurden Leeuwarden, Bolswart, Frunsker, Harlingen<sup>195</sup>, Kuinre, Genemyden und Stellingwerff genannt.<sup>196</sup> Die Konkurrenz kam aber ebenso aus Enkhuizen, Hoorn, Amsterdam,

<sup>191</sup> Ebenda, S. 72.

<sup>192</sup> Aus Unkostenregistern von Brauern aus dem Jahre 1519; zit. v. Loenen, a. a. O., S. 72. Ein ähnlicher Passus findet sich einige Jahre später „... went de rijken luyden en willen, nyet tappen, daerom moet hij scamele luyden borghen“. (ebend).

<sup>193</sup> Hierzu gehören solche Verordnungen wie die vom 7. 5. 1491, nach welcher es verboten war, Gerste zum Brauen zu verwenden. (Nach v. Loenen, S. 60).

<sup>194</sup> v. Loenen, S. 61. Da es neben Haarlem nur noch zwei Städte gab, die zu dieser Zeit über eine namhafte Brauindustrie verfügten, muß einem solchen Privileg eine durchaus protektionistische Rolle zugestanden werden.

<sup>195</sup> Die genannten Orte liegen in Friesland.

<sup>196</sup> Ebenda, S. 63.

Alkmar u. a. Städten. Außerdem klagte Delft in der Informacie von 1514 über die Tätigkeit und den Export der Abteibrennereien in Middelburg und Steenberg und von Brauereien, die in wachsender Zahl in Dörfern entstanden waren, in denen man vormals gar nicht oder doch nicht so stark zu brauen pflegte.<sup>197</sup>

Zum Teil gelang es diesen neuen Brauorten, in den Markt einzudringen, weil die Qualität des Bieres aus Gouda, Delft und Haarlem, trotz einer Reihe von Kontrollen durch die Städte unbeständig war.<sup>198</sup> 1519 klagten Edam und Enkhuizen, daß das Bier aus Haarlem so schlecht sei, daß es sich nur zwei Tage hielte. Wenn sich das nicht ändere, müsse man sein Bier aus anderen Orten beziehen.<sup>199</sup> In diesem Streben nach größerem Profit und bei dem Kampf der konkurrierenden Städte untereinander wurden Methoden angewandt, die uns recht modern anmuten. Die Stadt Haarlem ließ in der Kirche von Edam 1518 ein kunstvolles Glasfenster errichten<sup>200</sup>, „... omdat die van Edamme wederomme Hairlems bier aldair drincken ende slyten sallen“.<sup>201</sup> Es handelte sich hierbei um keinen Einzelfall, denn ähnliches geschah wenige Jahre später 1522 in Enkhuizen, und wieder lautete die Begründung: „... omdat men aldair veel Hairlems bier drinckt ende slijt.“<sup>202</sup> Als 1529 die Parochiekirche zu Workum in Friesland mit einem solchen Fenster auf Kosten Haarlems ausgestattet wurde, geschah das ausschließlich zu dem Zweck, „... om den grooten bierstalle, die deese stede tot wormchen heeft ende voorts den selven bierstalle en andere bierstallen gerecommandeerd te hebben“.<sup>203</sup>

Die oben dargestellte Entwicklung der Bierproduktion und des Bierhandels läßt vorrangig die Bedeutung dieses Produktionszweiges für die Ausbildung des inneren

<sup>197</sup> Ebenda.

<sup>198</sup> Im 15. Jahrhundert gingen die Brauer immer wieder gegen den „Peil“ (Pegel, Stand) vor und forderten seine Abschaffung. Das war die Zahl der Fässer, die aus einem Bräu unter Einsatz einer bestimmten Menge Malz gebraut werden durfte. Beim Hopfenbier, das als Exportbier im Gegensatz zum Kuitbier kurz gebraut wurde, waren das 14 Fässer (van Loenen, S. 33). 1489 wurde das Braugeld mit der Begründung erhöht, daß sich der Ertrag aus dem einzelnen Bräu erhöht habe. Je mehr Bier nun die Brauer aus einem Bräu zogen, umso geringer mußte die Qualität werden.

1501 führte die Stadt Haarlem, um einer weiteren Verschlechterung des Bieres Einhalt gebieten zu können, eine Bierprobe von 7 vereidigten Personen ein. Wie sich später herausstellte, machten diese z. T. mit den Brauern gemeinsame Sache. S. hierzu van Loenen, S. 43.

<sup>199</sup> Ebenda, S. 39.

<sup>200</sup> Es bestand aus vier großen Bildern von Maria, St. Bavo, St. Martin und St. Joris. Außerdem waren der Papst, die Kardinäle, der Kaiser und das Wappen von Haarlem auf der einen Seite und die Kreuzigungsgeschichte auf der anderen dargestellt.

<sup>201</sup> Thesaurierrekening 1518, folio 69, zit. bei v. Loenen, S. 40, „slyten“ hier im Sinne von verbrauchen.

<sup>202</sup> Ebenda. In dieser Zeit wurde das Bier von etwa 800 Bräu jährlich nach Enkhuizen geliefert.

<sup>203</sup> Zit. van Loenen, S. 41 (bierstall = Bierzapfereien).

Marktes deutlich hervortreten. Jedoch erschöpfte sich damit keineswegs die Rolle der Brauindustrie für die Wirtschaft des Landes. Gleichzeitig belebte sie wesentlich den Außenhandel und die Schifffahrt. Hier muß an erster Stelle die Einfuhr von Getreide genannt werden. Verständlicherweise ist eine exakte Angabe der Menge des für die Brauindustrie benötigten Korns schwer möglich, weil sie von sehr vielen veränderlichen Faktoren abhing, die im einzelnen nicht genau zu erfassen sind.<sup>204</sup>

Wenn 1430–34 in Haarlem jährlich durchschnittlich 4600 Bräu gebraut wurden, waren hierfür 58 100 hl Hafermalz und 12 880 hl Weizenmalz außer anderen Rohstoffen erforderlich.<sup>205</sup> Wir besitzen auch einen Beleg dafür, daß 1510/11 ein Bier mit einem Einsatz von 5 Sack Weizen, 10 Sack Gerste und 16 Sack Hafer gebraut worden war.<sup>206</sup> Nimmt man diese Menge als Grundlage für die Berechnung des Gesamtverbrauchs im Jahre 1510 bis 1511, so werden selbst bei dieser geringen Rohstoffmenge für die Gesamtproduktion noch 6900 hl Weizen und 35 800 hl Gerste und Hafer benötigt.<sup>207</sup> Andere für die Brauerei dringend benötigte Rohstoffe wie Hopfen und Torf, der sowohl für das Keimen, das Trocknen des Malzes als auch für das mehrfache Kochen des halbfertigen Bieres in großen Mengen herangebracht werden mußte, sollen hier nur genannt werden.

Ein weiterer, ebenfalls nur im internationalen Handelsverkehr zu beschaffender Rohstoff war das Holz. Wenn zu Beginn des 4. Jahrzehnts des 15. Jahrhunderts das Bier von rd. 4600 Bräu die Brauhäuser verließ, so mußte eine Zahl von Fässern vorhanden sein, die die jährliche Abfüllung und den Handel von etwa 64 400 Faß Bier möglich machten.<sup>208</sup>

Überblickt man die Entwicklung der Brauindustrie Haarlems im 15. Jahrhundert, so zeigt sich an ihr beispielhaft, daß sich hier eine ansehnliche Exportindustrie her-

<sup>204</sup> In den Brauerkeuren der verschiedenen Jahrzehnte veränderten sich die Einsatzmengen des Malzes.

<sup>205</sup> Die genannten Zahlen müßten in dieser Zeit die untere Grenze des jährlichen Verbrauchs darstellen, da für die Rechnung die geringste angegebene Malzmenge zur Grundlage genommen wurde.

<sup>206</sup> van Loenen, a. a. O., Beil. II, S. 114. Es muß sich um ein minderwertiges Kuitbier gehandelt haben.

<sup>207</sup> Vgl. d. Tab. VII, VIII, IX b. v. Loenen.

<sup>208</sup> Einschränkungend muß darauf hingewiesen werden, daß von den 28 000 Faß Bier, die die Einwohner von Haarlem in diesen Jahren jährlich konsumierten, ein Teil in Kruken abgefüllt wurde. Später ging die Zahl der Bräus zwar zurück, jedoch braucht damit noch nicht unbedingt eine rückläufige Bewegung der erforderlichen Faßzahl verbunden zu sein, weil die Zahl der aus einem Bräu gezogenen Faß Bier sich z. T. beträchtlich erhöht hatte.

Das Faß Bier hatte im 15. Jahrhundert in Haarlem als Maßeinheit 88–91 „mengelen“. 1 mengelen =  $1\frac{1}{4}$  l. v. Loenen, S. 37.



ausgebildet hatte, die deutlich Züge einer fortgeschrittenen Großproduktion erkennen läßt. Das hier produzierte Bier wurde vorwiegend im Lande selber, aber ebenso über die Landesgrenzen hinaus verkauft. Produktion und Handel trugen damit zur weiteren Verbreitung und Vertiefung der Geld-Ware-Beziehung im Lande und zur Ausbildung des inneren Marktes in den Grafschaften Holland, Seeland und Westfriesland bei.

Das trifft in gleichem Maße für die beiden anderen Brauereistädte Delft und Gouda zu. Auch in ihnen, insbesondere in Delft, entwickelte sich die Brauerei zur Großproduktion<sup>209</sup>, und was sich in Haarlem im 15. Jahrhundert in noch verschwommenen Umrissen zeigte, der wachsende Differenzierungsprozeß und die zunehmende Beschäftigung von Lohnarbeitern im Braugewerbe, wurde im 16. Jahrhundert für die Delfter Brauerei charakteristisch. Durch Abkommen untereinander, oft unter Umgehung städtischer Bestimmungen, verdrängten die Großbrauer den kleinen Brauereibetrieb völlig und machten die kleinen Produzenten allmählich zu Lohnarbeitern.<sup>210</sup>

Selbst in Leiden, einer Stadt also, die keineswegs als Brauereistadt anzusprechen ist, waren gegen Ende des Jahrhunderts nur noch wenige Kleinbrauereien vorhanden. Von 16 Brauern, die in der Vermögensliste von 1498 aufgeführt werden<sup>211</sup>, besaßen nur 5 Brauer ein Vermögen, das unter 300 Pfd. gr. lag, während 7 ein Vermögen von über 1000 Pfd. gr. versteuern mußten. Mit einem durchschnittlichen Vermögen von 1529 Pfd. gr. übertrafen diese 16 Brauer sogar die Drapeniers dieser Stadt.<sup>212</sup>

Auf die enge Verbindung von Produktion und Absatz ebenso wie auf die den Handel fördernden, ja fordernden Faktoren der Bierproduktion wurde schon verwiesen. Der Brauer mußte zugleich Kaufmann sein. Ebenso ist die umgekehrte Verbindung belegt, der Kaufmann nämlich, der einen Teil seines Handelsprofits in die Produktion von Bier einfließen ließ.<sup>213</sup> Das holländische Bier dominierte während des 15. Jahrhunderts auf dem Binnenmarkt und war zugleich auf vielen wichtigen Märkten außerhalb des Landes zu finden.<sup>214</sup> Der hamburgische Bierhandel, der noch im 14. Jahrhundert eine feste Stellung im Wirtschaftsleben dieser Gebiete einnahm, wurde nach und nach verdrängt.<sup>215</sup>

<sup>209</sup> Baasch, *Holländische Wirtschaftsgeschichte*, S. 114.

<sup>210</sup> Ebenda.

<sup>211</sup> Posthumus, *Gesch. Leid. Iakenind.*, Beil. XIIIc.

<sup>212</sup> Ebenda. Zwei Brauer müssen mit 5000 und 7200 Pfd. gr. zu den reichsten Bürgern der Stadt gerechnet werden.

<sup>213</sup> Baasch, a. a. O., S. 113.

<sup>214</sup> Ketner, a. a. O., S. 66. Das Kamper Register meldete auch in den Kriegsjahren die Ausfuhr von Kuit- und Hopfenbier aus Haarlem, Delft und Gouda auf die Jahrmärkte von Deventer.

<sup>215</sup> Noch 1407 bestand die Genossenschaft der Hamburger Lieger zu Amsterdam, zu einer Zeit also, in der die haarlemsche Brauindustrie schon kräftig entwickelt war.

Die Bierzolleinnahmen in Amsterdam lassen den rückläufigen Bierimport deutlich werden.<sup>216</sup> Die Erhöhung des Bierzolls und der städtischen Akzisen mögen diesen Rückgang beschleunigt haben<sup>217</sup>, als Hauptgrund muß jedoch das Entstehen einer eigenen leistungsfähigen Brauindustrie angesehen werden, die, begünstigt durch landesherrliche Privilegien, den Konkurrenzkampf mit dem hansischen Bier aufnehmen und in dieser Auseinandersetzung bestehen konnte.<sup>218</sup>

Der Fischfang, besonders die Heringsfischerei, war ein weiteres Gewerbe, das auf die gesamte wirtschaftliche Entwicklung Hollands einen entscheidenden Einfluß ausübte. Mit der Fischerei war der Fischhandel eng verbunden. Schon die geographischen Gegebenheiten lassen erkennen, daß beide Tätigkeiten nicht erst im 15. Jahrhundert, sondern auch in früheren Jahrhunderten eine wichtige Quelle der Existenz eines Teils der Bewohner des Landes gewesen sein müssen. 1163 schon wird von Heringen, die von holländischen Fischern gefangen und verkauft wurden, berichtet.<sup>219</sup>

Die Zuidersee war eines der ersten, durch die Holländer ausgiebig befischte Gewässer. Hier fing man im November und Dezember einen kleinen Hering, der, weil er ausgelaicht hatte, von minderer Qualität war und deshalb nicht gesalzen, sondern frisch oder geräuchert als „ye“ oder „tybocking“ auf dem Markt erschien.<sup>220</sup> Daneben war die Zuidersee reich an Plattfischen wie Steinbutt und Schollen, aber auch Meeresschweine, Störe und Salme wurden gefangen und häufig als wertvolle Geschenke ausersenden.<sup>221</sup> Der Fang wurde außer mit Angeln mit verschiedenartigen Netzen betrieben, die in ihrer Technik den Meeresbedingungen und den Schleppmöglichkeiten angepaßt waren und die sich in ihrem Wirkungsgrad kaum von den Fanggeräten in anderen Meeresgebieten unterschieden.<sup>222</sup>

Als Fischereifahrzeuge wurden „boomschuiten“ benutzt, kleine flachgehende Fahrzeuge, die auch später für die Küstenfischerei Verwendung fanden.<sup>223</sup>

<sup>216</sup> Ketner, a. a. O., S. 124. Die gleiche sinkende Tendenz des Bierimports ist für Haarlem festzustellen.

<sup>217</sup> Vgl. die Verhandlungen zu Utrecht 1474, HR 2 VII n. 40, n. 80, n. 139, n. 141, n. 154.

<sup>218</sup> Ketner, a. a. O., S. 124 f.

<sup>219</sup> Beaujon, A., *Overzicht der geschiedenis van de Neederlandsche zeevisscherijen*, Leiden 1885, S. 1.

<sup>220</sup> Gottschalk, N., *Fischereigewerbe und Fischhandel der niederländischen Gebiete im Mittelalter*. Diss. Köln 1927, S. 2. G. weist nach, daß die Ansicht Beaujons, es habe vor 1300 keinen Hering in der Zuidersee gegeben, falsch ist.

<sup>221</sup> Beaujon, S. 176 f.

<sup>222</sup> Ebenda, S. 171 f. Gottschalk, S. 4 f. Es wurden ein „schrobnet“ und ein „kuilnet“ genannt, für deren Beschaffenheit und Maschengröße mit der Ausbreitung des Fischfangs Vorschriften erlassen wurden, vor allem, um das „Totfischen“ von Kleinfisch zu verhindern.

<sup>223</sup> Gottschalk, S. 5.

Die Netze knüpften und flickten die Bewohner der Fischer- und Bauerdörfer. Sie gehörten wie die Boote in der Regel einer, manchmal auch mehreren Familien, die die Schiffe auch bemannten.

Eine Zunahme der Fangergebnisse brachte die Küstenfischerei. Sie beschränkte sich nicht auf die holländische Küste, sondern holländische Fischerboote segelten schon im 13. Jahrhundert in das „diepwater“ in der Höhe von Yarmouth, wo sie vorwiegend Hering, Kabeljau und Schellfisch fingen.<sup>224</sup> Die holländischen Fischer suchten außerdem die Doggerbank und gegen Ende des 13. Jahrhunderts schon Island auf.<sup>225</sup>

Den Umfang der holländischen Fangfahrten auf die Höhe von Yarmouth unterstreicht eine Order von Eduard I. von England aus dem Jahre 1295, in der er dem Bailli in „Jernemuth“ befahl, er hätte dafür Sorge zu tragen, daß die vielen Leute aus Holland, Seeland und Friesland nicht beschwert und belästigt würden.<sup>226</sup> In der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts traten die holländischen Fischer vor Yarmouth so zahlreich auf, daß sich die Engländer in ihren eigenen Fangmöglichkeiten eingeschränkt fühlten und den Fang nur noch periodisch gestatten wollten.<sup>227</sup> Zur gleichen Zeit etwa begannen – Zuiderseestädte wie Harderwijk waren vorangegangen – holländische Fischerboote, sich am Heringsfang und -handel an der Küste von Schonen zu beteiligen, und in den folgenden Jahrzehnten konnten sie hier ihre Positionen bedeutend ausbauen.<sup>228</sup> Hierbei stießen sie sehr bald auf Gegenmaßnahmen der wendischen Städte, die mit zunehmend schärferen Beschlüssen die Holländer aus dem Fittenbesitz, dem Heringsfang und dem Handel zu verdrängen versuchten.<sup>229</sup>

Diese ständigen Belastungen trugen gemeinsam mit anderen Faktoren dazu bei, daß sich die Holländer stärker auf die entfernungsmäßig näherliegenden Gebiete, auf den Fang des Nordseeherings orientierten und hierin eine Handelsware gewannen, deren Absatz für eine Reihe von holländischen Städten und Orten die Grundlage ihrer wirtschaftlichen Blüte bildete.

<sup>224</sup> Beaujon, S. 161 f.

<sup>225</sup> Ebenda. Die Fischereifahrzeuge für diese Fahrt an die englische Küste waren „beug“ und „kolijn“, von denen jede Angabe technischer Einzelheiten fehlt.

<sup>226</sup> Beaujon, S. 3. Gottschalk, S. 7. G. sieht hierin sogar eine Bekräftigung und Erneuerung noch älterer Fischfangrechte.

<sup>227</sup> Beaujon, S. 186 f.

<sup>228</sup> 1368 wurde an die Kaufleute und Schiffer von Amsterdam, Enkhuizen und Wieringen die Befugnis erteilt, „eigene schuiten ende gereedschoppen tot de visscherij te hebben in onzen lande van Schoonen, en die te gebruiken naar wille, . . .“. Poelman, Bronnen, n. 317 (25. 7. 1368). Gleich oder ähnlich lautende Privilegien erhielten Brielle (n. 318, n. 319), Zierikzee (n. 326, n. 327) und eine Reihe von Zuiderseestädten wie Stavoren, Hindelopen, Kampen u. a.

<sup>229</sup> Siehe hierzu S. 9.

Daß jedoch der Nordseehering im 15. Jahrhundert als begehrtes Nahrungsmittel besonders zur Fastenzeit wichtige Märkte im holländischen Hinterland, aber ebenso im Ostseegebiet erobern konnte<sup>230</sup>, war erst möglich, als einzelne Erfindungen und technische Neuerungen die Fang- und Konservierungsmethoden beträchtlich verbesserten. Ein umfangreicher Heringsfang und -handel und der Übergang zur Hochseefischerei konnten erst aufkommen, nachdem es gelungen war, den Hering für längere Zeit vor dem Verderb zu schützen.

Der Hering, der nicht unmittelbar unter Land gefangen und sofort verkauft werden konnte, wurde schon zu allen Zeiten mehr oder weniger stark gesalzen an Land und auf den Markt gebracht. Die Intensität des Salzens hing wohl von der Länge des Transportweges, der Jahreszeit und der Qualität des gefangenen Fisches ab. Das Einsalzen in Tonnen dann bewirkte schon einen wesentlich besseren Schutz vor dem Verderb und dem Ranzigwerden, weil jetzt die Salzlake den Fisch von der Luft abschloß. Diese Methode ist von der Heringsfischerei auf Schonen ebenso bekannt wie vom Strand von Yarmouth. Die von den kleinen Fischereifahrzeugen gefangenen Fische wurden nach dem Fang an den Strand gebracht, hier gesalzen und in Tonnen gepackt.<sup>231</sup> Aber erst mit dem Heringskaken kam eine Konservierungsmethode in Anwendung, die die Haltbarkeit und Transportfähigkeit nochmals erhöhte und den Hering zu einem dauerhaften Handelsartikel machte. Hierbei wurde in der richtigen Erkenntnis, daß die Eingeweide am schnellsten verderben und das Faulen des Fisches bewirken, der Hering schon auf See ausgeweidet, gekakt (gekehlt) und dann gleich gepökelt.

Mit erstaunlicher Selbstverständlichkeit wird in holländischen Darstellungen bis in die neueste Zeit ein gewisser Willem Beukelszoen als Erfinder des Kakens genannt.<sup>232</sup> Obwohl sich die Wirtschaftshistoriker über die ökonomischen Auswirkungen der Methode dieser Konservierung im allgemeinen einig sind, ist die Herkunft der Technik des Kakens keineswegs geklärt. Während eine Reihe holländischer Historiker ausführlich auf den Lebenslauf und zwei in den Grabstein des Heringskaufmanns Beukelszoen eingemeißelte Kakmesser verweist, meldeten schon im ersten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts andere Historiker ernste Bedenken gegen diese Auffassung

<sup>230</sup> Vgl. hierzu Daenell, Holland und die Hanse, S. 12.

<sup>231</sup> Gottschalk, S. 8. Vgl. auch Schäfer, D., Buch des Lübschen Vogts auf Schonen.

<sup>232</sup> Beaujon, S. 4. Hazewinkel, S. 59. „De uitvinding van het haringskaken door Willem Beukelszoen van Biervliet in 1397 heeft voor heel Holland in de 15e eeuw een rijke bron van welvaart geopend. Die Ausführungen Hazewinkels stehen für viele andere. Siehe auch Koster, S. 15. Beaujon, (S. 4) betont, daß diese Tatsache schon auf der Schulbank gelehrt würde.

an.<sup>233</sup> Sicher ist manche Verbesserung der Konservierungstechnik durch den gegenseitigen Verkehr gefördert worden. Entscheidend scheint weniger das Primat der Erfindung als vielmehr die Tatsache, daß die Holländer die Methode des Kakens in großem Umfang beim Nordseehering anwandten, die Fische unmittelbar nach dem Fang auf den Schiffen verarbeiteten und so erstmalig in großer Zahl wirklich Hochseefischerei betrieben.<sup>234</sup>

Damit mußte eine Veränderung der Schiffstypen Hand in Hand gehen. Die Fahrzeuge, die für die bis dahin übliche Form der Küstenfischerei verwendet worden waren, reichten nicht mehr aus. Zunächst benutzte man offensichtlich noch die „boomschuiten“.<sup>235</sup> Die für Fang und Verarbeitung größere Besatzung, die für die Konservierung notwendigen Mengen an Salz und Tonnen, der Raum für die Verarbeitung der gefangenen Fische, der für die größere Besatzung und wachsende Zahl von Seetagen umfangreichere Proviant erforderten größere und z. T. schon mit fest eingebauten Decks versehene Fischerboote.<sup>236</sup> Es wird vermutet, daß zu Beginn des 15. Jahrhunderts u. a. zu Hoorn und Enkhuizen dieser Büsentyt gebaut wurde<sup>237</sup>, und im weiteren Verlauf des 15. Jahrhunderts stellt Hagedorn Fischerboote mit einer Ladefähigkeit von 70 Last in Holland fest.<sup>238</sup> Diese Größe muß für das 15. Jahrhundert wohl als Ausnahme angesehen werden, denn die durchschnittliche Tragfähigkeit der Heringsbüsen in Holland und Seeland ist wesentlich niedriger anzusetzen.<sup>239</sup>

<sup>233</sup> Jagow, K., *Der Hering im Volksglauben und in der älteren Forschung*, S. 233 ff. J. vertritt die Auffassung, das Heringssalzen in Tonnen als auch das Heringskaken sei schon vor Beukelszoen bekannt gewesen.

Degrise, R., *Het begin van het haringskaken te Biervliet*, *Annales de la société d'émulation de Bruges*, 95, 1959, S. 72–81. D. glaubt, daß das Kaken gegen Ende des 14. Jahrhunderts von Schonen in die Niederlande verpflanzt worden sei. Eine Sondersteuer für gekakten Nordseehering zu Sluis, dem Löschplatz des schonischen Kakherings, dient ihm als Beweis.

Doormann, G., *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden*, 14, 1959, S. 104 ff. D. vermutet, da der holländische Heringsfang an der englischen Küste schon wesentlich älter als der Kontakt mit den dänischen Heringsfischern auf Schonen ist, daß die genannte Technik schon früher angewandt wurde und nicht erst von Schonen in die holländischen Fanggebiete kam.

<sup>234</sup> Gottschalk, S. 9 f.

<sup>235</sup> Beaujon, S. 161 f.

<sup>236</sup> Tomfohrde, C. H., *Die Heringsfischereiperiode an der Bohus-Len-Küste*, S. 23.

<sup>237</sup> Gottschalk, S. 9. Vogel, *Geschichte der deutschen Seeschifffahrt*, S. 503. Nach Vogel handelt es sich hierbei um einen vielseitig verwendbaren Schiffstyp, der als Heringsbüse 1416 in Holland in Gebrauch kam.

<sup>238</sup> Hagedorn, B., *Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert*, Berlin 1910, S. 52 f.

<sup>239</sup> Vogel, W., *Zur Größe der Handelsflotten im 15., 16. und 17. Jahrhundert*, S. 305 f. Vogel nimmt für Boyer und Büsen eine durchschnittliche Größe von 30 Last an.

Mit den größeren Fischereifahrzeugen konnten andere Fischfanggeräte benutzt werden. 1416 liefen zum ersten Mal Heringsbüsen aus Hoorn in die Nordsee aus, die mit größeren Netzen ausgerüstet waren.<sup>240</sup>

Die zunehmenden technischen wie produktionsorganisatorischen Verbesserungen, wozu im 15. Jahrhundert schon die Anfänge der Jagerei zu zählen sind<sup>241</sup>, lassen den Fischfang im Verlauf des Jahrhunderts zunehmend als eine spezialisierte, leistungsfähige Exportindustrie hervortreten, die in enger Verbindung mit dem Handel gestützt auf ein gut funktionierendes Absatzsystem, eine der wichtigsten Quellen des holländischen Reichtums und seiner wirtschaftlichen Potenz wurde.

Von nun an nahmen sich die Städte sowohl wie landesherrliche Institutionen der ausführlichen Reglementierung und einer äußerst differenzierten Gesetzgebung dieses wichtigen Gewerbezweiges an. Neben zahlreichen Bestimmungen, die überwiegend den Handel betrafen, finden sich solche, die den Fang und die ersten Verarbeitungsgänge regelten.<sup>242</sup> Die Fangzeiten wurden festgelegt, die Salzarten vorgeschrieben u. a. m. Waren bei den Vorschriften der Tuchindustrie als auch bei der Brauindustrie noch Tendenzen einer sozialen Nivellierung spürbar, so galten die Ordnungen und Plakate für die Fischerei ausschließlich der Sicherung einer guten Qualität der Ware, um ihren Absatz und ihre über lange Zeit monopolartige Stellung im Handel zu erhalten und auszubauen.<sup>243</sup>

Es waren im 15. Jahrhundert eine ganze Reihe von Städten und Dörfern, die sich dem Fischfang zuwandten. Im Verlauf des 14. Jahrhunderts entstanden schon bedeu-

<sup>240</sup> Velius, *Chronijk van Hoorn*, S. 32 f. nennt neben dem „Kaken“ des Herings, das auch hier mit dem Namen Willem Beukelszoen in Verbindung gebracht wird, als besonders bemerkenswert für das Jahr 1416, daß man „het grote Haring net“ erfand und mit „Buyssen“ (Buisen) zum Fang fuhr. Beaufjon, S. 161 f. Koster, S. 15. Die Bezeichnung „het groote net“ läßt darauf schließen, daß es sich hierbei offensichtlich nicht um eine einfache Vergrößerung der bisher üblichen Fanggeräte handelte, sondern um einen neuen Netztyp. Wie groß er im Verhältnis zu den früher benutzten Netzarten war und welche Neuerungen er sonst mit sich brachte, ist nicht bekannt.

<sup>241</sup> Um in größeren Mengen frischen Hering an Land und auf den Markt bringen zu können, wurden von den Heringsfangflotten kleinere, schnell segelnde Schiffe, die Jager, eingesetzt, um einen Teil des Fangs frisch aus dem Netz zu übernehmen und auf dem schnellsten Wege zu den Handelsplätzen zu transportieren. Siehe hierzu Beaujon, S. 49–53. B. weist die Jagerei aus der Fischereigesetzgebung des 16. Jh. nach. Gottschalk, S. 19 f. hält es für sicher, daß die Jagerei, bevor sich die Gesetzgebung ihrer annahm, schon längere Zeit in der Praxis verbreitet gewesen sein muß.

<sup>242</sup> Beaujon, S. 7. 1424 erließ Johann von Baiern Verbotbestimmungen gegen das Kaken von Heringen ein oder zwei Tage nach dem Fang.

<sup>243</sup> Beaujon, S. 9 ff. Gottschalk, S. 17 f., S. 31 f. Vgl. hierzu die ausführlichen Ordnungen vom 31. 7. 1481 (HUB X, n. 916) und die vom 12. 8. 1494 (HUB XI, n. 761, n. 765).

tende, mit Stapelrechten ausgestattete Fischmärkte in Brouwershagen und Naarden<sup>244</sup>, aber auch Rotterdam, Schiedam und Delfshaven werden zu dieser Zeit als namhafte Fischfangorte angesehen. Mit dem Übergang vom allgemeinen Nahrungserwerb für die Einwohner des Landes zum Exportgewerbe konzentrierte sich die Heringsfischerei in einigen holländischen Städten besonders stark. So entwickelte sich im 15. Jahrhundert Brielle zu einem der wichtigsten Fischanlandungs- und Handelsplätze Hollands. Hierher brachten auch die Fischer anderer Städte und Dörfer ihren Fang. Die in Brielle hergestellten Heringstonnen galten seit 1423 als Einheitsmaß im Heringshandel.<sup>245</sup> Auf drei Heringsmessen konnten die Aufkäufer die angelandeten Heringe ersteigern und die große Anzahl von Bestimmungen in den städtischen Ordnungen unterstreicht die Bedeutung dieses Gewerbes für die Stadt.<sup>246</sup>

Neben Brielle waren im 15. Jahrhundert die Städte Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Haarlem, Delft, Leiden, Gouda, aber ebenso Dörfer wie Scheveningen und Kattwijk, unterschiedlich stark zwar, am Fischfang beteiligt.<sup>247</sup> Diese Unterschiede spiegeln auch die Zahlen der Heringsbüsen wider, die in den einzelnen Orten ausgerüstet wurden. Die Zahlen änderten sich sehr schnell, häufig von einem Jahr zum anderen.<sup>248</sup> Gegen Ende des 15. Jahrhunderts besaß Rotterdam 36, Schiedam 26, Vlaardingen 12, Nordwijk 20 Büsen<sup>249</sup>. Brielle soll bis zu seinen großen Verlusten eine weit größere Heringsflotte ausgerüstet haben.<sup>250</sup> Die Gesamtzahl der in Holland, Seeland und Westfriesland in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts in der Fischerei eingesetzten Heringsbüsen gibt Vogel mit 300 an.<sup>251</sup> 200 davon lagen in den Häfen der Grafschaft Holland.<sup>252</sup> Diese Schätzung kann im Gegensatz zu einigen phan-

<sup>244</sup> Beaujon, S. 3.

<sup>245</sup> HR 1, VIII, n. 728, n. 729.

<sup>246</sup> Vgl. hierzu Gottschalk, S. 32 f.

<sup>247</sup> HUB VIII, S. 732, Anm. 2. Die genannten Orte wurden 1469 nach Haag geladen, um über Fischereifragen zu beraten. Diese Zusammenkünfte fanden in den folgenden Jahrzehnten mit einer gewissen Regelmäßigkeit statt. Hoorn und Enkhuizen rüsteten ebenfalls Heringsbüsen aus. Amsterdam und Dordrecht, die mehrfach in diesem Zusammenhang genannt werden, beteiligten sich stark am Fischhandel, jedoch nur in geringem Maße am Fang.

<sup>248</sup> In den 70er Jahren des 15. Jahrhunderts z. B. wurden Brieller Fischerboote mehrfach gekapert und ausgeplündert. 1481 verlor die gleiche Stadt mit einemmal 20 Heringsbüsen, die durch französische Schiffe gekapert worden waren. Brielle büßte damit sogar seine herrschende Stellung in der holländischen Fischerei ein. Vgl. Gottschalk, S. 33.

<sup>249</sup> Tomfohrde, S. 168 f.

<sup>250</sup> Wie vorsichtig man diese Zahlenangaben für die einzelnen Städte zu betrachten hat, zeigt das Beispiel von Rotterdam. Hazewinkel, der seine Angaben der Enquete von 1494 entnimmt, gibt für Rotterdam zur Zeit Karl d. Kühnen 24 Büsen und 1494 11 an.

<sup>251</sup> Vogel, W., a. a. O., S. 304.

<sup>252</sup> Ebenda.

tastischen Zahlen anderer Historiker<sup>253</sup> als zuverlässig gelten, da Vogel sie anhand weiterer Quellaussagen überprüfen konnte.<sup>254</sup> Trotz zeitweilig großer Verluste stieg die Zahl in den folgenden Jahren beständig. Um die Mitte des 16. Jahrhunderts erreichte die holländische Heringsflotte eine Größe von etwa 400 und die seeländische eine von etwa 200 Büsen, deren Durchschnittsgröße in Holland 30 und in Seeland 20 Last betrug.<sup>255</sup>

Mit der Tätigkeit einer so mächtigen Fischfangflotte, die schon allein Tausende von seefahrtkundigen Männern als Besatzung erforderte, war ebenso die Arbeit Tausender anderer Bewohner Hollands eng verbunden, die die Schiffe bauten, die Netze knüpften und flickten, die Segel nähten und die Tonnen fertigten, die das Salz heranschafften, die Handelsware transportierten und viele Arbeiten mehr verrichteten, ohne die eine Exportproduktion solchen Ausmaßes nicht möglich gewesen wäre. Dennoch sind wir über die Besitz- und Abhängigkeitsverhältnisse nur sehr ungenügend unterrichtet.<sup>256</sup>

Es kann als sicher gelten, daß der Ausgangspunkt die genossenschaftliche Form der Fischerei war, in welcher der Steuermann als Schiffseigentümer oder doch als wichtigster Teileigentümer überwiegend mit Familienangehörigen den Fischfang betrieb oder auch Besitzer von Netzen mit an Bord nahm. Der Lohn bestand in Anteilen am Fang, die sich selbstverständlich mit dem Besitz eigener Netze oder anderer Gerätschaften erhöhten.<sup>257</sup>

Mit dem großen Aufschwung des Fischereibetriebes und der damit verbundenen bedeutenden Zunahme an Fangfahrzeugen trat allmählich der Schiffsknecht, der für

<sup>253</sup> Vgl. hierzu Vogel, a. a. O., S. 268 f.

<sup>254</sup> Die Angabe von Vogel bestätigen auch die Ausführungen von Haak, S., Brielle als vrije en bloiende handelstad in de 15. eeuw. s'Gravenhage 1917, S. 63 f. In einer Aufstellung über die jährlichen Kosten der Heringsfischerei im Jahre 1476 wird die Zahl der holländischen Boote für die Hochseefischerei mit mindestens 250 angegeben. Diese Zahlenangabe deckt sich auch mit den neueren holländischen Darstellungen zu dieser Frage. Siehe hierzu Mollema, S. 34.

<sup>255</sup> Vogel, a. a. O., S. 306. Die größten holländischen Büsen konnten 46 und die seeländischen 28 Last tragen.

Dazu waren in dieser Zeit in der kleinen Fischerei, d. h. im Fang von Kabeljau, Schellfisch und Lachs, nochmals 200 und in der Zuiderseefischerei 600 kleinere Boote beschäftigt.

<sup>256</sup> Wenn wiederholt festgestellt wurde, daß wir über die Verhältnisse in der holländischen Fischerei wesentlich besser unterrichtet seien als z. B. über die Schifffahrt (so Baasch, a. a. O., S. 56), weil für keinen Artikel des holländischen Handels so umfassende Bestimmungen erlassen wurden, so trifft das von der zweiten Hälfte des 16. Jh. ab, aber kaum für das 15. Jh. zu. Dennoch sind das 16. und selbst das 17. Jh. für uns von Interesse, weil sich hier die Verhältnisse voll entfaltet haben, deren Keime sich im 15. Jh. auszubilden beginnen.

<sup>257</sup> Vgl. hierzu Gottschalk, S. 15. G. stützt sich auf Rechtsquellen der Städte Schiedam, Zierikzee und Brielle.



Lohn auf den Schiffen arbeitete, stärker in den Vordergrund, und selbst die Steuerleute waren schon nicht mehr so häufig mit den Schiffseigentümern identisch. Es trat ein qualitativer Umschlag ein. Die Heringsreederei als eine Kapitalanlage, deren Risiko zu manchen Zeiten groß war, die dennoch einen hohen Gewinn versprach, nahm ihren Anfang. Wenn auch erst sehr vereinzelt in der Masse der noch in althergebrachten Produktionsverhältnissen Arbeitenden, traten Reeder auf den Plan, die sogar mehrere Schiffe schon für den Fischfang ausrüsteten und Steuermann und Besatzung gegen Lohn für sich fischen ließen.<sup>258</sup>

Im 16. Jahrhundert bildeten die Heringsreederparten eine verbreitete Einkommensquelle holländischer Bürger, und das Kapital, das gegen Ende des 16. Jahrhunderts in der holländischen Heringsreederei angelegt war, wird auf 6 Mill. fl. geschätzt.<sup>259</sup>

Abschließend kann festgestellt werden: Im Verlauf des 15. Jahrhunderts entwickelte sich der Fischfang in Holland zu einem der bedeutendsten Exportgewerbe, das nicht nur einen großen Teil der Bevölkerung des Landes den Lebensunterhalt bot, sondern zugleich in starkem Maße anregend und fördernd auf so wichtige Erwerbszweige wie die Frachtfahrt und den Schiffbau einwirkte. Gleichzeitig bildete die Hochseefischerei eine große Zahl seegewohnter und geschickter Seeleute heran, die dann auf den holländischen Frachtschiffen auf allen bekannten Handelsrouten des europäischen Nordens und Nordwestens fuhren. Verfolgt man die Entwicklung von der Mitte des 14. Jahrhunderts bis zum Ende des 15. Jahrhunderts, vom Zuiderseefischfang über die Küstenfischerei vor der Yarmouthküste bis zur ausgebildeten Hochseefischerei, treten autochtonen Züge dieses Prozesses wesentlich stärker hervor, als es die Darstellungen in der deutschen Hansegeschichtsschreibung vermuten lassen. Der holländische Fischfang und Handel auf Schonen ist nur eine, wenn auch nicht unwesentliche Phase in diesem Entwicklungsgang.

Der Übergang zu einem vorwiegend auf den Export ausgerichteten Gewerbe vollzog sich allmählich. Er ist jedoch deutlich durch technische Neuerungen gekennzeichnet, deren Einsatz die Produktivität wesentlich steigerte und die Entstehung neuer Verhältnisse in der Produktion begünstigte; wie umgekehrt die für den Export erforderlichen wesentlich größeren Fischmengen erst angelandet werden konnten, nachdem die technischen Neuerungen auf der Grundlage neuer Produktionsverhältnisse voll wirksam werden konnten. Dieser Prozeß begann im 15. Jahrhundert, er erreichte seinen Höhepunkt jedoch erst im 16. und 17. Jahrhundert.

<sup>258</sup> de Jager, *De middeleeuwse Keuren der stad Brielle*, S. 162 ff. § XXI, 37b u. c. Auch in einigen Fischereiordnungen in der 2. Hälfte des 15. Jhs. können jetzt neue Formen von Besitzverhältnissen festgestellt werden. Als Eigentümer des von See kommenden Herings wurde zwischen „stierman, reder ofte copman“ unterschieden.

<sup>259</sup> Baasch, a. a. O., S. 59 f.

*II. Progressive Züge im Handel und in der Frachtfahrt*

Der Handel war das bestimmende Element im wirtschaftlichen Leben Hollands. Alle anderen bisher angeführten Faktoren müssen in Zusammenhang mit ihm gesehen werden. Ihre Bedeutung kann nur in den vielfältigen Wechselbeziehungen einer Unterordnung oder Beiordnung voll erfaßt werden. Die Förderung des Handels in seinen mannigfaltigen Formen zur Erzielung des größtmöglichen Handelsprofits bildete die Grundlage für fast alle wesentlichen Maßnahmen der Wirtschaftspolitik, die die Kaufleute, die Magistrate der Städte und die Regierung beschlossen und durchsetzten. Es gab nur wenige größere politische Aktionen, in denen die Belange von Handel und Verkehr die Entscheidung nicht maßgeblich beeinflußt hätten. Und wo man diesen Gesichtspunkt unterschätzte, trat bald Stagnation und Rückgang an die Stelle von „welvaart“ und Konjunktur.

Auf den ersten Blick unterschieden sich Handel und Verkehr der Holländer in ihrem Charakter kaum von dem der wendischen Städte, sieht man von den unterschiedlichen Handelsrichtungen ab. Alle Formen und Erscheinungen, wie sie den Handel der wendischen Städte charakterisierten, kennzeichneten im 15. Jahrhundert auch, teils gleichzeitig, teils im zeitlichen Nacheinander, Handel und Verkehr der Holländer.

Handelsverträge, Geleitzsicherungen oder Privilegien, das Vorgehen bei Schuldentreibungen, bei Arrestierungen oder die Anwendung betrügerischer Mittel unterschieden sich kaum, häufig nicht einmal im Wortlaut des Schriftverkehrs voneinander. In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts trieben die Holländer aktiv wie passiv Handel und kannten sich wie die Hansekaufleute in den üblichen Handelsgebaren aus. Doch obwohl sich die Kaufleute aus den wendischen Städten auf die Erfahrungen aus einer weitaus längeren und intensiveren Handelspraxis stützen konnten, wird allgemein für das 16. Jahrhundert die Überlegenheit der Holländer auf wichtigen ursprünglichen hansischen Handelslinien festgestellt. Was in dieser Zeit mit Sicherheit konstatiert werden kann, war das Ergebnis eines Prozesses, der in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts schon wesentliche Züge der späteren Entwicklung erkennen läßt. Die Ursachen hierfür werden neben sehr allgemeinen Kriterien, wie der unbedingten Ordnung und Zuverlässigkeit im Geschäftsbetrieb, der größeren Energie u. ä., deren Beweis niemand antritt, in der Regel in das Gebiet der Frachtfahrt verlegt, weil sich dort einige greifbare Punkte anzubieten scheinen.

Zunächst sind es auch in der Frachtfahrt die prompte Erledigung der Aufträge, größere Schiffe und damit zusammenhängende niedrigere Frachtsätze, die in vielen

Darstellungen wiederkehren.<sup>260</sup> Nun mag die holländische Frachtfahrt ihre Rentabilität im 16. Jahrhundert auch durch den Einsatz größerer Schiffe gesichert haben. In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts, in den Jahrzehnten also, in denen sie sich gegenüber der wendischen Konkurrenz durchzusetzen begann, kann der Beweis hierfür kaum geführt werden.

Umfassende genaue Unterlagen für die exakte Berechnung der Durchschnittsgröße der Schiffe von den verschiedenen Handelsflotten fehlen. Dennoch kann eine Schätzung, gespeist aus den verschiedensten Quellen, einen Vergleich von relativ hohem Wahrscheinlichkeitswert ermöglichen. Für die zweite Hälfte des 15. Jahrhunderts schätzt Vogel die mittlere Tragfähigkeit der Schiffe der hansischen Baienflotte auf etwa 100 Last. Da in diesen Flotten auch kleinere Baiensalzschiffe segelten, glaubt er eine durchschnittliche Größe aller den Sund passierenden Salzschiffe von 75 Last annehmen zu können.<sup>261</sup> Die Größe der preußischen Baiensalzschiffe setzt Vogel etwas höher an.<sup>262</sup> Diese Größenordnungen werden auch durch die Angaben der Schadenersatzliste bestätigt, die die Danziger Kaufleute nach dem Raub ihrer Baiensalzschiffe im Jahre 1438 auf der Trade den Holländern zustellten. Von 22 Hulken, die in der Aufstellung aufgeführt werden, war keine von einer Größe unter 50 Last. Bei 3 Schiffen betrug der Schiffsraum 50–100 Last, bei 15 waren es 100–150 und bei 4 Schiffen 150–200 Last.<sup>263</sup> Das kleinste Schiff hatte 63, das größte 189 Last Salz geladen. Die Durchschnittsgröße ist danach mit 127 Last anzusetzen. Auf den Schiffen fuhren mit insgesamt 760 Mann Besatzung. Das bedeutet, daß sie mit einem Besatzungsmitglied auf 3,7 Last Ladung noch relativ viel Schiffsvolk an Bord hatten.<sup>264</sup> 5 Hulke waren ganz oder z. T. durch englische Kaufleute befrachtet und brachten Salz „van Lyszbone“ nach England.<sup>265</sup>

Die um fast  $\frac{1}{3}$  die Durchschnittsgröße der übrigen hansischen Baienfahrer übersteigenden Baienschiffe aus Preußen und Livland der Flotte von 1438 waren keine

<sup>260</sup> Vollbehr, S. 24. Dollinger, S. 256. Aber auch Kulischer, Allgemeine Wirtschaftsgeschichte d. MA, Bd. 2, S. 208.

<sup>261</sup> Vogel, Zur Größe der europäischen Handelsflotten, S. 272 f.

<sup>262</sup> Ebenda.

<sup>263</sup> Berechnet nach Poelman, Bronnen, n. 2205 (1438–1458). Da diese und die folgenden Angaben auf der Grundlage der Salzladung berechnet wurden, kann die wirkliche Tragfähigkeit der Schiffe noch größer gewesen sein. Unter Schiffslast sind hier 2 Tonnen im Gewicht von annähernd 1000 kg zu verstehen.

<sup>264</sup> Um die Mitte des 16. Jh. rechnete man pro Mann der Schiffsbesatzung 5, auf holländischen Schiffen schon etwa 7 Last. Siehe hierzu Vogel, a. a. O., S. 306.

<sup>265</sup> Poelman, Bronnen, n. 2205.

Einzelerscheinung. Wie aus einer Baukostenaufstellung der Jahre 1402–1416 für Schiffe des deutschen Ordens hervorgeht, hatten 22 Hulke und Koggen – Kreier und Schuten wurden bei der Berechnung ausgenommen – eine durchschnittliche Größe von etwa 128 Last.<sup>266</sup> Mit 90 Last waren nur 2 Schiffe kleiner als 100 Last, 16 Schiffe waren 100–149, 3 Schiffe 150 und 1 Schiff 200 Last groß.<sup>267</sup>

Die von den wendischen Städten in der Bergenfahrt eingesetzten Fahrzeuge sollen nach Bruns etwa 40 Last<sup>268</sup> getragen und die Schiffe, die nach Island fuhren, eine Größe von 60 Last gehabt haben.<sup>269</sup>

Es gibt für das 15. Jahrhundert keine Untersuchungen oder auch nur nachdrückliche Hinweise, die eine höhere durchschnittliche Tragfähigkeit der holländischen Handelsschiffe bestätigen würden. Für die holländische Ost-West-Fahrt nimmt Vogel eine mittlere Größe von 75 Last an.<sup>270</sup> Nach einer Schadenliste aus den Jahren 1510–1511 berechnet er bei 42 holländischen Kauffahrern eine Durchschnittsgröße von 100 Last.<sup>271</sup> Aus Enkhuizen erfahren wir aus einer Chronik die Größe von 32 Schiffen und die Namen der Schiffer, die „met groote schepen buiten de duinen varen“. 59 Last betrug die Durchschnittsgröße aber 15 Schiffe waren nur 23–50 Last groß.<sup>272</sup> Die gleiche Durchschnittsgröße meldete die „Enqueste“ von 1514 für die Schiffe der waterländischen Dörfer.<sup>273</sup>

75 Last für die größeren Kauffahrer und 30 Last für die Boyer und Büsen als mittlerer Wert für die Tragfähigkeit der Schiffe stellen eine untere Grenze dar, die den realen Verhältnissen sicher sehr nahe kam.<sup>274</sup> Sicher hat es vereinzelt schon Kog-

<sup>266</sup> Berechnet nach Vogel, Geschichte d. dt. Seeschifffahrt, S. 420, Tab. II.

<sup>267</sup> Ebenda.

<sup>268</sup> Bruns, Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik, Berlin 1900, S. XXX f., XCI f. Vogel hält diese Schätzung für zu hoch.

<sup>269</sup> Baasch, E., Die Islandfahrt der Deutschen namentlich der Hamburger, vom 15.–17. Jh., Hamburg 1885, S. 101.

<sup>270</sup> Vogel, W., Zur Größe der europäischen Handelsflotten, S. 303.

<sup>271</sup> Ebenda, vgl. auch HR 3 IX, n. 363.

<sup>272</sup> Brandt, G., Historie Enkhuizen, S. 31 f.

<sup>273</sup> Vogel, a. a. O., S. 305.

<sup>274</sup> 1477 bei der Einstufung der Schiffe für die Zahlung eines Pfundgeldes durch die Räte des Herzogs von Burgund wurden folgende Größengruppen festgelegt: Schiffe bis zu 60 Last, von 60–100 Last, von 100–150 Last und über 150 Last. Bei der erneuten Vorlage im Jahre 1479 gab es eine Gruppe von 100–200 Last und eine bis zu 250 Last (Posthumus, De osterse handel, S. 102 f.; vgl. auch Poelman, Bronnen, n. 1857. Diese Größenangaben decken sich auch mit den Untersuchungen anderer holländischer Historiker. De Jonge weist nach, daß die Schiffe, die für den Schutz von holländischen Handelsflotten eingesetzt wurden, in der 2. Hälfte des 15. Jh. 80, 90 und 100 Last groß waren. Erst von der ersten Hälfte des 16. Jhs. ab nahm ihre Größe merklich

gen oder Hulke von 200 Last und vielleicht sogar mehr im Frachtverkehr gegeben. Rentabilitätsbestimmend für die gesamte holländische Handelsflotte können sie kaum gewirkt haben. Nicht ohne Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Schifffahrt waren technische Neuerungen, wie sie von der Mitte des 15. Jahrhunderts ab im holländischen Schiffbau nachgewiesen werden können. In Hoorn wurden 1460 die ersten Carviel-schepen gebaut zunächst vor allem als „boeyers“ und „smakken“, also kleinere Schiffstypen.<sup>275</sup>

Die Frachtfahrt muß aber, das steht außer Zweifel, bei der Suche nach den Ursachen in den Vordergrund der Betrachtungen gerückt werden. Nicht nur weil sie wesentlich zur Entwicklung und zum Erfolg des holländischen Handels beitrug, sondern weil sie als eine der wichtigsten Stützen beim wirtschaftlichen Vorstoß der Holländer in die Ostsee zu werten ist. Ihren Ausgang nahm die Frachtfahrt von der Binnenschifffahrt, die, bedingt durch die zahlreichen Wasserläufe, seit den frühesten Zeiten mit wachsendem Warenverkehr eine wirtschaftliche Notwendigkeit darstellte. Gefördert durch die geographische Lage des Landes als Durchgangsgebiet für den wichtigen Ost-West-Handelsverkehr, wie für den in nordsüdlicher Richtung, wuchs sie bald über ihren Wirkungsbereich als Vermittlerin des noch unbedeutenden Warenaustausches unter den holländischen Städten und Landgebieten hinaus und übernahm ihre wichtige Funktion im Durchgangshandel der Grafschaften Holland, Seeland und Westfriesland. Die holländischen Binnenlandfahrer transportierten Güter der spanischen und portugiesischen Kaufleute, wie Südweine, Früchte, Eisen, Alaun, Wolle und Waid, von deren Niederlassung in Middelburg, in alle Gebiete der Niederlande ebenso wie

---

zu und erreichte 150, 200 und 250 Last. (De Jonge, II. T., 1. Stück, S. 88). Mollema schließt sich dieser Auffassung an (Bd. I, S. 101).

Die Anzahl der Besatzungsmitglieder von den 1475 durch die Franzosen aufgebrachten 70–80 Schiffen, über deren Größe keine weiteren Angaben zu ermitteln waren, gibt er mit 25 an. Siehe hierzu auch HUB X, n. 402 (15. 4. 1475). Die nach Danzig segelnden Schiffe konnten aber noch bedeutend kleiner sein. 1456 hatten ein Ewer und ein Kreier aus Hoorn, deren Schiffer in Danzig Geschäfte betrieben, nur 7 bzw. 9 Mann Besatzung. HUB VIII n. 487 (12. 8. 1456). Noch 100 Jahre später, 1565, zählten von 99 niederländischen Schiffen, die den Sund 2996mal passierten – die Zuiderseer sind jetzt schon hinzugerechnet – 176 zur ersten Größengruppe (über 100 Last), 773 zur 2. (von 30–100 Last) und 50 zur 3. (unter 30 Last).

Schiffskäufe in anderen Städten, der Bau von Schiffen für holländische Rechnung, wie es in Danzig geschah, (s. Poelman, Bronnen, n. 1853, HUB VIII, n. 225, n. 233) gemeinsamer Partensbesitz u. a. m. haben sicher ausgleichend gewirkt.

<sup>275</sup> Velius, S. 76 men begon voortan Carviel-Werk te maken; te weten, de planken te voegen niet op malkander maer d'een tegen d'andern een met een naet tuschen beyden... Auch in Seeland, so meldet die Chronik, werden jetzt Schiffe auf solche Art und Weise gebaut.

die Fracht der englischen Kaufleute. Von Dordrecht holten sie für die nordholländischen Städte Waren, die aus dem Rheinland, aus Jülich, Berg oder Köln kamen. In großer Menge wurden auf diesen Wasserwegen die Güter des Ost-West-Verkehrs von holländischen Binnenschiffern verfrachtet.<sup>276</sup>

Die Binnenschiffer – sie waren in der Regel Eigentümer des ganzen oder halben Schiffes – blieben sozial unter den Schiffern der internationalen Frachtfahrt. Sie waren in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts in vielen Städten in Gilden organisiert, die häufig gegeneinander konkurrierten oder, wie 1473 in Amsterdam, zur Durchsetzung von Monopolbestrebungen auf dem Frachtmarkt fusionierten.<sup>277</sup>

Den Aufschwung der Binnenlandfahrt spiegeln neben einer steigenden Anzahl von Rheinschiffen, Schuten und Kähnen auch qualitative Veränderungen in der Organisation des Verkehrs wider. Im 15. Jahrhundert noch in bescheidenem Maße, im 16. Jahrhundert dann ausgeprägt, entwickelte sich ein Linienverkehr moderner Form, die Beurtschiffahrt.<sup>278</sup> Regelmäßige Frachtfahrten nach England und Frankreich sind schon aus früheren Zeiten bekannt. Bei der Beurtfahrt handelte es sich jedoch um eine Art von Liniendienst mit regelmäßigen Fahrten ohne Rücksicht auf das Ladungsangebot. Von Amsterdam gingen im 16. Jahrhundert solche „beurtveeren“ nach Dordrecht, Antwerpen, Seeland, Gent, Brüssel, Deventer, Middelburg, Arnheim, Hoorn, Enkhuizen und Utrecht.<sup>279</sup> Die wirtschaftliche und handelspolitische Bedeutung so stabiler Verkehrsverbindungen war groß. Schon früh, im 13. Jahrhundert, dehnten holländische Frachtfahrer ihre Fahrten auf das Küstengebiet aus, lösten sich auch von der Küste und wandten sich im 14. Jahrhundert den bekannten Verkehrsrichtungen zu, in welchen sich die Holländer im 15. Jahrhundert gegenüber starken Konkurrenten behaupten mußten.

Die Bedeutung der holländischen Schiffahrt geht noch weit über den Transport der ständig wachsenden Warenmengen hinaus. Es sei hier nur auf wechselseitig anregende Beziehungen zu anderen Wirtschaftszweigen, wie etwa dem Heringsfang oder dem Schiffbau, hingewiesen. Mit der Schiffahrt der Holländer, deren Kern die Flotte der großen Kauffahrerschiffe bildete, entwickelte sich die ausschlaggebende Kraft für die später überragende ökonomische, politische und militärische Stellung des Landes in Europa.

<sup>276</sup> Ketner, a. a. O., S. 191 ff.

<sup>277</sup> Te Gouw, a. a. O., S. 276.

<sup>278</sup> Fuchs, J. M., *De Amsterdamse beurtvaart op de Duitse Rijnhavens*, S. 30 ff.

<sup>279</sup> Baasch, E., *Holländische Wirtschaftsgeschichte*, S. 171. Diese Schiffe, in der Regel Schuten und Kähne, die sich von Pferden gezogen oder in der Zuidersee und im Wattenmeer durch Segelkraft fortbewegten, transportierten sowohl Güter als auch Personen.

Im 15. Jahrhundert müssen jedoch noch einige andere Aspekte auf dem Gebiet der Frachtfahrt berücksichtigt werden. Mit der Produktion und dem Handel von Massengütern wurde die Frage des Transports, die bei dem mengenmäßig geringen Handel mit Luxusgütern für eine nur kleine Schicht der herrschenden Klasse von untergeordnetem Belang gewesen war, zu einem Problem von vordringlicher Wichtigkeit. Der kostspielige Transportweg konnte den Handelsprofit empfindlich schmälern. Der Seetransport setzte zu diesen Zeiten nicht nur vielfältige technische Perfektion voraus, sondern er war bis zum Aufkommen des Schienenverkehrs auch die schnellste und zugleich billigste Art der Warenbeförderung. Um die Zeit Karls d. Kühnen – auf Grund der Quellenbelege können relativ genaue Schätzungen vorgenommen werden – fuhren in der holländischen Frachtfahrt 230–240 größere Kauffahrer, Hulke und Marsschiffe, dazu 60 Boyer im Küstenverkehr nach Hamburg, Frankreich und England.<sup>280</sup> Die Größe der gesamten Handelsflotte Hollands und Seelands muß mit 30 000 Last angenommen werden.<sup>281</sup>

Gegen Ende des 15. Jahrhunderts kann nach Angaben in den Sundzollisten mit 300 niederländischen Ost-West-Fahrern und einer Gesamttragfähigkeit von etwa 20 000 Last auf dieser Route gerechnet werden.<sup>282</sup> Den in dieser Zeit in der Baien- und Ost-West-Fahrt eingesetzten hansischen Schiffsraum schätzt Vogel auf insgesamt 10 000 Last.<sup>283</sup> Sicherlich sind bei den Zahlenangaben Unsicherheitsfaktoren zu berücksichtigen. Dennoch wird deutlich, daß die Holländer schon im 15. Jahrhundert auf dem Gebiet der technisch fortgeschrittensten Form des Warentransportes, der Umlandfahrt, mit einem beachtlichen Frachtangebot in Erscheinung treten konnten. Der Erfolg und die Rentabilität dieses Erwerbszweiges lagen nicht so sehr in der Größe der Schiffe, sondern in der Masse des Frachtraumes, der den differenzierten Erfordernissen des Ostseeverkehrs entsprach.

Der Einsatz von Schiffen großer Tragfähigkeit war im 15. Jahrhundert noch in besonderem Maße von Gegebenheiten wie der Tiefe des Fahrwassers, dem technischen Stand der Ein- und Ausladevorrichtungen u. a. m. abhängig, die nicht oder nur sehr mittelbar durch das Einwirken der Frachtfahrer beeinflusst werden konnten. Der

<sup>280</sup> Vogel, W., Zur Größe der europäischen Handelsflotten, S. 304. Vogel nimmt die Informacie zur Grundlage seiner Berechnungen.

<sup>281</sup> Ebenda. Hierunter rechnet Vogel auch etwa 9000 Last für die rd. 300 Heringsbüsen. Diese sollte man nicht unbedingt aus dem Frachtraumangebot ausklammern, da die Heringsbüsen außerhalb der Fangzeiten häufig im Frachtgeschäft zu finden waren.

<sup>282</sup> Ebenda, S. 303.

<sup>283</sup> Ebenda, S. 280. Der gesamte Frachtraum der Hansestädte war nach dieser Berechnung mit 30 000 Last größer als der holländische. Von dieser Zahl entfielen jedoch 2000 Last auf die Island- und Bergenfahrt, 7500 Last auf den inneren Nordseeverkehr und 10 000 Last auf den inneren Ostseeverkehr.

Besuch von Klipphäfen, der Handel in den kleineren Ostseehäfen und das Vordringen bis zu den Produzenten der Handelsgüter waren nur mit beweglichen kleineren Fahrzeugen mit geringem Tiefgang möglich. Die entscheidenden Anforderungen an die Frachtfahrt waren in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts andere als ein Jahrhundert später.

Nun war die Umlandfahrt nicht ausschließlich den holländischen Schiffern vorbehalten, auch die Schiffe des Ordens, der livländischen Küste und der wendischen Städte umfuhren Jütland in größerer Zahl. Dennoch konnten von den wendischen Städten, insbesondere von Lübeck und Hamburg, kaum nachhaltige Impulse für diesen Handelsweg ausgehen. Die ängstlich gewahrte und immer wieder erbittert verteidigte monopolistische Konzentration des Handelsverkehrs auf den traditionellen Landweg mußte sich über lange Zeit hemmend auswirken.

Der Schifffahrtsweg durch den Sund wurde nicht nur für den Transport der Massengüter wie Holz, Getreide und Salz benutzt. Holländer wie Engländer hatten keine Bedenken, ihre Tuche und andere wertvolle Waren in beträchtlichen Mengen dem Seeverkehr anzuvertrauen.

Die Holländer konnten sich außerdem auf eine gut organisierte, weiterführende Binnenschifffahrt stützen, deren Wasserstraßen bis in wichtige Produktionszentren des hansischen Handels und dort häufig bis zur einzelnen Fabrikationsstätte führten. Der Umlandweg als zukunftssträchtige Frachtstraße trug so wesentlich zur Ausbildung eines allgemeinen Marktes bei. Die Frachtfahrt – die Binnenlandfahrt wie die Überseefahrt – war nicht zuletzt Geburtshelfer bei der Entwicklung des holländischen Handels.

Mit der Benutzung der holländischen Binnenlandwege durch Kaufleute aus den Ländern der Ost- und Nordseeküste, Westeuropas und der südlich von Holland gelegenen Gebiete entwickelten sich nach und nach Stapel- und Umschlagplätze, die einen großen Teil des Durchgangshandels auf sich zu ziehen vermochten. Neben Brielle, Dordrecht und Amsterdam, die für das 14. Jahrhundert als Beispiele dieser Entwicklung gelten können, entstanden eine Reihe weiterer Handelsplätze und Umschlaghäfen.<sup>284</sup> In der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts vermittelt das oben besprochene Kamper Pfundzollregister einen Eindruck von der Zahl der am Durchfuhrhandel beteiligten Städte und Ortschaften wie vom Umfang der Waren. Die Aufwärtsentwicklung setzte sich, unterbrochen zwar von vorübergehender Stagnation und selbst wirtschaftlichem Rückgang, bis ins 16. Jahrhundert fort.<sup>285</sup>

<sup>284</sup> Vgl. hierzu Ketner, a. a. O., S. 133 ff.

<sup>285</sup> Die Verlegungen des Hansekontors im 14. Jahrhundert von Brügge nach Dordrecht (1358–60 und 1389/90) und die bekannten Stapelverlegungen im 15. Jahrhundert trugen zweifellos zur Vermehrung des Durchgangsverkehrs bei.



Wirtschaftlich hemmend wirkten sich die binnenländischen Zölle aus, die immer wieder Anlaß zu Klagen gaben und nicht selten zu Gegenmaßnahmen der geschädigten Kaufleute führten.<sup>286</sup> So versuchte die holländische Regierung, nachdem festgestellt worden war, daß die Warenbewegung im letzten Drittel des 15. Jahrhunderts bedeutend zugenommen hatte, die Zölle und Geleitsgelder für in- und ausländische Kaufleute zu erhöhen.<sup>287</sup> Da schon vorher mehrfach die Zölle verändert und erhöht worden waren, stieß die Durchsetzung der Maßnahme bei Holländern ebenso wie bei Engländern, Spaniern und Hansekaufleuten auf erbitterten Widerstand.<sup>288</sup>

Der Aufschwung von Binnenfahrt und Durchgangshandel muß in engem Zusammenhang mit dem Anwachsen der holländischen Schifffahrt im Kanal, in der Nord- und Ostsee gesehen werden. Hier wird der Prozeß noch deutlicher sichtbar. Während im 13. Jahrhundert und bis ins 14. Jahrhundert hinein Holländer in der relativ entwickelten Englandfahrt ausschließlich fast als Frachtfahrer anzutreffen waren, nahm der Anteil holländischer Befrachter erst seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts allmählich zu.<sup>289</sup>

Im 15. Jahrhundert ist nicht nur auf dieser Route ein ständig steigender Einfluß holländischer Kaufleute zu beobachten. Das weitere Anwachsen des wirtschaftlichen Potentials wie der damit verbundenen Konkurrenz gegenüber den wendischen Städten war in besonderem Maße auf diesen Entwicklungsprozeß vom Frachtfahrer zum Kaufmann zurückzuführen. Ähnlich wie in der Englandfahrt überwog auch im beginnenden Ost-West-Verkehr des 14. Jahrhunderts der Frachtfahrer noch völlig. Zwar können im Hamburger Bierhandel mit Amsterdam um die Mitte des 14. Jahrhunderts 15 holländische Kaufleute festgestellt werden, die in der Mehrzahl zugleich Schiffer waren, jedoch war weder ihre Anzahl noch die von ihnen umgesetzte Menge wirtschaftlich bemerkenswert.<sup>290</sup> In der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts zeichnete sich deutlich das Aufkommen einer holländischen Kaufmannschaft in verschiedenen Städten ab, ohne daß die Kaufleute schon eine exponierte Stellung im städtischen Leben einnahmen oder nachdrücklich anstrebten. Im 15. Jahrhundert wuchsen mit der Zahl der Angehörigen des Kaufmannsstandes ihr Geldvermögen, ihre wirtschaftliche Bedeutung wie ihr Wirkungskreis.

In den Kamper Pfundzollisten stehen neben 24 Namen von Amsterdamer Bürgern, die eindeutig nur als Frachtfahrer nach Deventer kamen, 34, die Schiffer und Kauf-

<sup>286</sup> Poelman, Bronnen, n. 1837 (1446); HR 3 I, n. 222 § 13, n. 223 § 6, n. 224 § 9. Die bekanntesten Zollstellen waren Gervliet, Gouda, Gouwsluis, Sparendam, Jersckerord.

<sup>287</sup> HR 3, II n. 471-483.

<sup>288</sup> Ketner, a. a. O., S. 135 ff.

<sup>289</sup> Siehe hierzu S. 72.

<sup>290</sup> Ketner, a. a. O., S. 4.

leute zugleich waren.<sup>291</sup> Daneben meldet das Register eine große Anzahl von „Comans“, die sich darin unterschieden, daß die einen mit einem bunten Sortiment von Waren, andere mit nur einer Warenart Handel trieben oder daß sie ausschließlich als Groß- oder als Kleinhändler ihren Geschäften nachgingen.<sup>292</sup> Die Bezeichnung Schifferkaufmann findet sich mehrfach in den Quellen, und die Identität von Schiffern und Kaufleuten im Schriftverkehr, in Handelsvereinbarungen und Verträgen fixierte eine ökonomische Realität.<sup>293</sup>

Der holländische Eigenhandel gewann einen Teil des erforderlichen Eigenkapitals aus der Frachtfahrt, aus einem Gewerbe, das dem damals höchsten technischen Stand entsprach. Sowohl die Wattenfahrt wie die später wichtigere Umlandfahrt setzten gute Fahreigenschaften der Schiffe und hervorragendes seemännisches Können voraus.

Wenn vom Übergang vom Frachtfahrer zum Kaufmann gesprochen wurde, sollte hierbei der Bedeutungsschwerpunkt nicht so sehr in der kausalen Folge, sondern vielmehr in den strukturellen Veränderungen des Systems Handel-Frachtfahrt gesehen werden. Der Handel entwickelte sich zu einem wesentlichen Teil mit der Frachtfahrt und daneben, ohne daß diese in ihrer Bedeutung eingeschränkt worden wäre.<sup>294</sup> Im 15. und in den folgenden Jahrhunderten wurde hieraus ein sich wiederholender dynamischer Prozeß. Frachtfahrer wurden Kaufleute, und Kaufleute legten ihr Kapital im Frachtgeschäft an. Trennende Faktoren traten auf dieser Ebene nicht zuletzt dadurch zurück, daß in der Frachtfahrt im 15. Jahrhundert in enger Wechselwirkung mit dem Handel ebenfalls Elemente der neuen Produktionsweise sichtbar wurden, die Anfänge der kapitalistischen Reederei nämlich, wobei sich ein Teil der Handelskaufleute wie einzelne Reeder außerdem mit der Anlage ihres Kapitals in der Produktion engagierten.<sup>295</sup> Die enge Verbindung eines hochentwickelten Frachtfahrtsystems mit

<sup>291</sup> Ketner, a. a. O., S. 98 f.

<sup>292</sup> Ebenda. Etwa um dieselbe Zeit bieten Danziger Bürgerschaftslisten ein ähnliches Bild. (WPA Gdańsk 300 D/19,79). Mit der Flotte von 40 Baiensalzschiffen und 80 kleineren in der Regel wohl mit Heringen beladenen Fahrzeugen kam eine große Anzahl Kaufleute, die die Schiffe befrachtet hatte, nach Danzig. Daneben war eine Reihe von Schiffen Eigentümer eines Teils der Ladung.

<sup>293</sup> Poelman, Bronnen, n. 2129 (9. 7. 1425), n. 1466, n. 1512, n. 1992, n. 2257, n. 2319. HUB X n. 926 (16. 9. 1481). WAP Gdansk 300 D/19,156. Auch Małowist hebt die Rolle der holländischen Kaufleute hervor (Małowist, Handelspolitik des Adels in den Ostseeländern, S. 37).

<sup>294</sup> Die reine Frachtfahrt für ausländische Kaufleute, auch für die der wendischen Städte, blieb nach wie vor eine wichtige holländische Erwerbsquelle. Vgl. Sneller/Unger, Bronnen handel met Frankrijk, n. 119, 120 (6. 5. 1427); Poelman, Bronnen, n. 1945 (21. 2. 1448); HR 2 V, n. 251 (30. 5. 1462) u. a.

<sup>295</sup> Posthumus, De Osterse handel, S. 92. P. sieht diesen Prozeß im Übergang des Eigentums an Schiffen an Bürger der Städte, im Eindringen des Schiffspartenwesens in die Frachtfahrt, in dem

einem durch die geographische Lage begünstigten Handel konnte zu einem schnelleren Umschlag des investierten Kaufmannskapitals sowohl im Handel wie in der Frachtfahrt führen.<sup>296</sup> Es wurde bisher wenig beachtet, daß dieser Vorgang in Holland – von Amsterdam sind mehrere Einzelheiten bekannt – durch eine protektionistische Schifffahrts- und Handelspolitik gefördert wurde. In vier instruktiven Keuren legte der Magistrat von Amsterdam am 31. Mai 1473 fest, daß alle Schiffer, die Amsterdamer Bürger waren und aus dem Ostseegebiet durch das Marsdiep oder das Vlie kamen, unmittelbar den Hafen von Amsterdam anlaufen mußten.<sup>297</sup> Zum anderen durften Amsterdamer Bürger Schiffsparten nur mit fremden Schifffern haben, wenn diese vor Gericht erklärt hatten, sich gleichfalls der Ordonnanz zu unterwerfen.<sup>298</sup> Die tiefergehende Bedeutung und Wirkung der Keuren lassen sich nicht auf unbedeutende gegen die westfriesischen und waterländischen Dörfer gerichteten Konkurrenzmaßnahmen beschränken.<sup>299</sup> Vielmehr erwuchs aus einer ursprünglich gegen die hansische Stapelpolitik gerichteten Ordonnanz für die folgenden Jahre ein wesentlicher Grundzug der Amsterdamer Handelspolitik, dessen Konstanz durch die politischen Veränderungen innerhalb der Stadt im Jahre 1477 noch gefördert wurde.<sup>300</sup>

Das Ziel der Keuren ist klar: Waren und Schiffe sollten in die Stadt geleitet, und damit sollte von Handel und Schifffahrt auf den Hafen von Amsterdam konzentriert werden. Es waren Bestrebungen, die sowohl eine antihansische Tendenz als auch den Konkurrenzkampf holländischer Städte untereinander zum Ausdruck brachten.<sup>301</sup>

---

damit verbundenen Aufkommen von „zetschipperi“ und in der zunehmenden Enteignung und Proletarisierung der Masse der Schiffsbesatzung. Den ökonomisch stets schwächer werdenden Schifffern traten zunehmend kapitalkräftigere Personen gegenüber, die ihre Macht über die Schifffahrt ausbreiteten.

<sup>296</sup> Vgl. hierzu auch Hroch, M., *Ůoha zapadovevropskeno kapitalu ve z prostred kovani obchodu s vychodni Evropou*, in *Acta universitatis Carolinae* 1964, *Philosophica et historica* 2, S. 17.

<sup>297</sup> Vgl. Posthumus, a. a. O., S. 77 ff. HUB X, n. 757. Diese Anordnung war zwei Jahre zuvor schon einmal ausgesprochen worden. Die Strafen von 1½ Gulden pro Last der Größe des Schiffes bei Nichtbefolgung waren empfindlich.

<sup>298</sup> Ketner, a. a. O., S. 148. Die Nichtbefolgung zog den Verlust des Bürgerrechts und eine Strafe in Höhe von 20 Pf. gr. nach sich. Die beiden anderen Keuren betrafen die gewerbliche Produktion Amsterdams.

<sup>299</sup> Ketner, a. a. O., S. 148. K. sieht ausschließlich diesen Aspekt.

<sup>300</sup> Posthumus, *De Osterse handel*, S. 79 ff.

<sup>301</sup> Ebenda, S. 89 ff. P. wirft in diesem Zusammenhang überhaupt die Frage nach den Ursachen dafür auf, daß in Amsterdam in einer Periode, in der alle Städte Hollands eine rückläufige Entwicklung durchmachten, die Wirtschaft einen beachtlichen Aufschwung nahm. P. findet nur eine Erklärung dafür: die Energie der Amsterdamer und anderer Unglück.

Es drängt sich, noch bestärkt durch die mehrfache Wiederholung der Bestimmungen wie durch den großen Kreis der Betroffenen, ein Vergleich mit dem Stapel in Brügge auf. Der oft zitierte von allen Einschränkungen freie holländische Handel scheint also ebenfalls gewissen Reglementierungen unterworfen worden zu sein. Umso erstaunlicher ist es, daß kaum ein Wort des Protestes gegen die Keuren bekannt geworden ist. Das läßt den Schluß zu, daß einschränkende Auswirkungen nicht so sehr im Vordergrund gestanden haben können und daß bei einer Wertung der Maßnahmen andere Gegebenheiten stärker ins Blickfeld gerückt werden müssen.

Zunächst erließ und erneuerte der Magistrat die Keuren zu einer Zeit, in welcher die ersten Erfolge Amsterdams beim Ausbau seiner führenden Stellung sowohl im Außenhandel als auch im Verkehr mit anderen holländischen Städten für einen größeren Kreis sichtbar und spürbar wurden. Alte Verbote, wie das der Gesellschaft zwischen Amsterdamer und fremden Kaufleuten und Schiffern existierten in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts nicht mehr. Im Gästehandel herrschten, wie es schon in Middelburg und anderen seeländischen Orten festgestellt werden konnte, größere Freiheiten als in den Handestädten.<sup>302</sup> Verbotsbestimmungen für den Kleinhandel mit Holz, Bier, Laken, Häuten und Fellen verschwanden etwa von 1450 ab.<sup>303</sup> Auf dem Gebiet der Löhne und Preise griff die städtische Regierung nur in Notzeiten ein.

Ähnlich wie in der Produktion jedoch war der Handel von dualistischem Charakter. In ihm waren auch jetzt noch mittelalterliche Züge nicht zu übersehen.<sup>304</sup> Es war ein komplizierter dialektischer Entwicklungsprozeß, in welchem sich seit der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts die allgemeine Tendenz zum ungehinderten, freien Handel durchzusetzen begann. Beachtung verdient in diesem Zusammenhang die Tatsache, daß im Gegensatz zu hansischen Stapelordnungen nie der Versuch gemacht wurde, fremde Kaufleute, die nicht freiwillig eine Handels- oder Schiffsgemeinschaft mit Amsterdamer Bürgern eingegangen waren, diesen Bestimmungen zu unterwerfen. Der Erfolg der Keuren hing entscheidend von der gesamten ökonomischen Entwicklung der Stadt und auch des Landes ab. Unter dem Aspekt des Schutzes und der Förderung der von den Elementen einer neuen Produktionsweise stark durchsetzten Wirtschaftszweige müssen die Maßnahmen als progressiv gewertet werden. Sie begün-

---

<sup>302</sup> Ebenda, S. 45.

<sup>303</sup> Ebenda, S. 44.

<sup>304</sup> Sie offenbarten sich u. a. in Zins- und Leihverboten, die in den siebziger Jahren vorübergehend erlassen wurden. Ebenda, S. 45.

stigten außerdem den Konzentrationsprozeß, der in Holland in den letzten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts besonders kräftig zutage trat.

Frachtfahrt und Handel und ihre wechselseitigen Beziehungen weisen zwar den Weg, reichen aber allein nicht aus, den wirtschaftlichen Aufschwung wie die expansive Kraft des Landes zu erklären. Erst die aufblühenden holländischen Gewerbezentren mit ihrer Warenproduktion für einen großen internationalen Markt vollendeten den Bund.

Schon mehrfach klangen die engen Beziehungen von Handel und eigener Warenproduktion an. Ausgeprägt traten sie im Tuch-, Herings- und Bierhandel hervor. Im Verlauf des 15. Jahrhunderts konnten die Erzeugnisse der holländischen Tuchproduktion in vielen Gebieten Europas einen Platz neben denen der traditionellen flandrischen Tuchmacherstädte erwerben. Die Zahl der auf den Märkten gehandelten Laken nahm sich häufig recht bescheiden gegenüber den flandrischen und Brabanter Tuchen aus, aber eine Entwicklungstendenz ist auf vielen Absatzmärkten festzustellen. Während bei den Produzenten der flandrischen und Brabanter Tuchmacherorten ein gewisser Rückgang zu verzeichnen war, gewann das holländische Tuch ständig an Boden.<sup>305</sup>

Das gilt besonders vom hansischen Kerngebiet, von Niedersachsen und den wendischen Städten, von Rußland und Skandinavien. Überall tauchten hier im Verlauf des 15. Jahrhunderts die Namen der holländischen Städte wie Leiden, Amsterdam, Haarlem, Delft, Naarden, Rotterdam, Schiedam, Hoorn und anderer auf.<sup>306</sup> In Preußen finden sich die ersten Hinweise auf holländische Tuche schon um 1400. Als Herstellungsorte werden sehr früh Leiden, etwas später Amsterdam und Dordrecht genannt.<sup>307</sup> Außer auf den Handelsplätzen im Ostseegebiet und den Holland benachbarten Märkten und Messen war das holländische Tuch in weiteren Gebieten in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts nur spärlich verbreitet.<sup>308</sup>

<sup>305</sup> Ammann, Deutschland und die Tuchindustrie Westeuropas im Mittelalter, HGBll. 72, 1954, S. 1 f.

<sup>306</sup> HUB IX, n. 558. Die Verlustmeldung über ein Schiff, das 1469 von Lübeck nach Reval gehen sollte, vermittelt ähnlich wie eine Reihe schon zitierter Zollrechnungen ein Bild von der Fülle der verschiedenen Tucharten. 2400 Stück Tuch gingen mit diesem Schiff verloren. Davon kamen 360 aus Poperinge, 300 aus Aalst, 200 aus Commines, 100 aus Leiden, 300 aus Naarden und 200 waren englischer Herkunft.

<sup>307</sup> Ammann, S. 52.

<sup>308</sup> Ebenda, S. 53 f. A. weist holländische Tuche 1441 in Erfurt, 1450 in Görlitz und Spandau nach.

Das änderte sich in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts. Über die Wasserstraßen des Rheins und der Donau – die Tuche wurden in größeren Mengen auf der Frankfurter Messe gehandelt – erreichten die holländischen Erzeugnisse viele Orte in Mittel- und Süddeutschland. Sie sind 1467 in Leipzig, 1471 in Zwickau, 1487 in Arnstadt und 1490 am Bodensee nachzuweisen.<sup>309</sup> In Schwaben und Franken war der Absatz gegenüber flandrischen, Brabanter und englischen Tuchen nur gering. Er ist jedoch in Augsburg, Nürnberg und Regensburg und zur gleichen Zeit auch in Kassel, Marburg und Eschwege belegt.<sup>310</sup>

Im Elsaß werden in den Quellen zu Beginn des 15. Jahrhunderts nur flandrische und Brabanter Herkunftsorte für gehandelte Tuche genannt. Von der Mitte des Jahrhunderts ab finden sich daneben Leiden, Delft und Amsterdam.<sup>311</sup>

Aber auch auf Märkten der Schweiz und in Österreich waren von dieser Zeit an holländische Tuche anzutreffen.<sup>312</sup>

Der Überblick über die Ausweitung des Absatzgebietes wird durch die Importziffern holländischer Waren nach Danzig noch instruktiver. Im Jahre 1498 kamen nicht weniger als rund 40% aller nach Danzig gebrachten Tuche aus holländischen Städten. 1506 stieg der holländische Anteil am Import dieser Tuche auf 45%.<sup>313</sup>

Diese Entwicklung führt unmittelbar zu der Frage nach den Beziehungen zwischen der Produktion und dem Handel im holländischen Tuchgewerbe. In Leiden, wo diesem Problem wegen der günstigen Quellenlage am ersten nachgegangen werden kann, zeigt sich, daß Produktion und Handel in sehr enger Verbindung miteinander standen. Schon bei der Einfuhr der Wolle und anderer für die Tuchproduktion notwendiger Rohstoffe waren die Drapeniers mit Erfolg bemüht, den Zwischenhandel auszuschalten. Sie kauften in der Regel in Gesellschaft mit mehreren Tuchproduzenten, geschützt durch städtische Verordnungen, Wolle und Rohstoffe unmittelbar vom Stapel in Calais oder auf anderen Märkten.<sup>314</sup>

Beim Verkauf der fertigen Produkte durchzog das nachdrückliche Bestreben der holländischen Tuchproduzenten, jeden Zwischenhändler – insbesondere die hantierenden Kaufleute – auszuschalten, den Absatz während des ganzen Jahrhunderts. Bei

<sup>309</sup> Ebenda, S. 55.

<sup>310</sup> Ebenda.

<sup>311</sup> Ebenda, S. 56. So in Straßburg 1471 und 1478, Schlettstadt 1463, Kloster Salem am Bodensee 1490, Colmar 1456, Masmünster 1481.

<sup>312</sup> In Bern, Basel und Zürich wurden seit 1478 Tuche aus Amsterdam, Leiden, Haarlem und Delft gehandelt. In Wien und Salzburg kamen holländische Tuche gegen Ende des 15. Jahrhunderts auf den Markt.

<sup>313</sup> Samsonowicz, H., Handel zagraniczny Gdańska w XV w., S. 330.

<sup>314</sup> Posthumus, Geschiedenis Leid. lakenind., S. 233 f.

der Einfuhr der Tuche in das Ostseegebiet nahmen die Kaufleute der Hansestädte in den ersten Jahrzehnten fast noch eine monopolartige Stellung ein. Das ist verständlich, da sie, als die holländischen Tuche nach Menge und Qualität marktfähig wurden, neben dem erforderlichen Kaufmannskapital schon durch den Handel mit den flandrischen Erzeugnissen über einen organisierten Absatzmarkt verfügten.<sup>315</sup>

Erst seit den fünfziger Jahren des 15. Jahrhunderts konnten die Drapeniers mehr und mehr dazu übergehen, die Tuche in den Hansestädten wie in anderen Orten selbst zu verkaufen und damit einen Teil des Handelsgewinns für sich verbuchen. Die ständigen Auseinandersetzungen zwischen den Holländern und den wendischen Städten in den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts, aber auch danach, erschwerten die Entwicklung des holländischen Eigenhandels.

Hatten die holländischen Drapeniers sich vorher darauf beschränkt, ihre Tuche auf die bekannten Märkte nach Kampen, Zwolle, Deventer, Zutphen, Bergen op Zoom, Brügge, Antwerpen und Amsterdam zu bringen, so begannen sie jetzt, den Kontakt mit den Abnehmern in den Städten des Auslandes direkt herzustellen. Den Erfolg dieser Bemühungen spiegelt ein Teil der holländisch-wendischen Verhandlungen zu Utrecht in den Jahren 1471–1474 wider. Hier stand der aktive Handel der holländischen Kaufleute mit den Waren ihrer Produktion wiederholt im Mittelpunkt, langandauernder Auseinandersetzungen. Leidener Kaufleute, gegen die sich der Widerstand der wendischen Städte in besonderem Maße richtete, erklärten: „dat dat waer is, da te koplude van Leyden erstwerff ere laken sulven hebben begonnen so veel unde so stark in Ostlant to bringen unde de kopmanscop daraff sulven to hanteren also se dese naeste jaeren gedaen hebben . . .“<sup>316</sup>

Nichts mußte den Kaufleuten der wendischen Städte bei der Sicherung ihres Handelsprofits nachteiliger erscheinen als die Konkurrenz der mit der Produktion der Waren eng verbundenen Leidener Kaufleute in ihrem traditionellen Handelsgebiet. Deshalb antworteten sie den Leidenern und sie wiederholten es mehrfach: „dat se vortan nicht liden en wyllen, dat se van Leyden in ere stede unde lande de Leydsche laken bringen unde andere guder daromme kopen . . .“<sup>317</sup>

Schlagartig werden Vorteile und Möglichkeiten, die der Handel mit eigenen Tuchen bot, durch das Vorgehen einer Leidener Handelsgesellschaft beleuchtet, deren Ge-

<sup>315</sup> Auf den benachbarten Märkten setzte sich der holländische Eigenhandel schon in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts durch.

<sup>316</sup> HR 2, VII, n. 80, S. 182. Interessant war auch ihre Begründung für die in diesen Jahrzehnten wachsende Handelsaktivität. Sie hätten, so heißt es, keine Bezahlung für Laken erhalten, die sie „den Osterschen kopmanne uthborgheden“, also auf Kredit lieferten, und dabei im Laufe der Jahre einen Verlust von 15 000 Rh. Gulden erlitten.

<sup>317</sup> HR 2, VII, n. 80, S. 181 f.

schäftsgebaren Gegenstand mehrerer Verhandlungen in Utrecht war. Es hatten sich in Leiden mehrere Bürger zusammengetan, die Großhandel mit den begehrten Tuchen dieser Stadt betrieben. Ihre Gesellschaft kaufte die Tuche bei den Drapeniers auf<sup>318</sup>, wobei sie danach strebten, die gesamte Produktion oder doch den größten Teil in die Hände zu bekommen. Von dieser Position aus verkauften sie die Laken zu einem Teil an Hansekaufleute, den anderen Teil sandten sie nach Lübeck, Hamburg und in andere Städte „an ere vrunde, selschop edder knechte“, die sie gegen Bargeld – dieser Faktor scheint nach den Berichten eine besondere Rolle gespielt zu haben – zu einem niedrigeren Preis, als die Hansekaufleute ihn fordern konnten, verkauften.<sup>319</sup>

Noch nachdrücklicher wird die Monopolstellung der Gesellschaft betont, wenn es heißt: „wente de dar weren in dersulven selschop, kofften alle lakene to Leyden, so dat de kopman de de Leydsche lakene wolde voren, moste se van en kopen so duer en beleve, unde dan wan die kopman de lakene brachte to Hamborch edder in ander stede, so volgeden se ute dersulven selschop myt Leydsche lakene, de se myn geven dan de kopman ute den steden de tugen konde; wodorch in deme sie trecken van steden mit den lakenen deme kopman volgende, de kopman lyk en den market myt den laken nicht holden konde...“<sup>320</sup> Es kam vor, daß selbst Schneider die Lakenhändler begleiteten „umme den lesten pennynk sulven en eren lakenen to verdenende“<sup>321</sup>

Noch konnten die wendischen Städte mit ihren Mitteln einer so gefährlichen Konkurrenz erfolgreich entgegentreten. Sie forderten von der Stadt Leiden die Auflösung dieser Gesellschaft und drohten bei Weigerung, jeden Handel mit Leidener Tuchen in ihrem Gebiet zu verbieten.<sup>322</sup> Nach langen Verhandlungen, in deren Verlauf die Vertreter Leidens u. a. erklärten, nichts von einer solchen Gesellschaft zu wissen, setzten die wendischen Städte ihre Forderungen offensichtlich durch, denn wir erfahren später nichts mehr vom Auftreten der Handelsgesellschaft. Dieses Beispiel ist deshalb höchst bemerkenswert, weil hier die Holländer mit ihrem Handel als gefährliche Konkurrenten in den wendischen Städten und deren unmittelbarer Umgebung auftraten. Trotz der erzwungenen Auflösung der Gesellschaft wird an ihrem Vorgehen die Überlegenheit eines eng mit der Produktion verknüpften Handels gegenüber einem Zwischenhandel, wie ihn die wendischen Städte betrieben, deutlich.

Auf der anderen Seite regte der ausgedehnte Fernhandel die Warenproduktion ungemein an. Er erforderte von den Produzenten die Fähigkeit, sich auf die Bedürf-

<sup>318</sup> HR 2, VII, n. 79, S. 170.

<sup>319</sup> HR 2, VII, n. 40, S. 114.

<sup>320</sup> HR 2, VII, n. 139, S. 279 f.

<sup>321</sup> Ebenda.

<sup>322</sup> HR 2, VII, n. 154, S. 367.



nisse des Marktes einzustellen und trug damit zur Herausbildung kapitalistisch-spekulativer Tendenzen in Produktion, Handel und Frachtfahrt wesentlich bei. Daß die notwendige Beweglichkeit in der Produktionssphäre und das rücksichtslose Streben nach Profit gleichzeitig zum Einsatz betrügerischer, die Qualität der Erzeugnisse mindernder Mittel führen konnten, sei nur am Rande erwähnt.<sup>323</sup>

Ähnlich wie im Handel mit Tuchen drangen die holländischen Kaufleute im Verlauf des 15. Jahrhunderts mit dem von holländischen Fangflotten angelandeten und in Holland verarbeiteten Fisch überall auf den Markt in Europa vor. Vereinzelt wurden schon in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts Heringe aus Schonen durch Holländer in die wendischen Städte eingeführt.<sup>324</sup> Grundlage für den großen Aufschwung im Heringshandel im 15. Jahrhundert war der in großen Mengen gefangene Nordseehering. In der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts dominierte er schon im ganzen Rheingebiet bis Basel und in Oberdeutschland.

Während des 15. Jahrhunderts vermittelt ein umfangreicher Schriftverkehr, darunter zahlreiche Klagen der einzelnen Städte über schlechte Qualität oder betrügerische Packungsmethoden beim Tonnenhering, einen lebendigen Eindruck des umfangreichen Fischhandels.<sup>325</sup>

Köln war ein großer Fischmarkt. Von hier aus ging die Ware nach Frankfurt, Mainz, Worms, Speyer, Straßburg, Basel, Trier, Metz, Koblenz, Nürnberg, Boppard und Bingen. Sie gelangte aber auch auf dem Landwege nach Göttingen, Kassel, Eschwege, Homburg und in andere Städte.<sup>326</sup> Mit seiner Beschwerdeführung wandte sich Köln an die Städte, die den Fisch geliefert hatten, – es waren in erster Linie Brielle, Amsterdam und Enkhuizen – aber auch in einzelnen Fällen direkt an den Statthalter von Holland.<sup>327</sup>

Für die Beziehungen der wendischen Städte zu Holland bedeutsamer war das Erscheinen des holländischen Nordseeherings im Ostseegebiet, in den Städten, in denen

<sup>323</sup> Posthumus, *Gesch. Leid. lakenind.*, S. 68 ff. In der Regel waren die Städte an einer gleichbleibenden Qualität der ausgeführten Tuche unbedingt interessiert und gingen gegen Verfälschungen und Betrügereien scharf vor. Poelman, *Bronnen*, n. 2094, n. 2095 (Juni 1454). Posthumus, *Bronnen*, n. 354 (31. 8. 1465); HUB VIII, n. 1041 (30. 5. 1461); HUB IX, n. 280, n. 290, n. 312 (1466), n. 437, n. 785 (1468–1470); HUB X, n. 507 (3. 9. 1467); n. 541, n. 542 (19. 1. 1492); HUB XI, n. 700 (23. 9. 1493).

<sup>324</sup> HUB IV, n. 78.

<sup>325</sup> HUB VIII, n. 1184 (9. 9. 1463); HUB IX, n. 715, n. 717, n. 735, n. 736, n. 763, n. 780, n. 788; HUB X, n. 691.

<sup>326</sup> HUB IX, n. 696 (22. 1. 1470); HUB X, n. 691 (23. 9. 1478); Gottschalk, *N.*, S. 39. Die Stadt Frankfurt a. M. bezog den Fisch häufig über Hamburg oder Lübeck, um den vielen Rheinzöllen zu entgehen. HUB VIII, n. 310, n. 315 (1454), n. 1884 (1462).

<sup>327</sup> HUB XI, n. 945 (8. 6. 1496).

ursprünglich die Hansekaufleute allein den Heringsmarkt mit ihrem Schonenhering beherrschten. Holländische Heringshändler brachten den Hering nach Bremen, Hamburg, Lübeck und in andere Hansestädte<sup>328</sup>, wie sich umgekehrt hansische Kaufleute zum Einkauf in die holländischen Städte begaben.<sup>329</sup>

Den Handel mit den wendischen Städten trieben Schiedam, Rotterdam, Brielle, Zierikzee, Vlaardingen, Godereide, Westenschouwen, Brouwershaven, Veere, Vlissingen und vor allem Amsterdam.<sup>330</sup>

Holländische Kaufleute drangen 1435 mit dem Nordseehering bis Novgorod vor und wurden in den folgenden Jahrzehnten, soweit es die politischen Verhältnisse zuließen, regelmäßige Lieferanten dieses wichtigen Nahrungsmittels. Unter den 120 im Jahre 1443 in Danzig arrestierten Schiffen führten etwa 80 unter ihrem Frachtgut Hering mit.<sup>331</sup>

1469 klagten Teilnehmer einer Tagfahrt der preußisch-polnischen Stände zu Marienburg darüber, daß die Holländer den Hering und andere Güter, die sie ins Land brachten, gegen jede Gewohnheit zu den bedeutenden Märkten nach Krakau und Breslau brächten und so den Geschäften der Kaufleute des Landes Abbruch taten.<sup>332</sup>

In einigen Jahren des 15. Jahrhunderts gelangten an holländischem Nordseehering nach Danzig:

Tabelle 6

Jahr	Einfuhr in Last	Anteil a. d. Gesamteinfuhr in Prozent
1468	44	20,4
1469	2692	52,2
1470	59	11,5
1471	65,5	13,6
1472	1	0,5
1474	115,5	15,0
1475	111	22,3
1476	91	75,9
1506	1000	etwa 50,0 <sup>333</sup>

<sup>328</sup> Gottschalk, S. 37.

<sup>329</sup> HR 2, I, n. 31 (1434); HUB VIII, n. 372 (1454), n. 382, n. 383 (1455).

<sup>330</sup> Baasch, E., Zur Geschichte des hamburgischen Heringshandels, HGBI. 1906, S. 106 f.

<sup>331</sup> Siehe hierzu S. 39.

<sup>332</sup> Poelman, Bronnen, n. 2406 (3. 9. 1469).

<sup>333</sup> Samsonowicz, H., a. a. O., S. 330. Die stark schwankenden Einfuhrziffern sind unterschiedlichen Umständen zuzuschreiben, wie dem geringen oder unzeitigen Auftreten des Herings, politischen und kriegerischen Ereignissen u. a. m.

Nicht zuletzt begünstigten auch handelspolitische Auseinandersetzungen der wendischen Städte und die durch das schwächere Auftreten der Heringe bei Schonen mäßigen Fangergebnisse auf der einen und das dadurch hervorgerufene, z. T. bedeutende Ansteigen der Heringspreise auf der anderen Seite das Vordringen des Nordseeherings in das Ostseegebiet.<sup>334</sup>

Der Aufschwung fand im 16. Jahrhundert seinen Fortgang, und wenn Hansehistoriker äußerten, Amsterdam sei auf dem Handel mit Nordseehering erbaut<sup>335</sup>, ist diese Aussage zwar nicht so absolut zu nehmen, trifft jedoch einen wesentlichen Zug der wirtschaftlichen Realität. —

Der Export von Bier ging stärker in die Holland benachbarten Städte. Dieses Nahrungsmittel erschien auf den entfernteren Märkten seltener. Dennoch ist es in seiner Bedeutung für die Belegung des holländischen Handels den anderen Ausfuhrerzeugnissen durchaus beizuordnen.<sup>336</sup>

Beachtung verdient ein Vorgang im Bierhandel innerhalb Hollands. Das Hamburger Bier, einst das marktbeherrschende Qualitätsbier, wurde noch zu Beginn des 15. Jahrhunderts durch Hamburger Lieger in Amsterdam vertrieben.<sup>337</sup> Die gehandelte Menge nahm, wie aus den Bierzöllen hervorgeht, jedoch bald beträchtlich ab.<sup>338</sup> Deshalb suchte Hamburg bei den Verhandlungen zu Utrecht den Grund hierfür in den zu hohen Belastungen der Hamburger Biereinfuhr.<sup>339</sup> Die Amsterdamer wiesen nach, daß dem Hamburger Bier keine Sonderbelastungen auferlegt worden waren. Die Ursachen für den Niedergang des Bierimports bis zur Bedeutungslosigkeit waren eindeutig auf die Entwicklung der eigenen Brauerei zurückzuführen. Hierdurch verlor die Hansestadt Hamburg den Absatzmarkt für einen der wenigen Artikel, die für die Ausfuhr in den wendischen Städten produziert wurden.

Erzeugnisse der holländischen landwirtschaftlichen Produktion wie Butter und Käse waren ebenfalls zu allen Zeiten auf vielen Märkten des Ostseegebietes zu finden.<sup>340</sup>

Der Durchfuhr- und Ausfuhrhandel mit im Lande gefertigten Produkten war nur die eine Seite. Im gleichen Maße muß die Einfuhr von Grundnahrungsmitteln und

<sup>334</sup> Siehe hierzu Daenell, Blütezeit, Bd. I, S. 296, Anm. 4.

<sup>335</sup> Ebenda, S. 268.

<sup>336</sup> Bier wurde auch nach Danzig geführt, WAP Gdańsk 300 D/19/134 (7. 8. 1465).

<sup>337</sup> Smit, Opkomst, S. 184, S. 223 f.

<sup>338</sup> Ketner, a. a. O., S. 124. 1443 empfing der „rentmeistergeneral“ nur noch 2 Rh. Gulden. Für die Jahre von 1449–1469 wurde der Bierzoll für die äußerst geringe Summe von 23 Pf. verpachtet, und in den folgenden Jahrzehnten bewegte sich die Pachtsumme um 40 Pf.

<sup>339</sup> HR 2, VII, n. 40, n. 80, n. 139, n. 141, n. 154.

<sup>340</sup> Siehe hierzu Samsonowicz, a. a. O., S. 330.

Rohstoffen, die für die Bevölkerung der Grafschaften Holland und Seeland lebensnotwendig war, als stark aktivierendes Moment bei der Realisierung des Handelsprofits angesehen werden.<sup>341</sup>

Abschließend sei festgestellt: Mit der Organisation des Handels allein sind die Ursachen für eine Überlegenheit der Holländer gegenüber den wendischen Städten kaum zu erklären. Wie schon angedeutet, gab es keine Formen der Organisation des holländischen Ostseehandels, die nicht in den wendischen Städten bekannt und z. T. schon früher angewandt worden wären. Das betrifft für alle gegen Ende des 15. Jahrhunderts in Amsterdam, der führenden Handelsstadt, belegten Organisationsformen vom Kaufmann, der seine Waren begleitete, bis zum ausgebildeten Faktoreisystem zu. Hierbei unterhielt der Kaufmann oder die Handelsgesellschaft einen ständigen Vertreter auf dem Absatz- und Rohstoffmarkt, der bei seinen Geschäften solche Umstände wie den Ausfall der Ernte, die Größe des Warenangebots, die Witterungseinflüsse, Preisschwankungen u. a. stärker in Rechnung stellen konnte. Durch schnelleres Reagieren auf die Marktlage bot diese Handelsform die Möglichkeit zu erfolgreicher Spekulation.

Der holländische Eigenhandel muß auch noch im 15. Jahrhundert, zumindest in der ersten Hälfte, als ein Handel mit geringen Quantitäten angesehen werden. Es ist offensichtlich, daß die holländischen Kaufleute noch fast ausschließlich ihre Waren begleiteten, als die Form eines ausgebildeten Kontor- oder Niederlassungssystems schon entscheidend den Handel der wendischen Städte bestimmte. Erst dem Anwachsen des holländischen Warenvolumens konnte eine qualitative Veränderung folgen, und jetzt vermochte das Faktorsystem, da es überwiegend auf dem Eigenhandel basierte, überlegene Momente wirksam werden lassen.<sup>342</sup>

Dagegen absorbierten in den wendischen Städten die stark konservierten Relikte

<sup>341</sup> Posthumus, *De Oostse handel*, S. 71. P. berechnet für das Jahr 1507 allein für Amsterdam eine Einfuhrmenge aus dem Ostseegebiet von 12–15 000 Last Roggen, 200–225 Last Weizen, 3–4000 Last Asche, 800–1000 Last Pech, 400–500 Hundert Klappholz, 600–800 Hundert Wagenschoß.

<sup>342</sup> Ebenda, S. 28 ff. P. entwickelte aus Amsterdamer Quellen 10 differenzierte Organisationsformen des Handels. Er betont, daß dazu Zwischenlösungen und häufige Verbindungen zwischen den einzelnen Formen auftraten. Im Faktorsystem sieht er den Schritt zum kapitalistischen Handel (Ebenda, S. 34). Dieser Auffassung schließt sich Christensen an, wenn er vom Faktorsystem sagt: "This capitalistic development inevitable must knock out the old shipmaster trade." (Christensen, *Dutch trade to the Baltic about 1600*, Kopenhagen 1941, S. 182 f.). Ch. sieht den Beginn dieser Entwicklung erst im 16. Jh. Posthumus weist das Faktorsystem – und auch hansische Quellen bestätigen diese Auffassung als durchaus nicht vereinzelte Erscheinung – bereits in der 2. Hälfte des 15. Jhs. nach.

aus der mittelalterlichen Handelspolitik, wie Stapelordnungen und Gästepolitik, die progressiven Züge dieses Systems, so daß sie in ihrer Wirkung auf die Gesamtentwicklung gering blieben.

Dem standen in Holland zunehmend Elemente einer neuen Handelsauffassung gegenüber. Eine äußerst flexible Gästepolitik, die Ablehnung jeder hindernden Stapelordnung und weitere Faktoren kulminierten in einem sich ständig stärker herauskristallisierenden Streben nach ungehindertem, von allen Reglementierungen freien Handel.<sup>343</sup>

Auch die holländische Schifffahrt allein mit ihren technisch gut ausgerüsteten und seemännisch erfahren geführten Fahrzeugen, mit ihrem günstigen Frachtraumangebot und dem entwickelten Frachtfahrtsystem reicht für die Erklärung der erfolgreichen Konkurrenz der Holländer gegenüber einer so mächtigen Städteverbindung nicht aus. Das gleiche gilt für die Massenproduktion der Ausfuhr Güter. Erst in der Zusammenfassung aller drei Faktoren wird man einen Schlüssel für die Lösung unserer Frage finden: weniger in einem summarischen, zufällig gleichzeitigen Nebeneinander, als vielmehr in ihren engeren inneren Beziehungen miteinander.

Die Frachtfahrt – aus chronologischen Prioritätsgründen scheint es berechtigt, mit ihr zu beginnen, der Bogen hätte aber ebenso von der Produktion oder vom Handel aus geschlagen werden können – nahm ihren entscheidenden Aufschwung mit der holländischen Produktion von Massengütern und dem damit wachsenden Handel. Der Handel konnte nur in diesem Umfang durch einen hohen Entwicklungsstand der Frachtfahrt und der Produktion erfolgreich sein. Handel und Frachtfahrt erschlossen der Produktion erst den Absatzmarkt und die Rohstoffbasis. Mit diesen zunächst noch vordergründig erscheinenden Verbindungen wird noch nicht der Kern der Beziehungen bloßgelegt. Wie nachgewiesen, bildeten sich innerhalb einer noch feudalen Umwelt frühe kapitalistische Produktionsverhältnisse heraus. Das war die Ebene, auf der sich die Interessen der einzelnen Wirtschaftszweige über viele Verbindungsfäden miteinander verwoben.

Aus der Frachtfahrt gewannen die Holländer einen bedeutenden Teil des Kaufmannskapitals, das in den Handel einfloß.<sup>344</sup> Gleichzeitig drang es mittel- oder un-

---

<sup>343</sup> Posthumus, a. a. O., S. 37. P. sieht den Ansatz zu dem neuen Geist in der Wirtschaft in der Verbreitung eines ungezügelten Besitzstrebens.

<sup>344</sup> Dieser Entwicklung vom kleinen Eigentümer des wichtigsten Produktionsmittels in der Zirkulationssphäre zum Händler, zum Unternehmer oder auch zum Reeder ist sicher in einigen Charakterzügen dem progressiven Weg vom Handwerksmeister zum Unternehmer, zum Kaufmann, vergleichbar.

mittelbar in den Schiffbau wie in die Exportproduktion, also in die Produktionssphäre ein.<sup>345</sup>

Wichtiger erscheint jedoch, daß das investierte Kapital dazu beitrug, die Ausbildung der neuen Produktionsweise wie den sozialen Differenzierungsprozeß zu fördern und durch die engen inneren Beziehungen von Frachtfahrt, Handel und Produktion, den Umschlag dieses Kapitals in jedem der Wirtschaftszweige beträchtlich zu beschleunigen.

Damit waren die Holländer in der Lage, bei einer geringeren Menge an Kaufmannskapital, als sie die wendischen Städte aufzubringen vermochten, gleich große oder gar größere wirtschaftliche Unternehmungen zu realisieren.

Noch ein anderer Gesichtspunkt ist zu beachten. Der wertmäßig größte Teil der aus Holland exportierten Eigenprodukte wurde in verlags- oder manufakturähnlichen Produktionsstätten mit relativ hoher Arbeitsproduktivität hergestellt. Das Produkt ist für die Konsumtion erst fertig, wenn es auch den Transportweg zum Verbraucher vollendet hat.<sup>346</sup> Bei diesem in die Zirkulationssphäre verlängerten Produktionsprozeß wird den Produkten Wert durch Wertübertragung von den Transportmitteln und durch Transportarbeit hinzugesetzt. Je größer nun die Produktivität der beanspruchten Transportindustrie ist, desto geringer gestalten sich die Kosten.

Wenn die holländische Frachtfahrt rentabler und wohlfeiler als andere die Güter transportierte, konnte der holländische Kaufmann auf dem Markt variabler in der Preisgestaltung seiner Produkte auftreten. Der Profit für den Kaufmann wie für den Unternehmer konnte sich erhöhen. Die so gewonnene zusätzliche Kapitalmenge stand wiederum für die Erweiterung der Exportproduktion zur Verfügung, für eine Produktion, in welcher z. T. schon in echt kapitalistischer Manier ein spekulativ angenommenes Bedürfnis des Absatzmarktes vorausgenommen wurde.

Frachtfahrtunternehmer, Städte und Kaufleute konnten den höheren Gewinn zur Vervollkommnung der Organisation des Verkehrs verwenden und den Schiffbau auf eine höhere Stufe heben.<sup>347</sup>

Der gesamte Entwicklungsprozeß in Holland ist zeitlich nicht auf das Jahrzehnt genau einzugrenzen. Er vollzog sich ausgeprägt im 16. Jahrhundert, ist im 17. Jahrhundert keineswegs abgeklungen, seinen Anfang aber nahm er im 15. Jahrhundert.

<sup>345</sup> Das in diesen Zweigen investierte Kaufmannskapital nahm ohne Zweifel in der zweiten Hälfte des 15. Jhs., schon Züge von Warenhandlungs- und produktivem Kapital an.

<sup>346</sup> Marx/Engels, Werke Bd. 24, Berlin 1963, S. 144 f.

<sup>347</sup> Vgl. hierzu Hroch, a. a. O., S. 35. Der technischen Seite des Seeverkehrs der Holländer, dem Schiffbau, den Hafenanlagen und Wasserstraßenverhältnissen, den nautischen Problemen, konnte im Rahmen der Arbeit nur wenig Aufmerksamkeit zugewandt worden, da die Behandlung solcher Fragen spezielle Untersuchungen anhand schwer greifbarer Quellen notwendig macht.

### *III. Auswirkungen der politischen Verhältnisse auf die wirtschaftliche Entwicklung in Holland*

Mit vollem Recht standen bisher bei der Aufdeckung der Ursachen für die sich abzeichnende Überlegenheit der Holländer gegenüber den wendischen Städten ökonomische und handelspolitische Gesichtspunkte im Vordergrund. Es ist notwendig, einigen außenpolitischen, aber vor allem innenpolitischen Erscheinungen nachzugehen, die mit der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes allgemein und mit der Auseinandersetzung zwischen Holland und den wendischen Städten im besonderen in engem Zusammenhang gesehen werden müssen.

Als 1428 und endgültig dann 1433 Jakobäa von Bayern die Macht an Philipp von Burgund abtreten mußte, war die wesentliche Begründung für diesen Schritt, daß die Handelsinteressen der holländischen und seeländischen Städte durch einen so mächtigen Fürsten wie Philipp besser wahrgenommen werden könnten.<sup>348</sup> Damit gewannen die Grafschaften Holland und Seeland den Anschluß an Burgund, an ein Staatsgebilde, das sich von der Mitte des 14. Jahrhunderts an zwischen Frankreich und Deutschland entwickelt hatte und dessen Fürsten durch Heirat, Kauf und Krieg einer ständigen Vergrößerung ihres Reiches zustrebten, die mit Maßnahmen einer straffen Zentralisierung verbunden war.

Weder Philipp der Kühne (1364–1404) noch seine Nachfolger Johann ohne Furcht (1404–1419) und Philipp der Gute (1419–1467) kümmerten sich um die Tatsache, daß die meisten der Neuerwerbungen deutsche Reichslehen waren. 1428 sowie 1433 hatte sich König Sigismund mit Verboten und dem Mittel der Reichsacht erfolglos bemüht, den Übergang Hollands an Burgund zu verhindern.<sup>349</sup>

Das Ziel, sich einen de facto unabhängigen Staat zu schaffen, setzten die Herzöge von Burgund mit vielfältigen Mitteln durch. Sie konzentrierten einen großen Teil der Regierungsgewalt auf zentrale Regierungsorgane<sup>350</sup> und gingen, wenn es die außen-

<sup>348</sup> Blok, P. J., *Geschichte der Niederlande*, Bd. 2, S. 175; Daenell, *Holland und die Hanse*, S. 6.

<sup>349</sup> Siehe hierzu Stern/Voigt, *Deutschland in der Feudalepoche von der Mitte des 13. Jahrhunderts bis zum ausgehenden 15. Jahrhundert*, Berlin 1965, S. 146 f.

<sup>350</sup> Stein, W., *Die Burgunder Herzöge und die Hanse*, HGBll. 1901, S. 14. 1454 wurde in Mecheln der oberste Gerichtshof, der „Große Rat“ als oberste Instanz für die provinziellen Ratskammern, und 1478 eine oberste Finanzbehörde eingerichtet.

politischen Verhältnisse zuließen, rücksichtslos und brutal gegen solche Städte vor, die sich ihren Bestrebungen widersetzen. Zu erbitterten Auseinandersetzungen kam es daher mit den bisher fast unabhängigen Städten Gent, Brügge und Ypern, deren Ergebnis für die Handelspolitik der wendischen Städte im niederländischen Raum von außerordentlicher Bedeutung war. Die Städte verloren ihre kommunale Selbständigkeit im Verlauf der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts fast vollständig, und burgundische Staatsbeamte gewannen einen entscheidenden Einfluß auf die städtische Politik.<sup>351</sup>

Die Hansestädte sahen sich jetzt mächtigen Landesherrn gegenüber und nicht mehr einzelnen Städten und Landesteilen, die sie gegeneinander auszuspielen vermochten. Ein für die wendischen Städte sehr nachdrückliches, bitteres Beispiel war die schon erwähnte Stapelverlegung von 1451.

Für Holland und Seeland wird allgemein festgestellt, daß die bemerkenswerte wirtschaftliche Entwicklung in den Grafschaften und der Aufschwung im Ostseehandel ohne die wirksame Unterstützung durch die burgundische Politik nicht hätte zustande kommen können.<sup>352</sup> Dem muß man im Hinblick auf die organisierende und leitende, oft nur im Hintergrund wirkende Kraft bei der Kriegführung der Holländer 1438 bis 1441, bei der Durchsetzung von Arrestierungsbefehlen, bei den zahlreichen, eigentlich während des gesamten 15. Jahrhunderts nicht abreißenden Verhandlungen mit Geschäftspartnern, Konkurrenten wie mit fremden Mächten zustimmen.<sup>353</sup>

Man muß zugleich aber gewisse Vorbehalte und Einschränkungen anmelden, um einer allzu einseitigen Einschätzung vorzubeugen. Im burgundischen Staat waren frühabsolutistische Züge in ihren Anfängen ausgebildet. Sie zeigten sich in der erwähnten Zentralisation des Landes. Die Herzöge ordneten den Adel des Landes ihrer Macht unter, ohne jedoch sein politisches Übergewicht gegenüber dem Bürgertum einzuschränken. Sie stützten sich auf breite Schichten des Bürgertums und förderten damit seine wirtschaftliche Entwicklung. Den burgundischen Landesherrn ging es dabei um die Erlangung der finanziellen Mittel für den Unterhalt einer glanzvollen Hofhaltung und zur Führung ihrer zahllosen Kriege. In beiden hingen die Burgunder Herzöge

<sup>351</sup> Ebenda, S. 21; Stern/Voigt, S. 246. Stein weist den Übergang der Macht auch an der Form der Privilegienerteilung gegenüber den Städten der Hanse nach.

<sup>352</sup> Daenell, a. a. O., S. 7 f.; Stein, a. a. O., S. 24 f.

<sup>353</sup> Wenn Poelman (Bronnen, S. XIII) davon spricht, ganz unabhängig von den Fürsten und ihrer Handelspolitik habe sich der Ostseehandel entwickelt, kann man einer so unbedingten Aussage nicht beipflichten. Die Holländer hätten bei den Auseinandersetzungen in der Ostsee von den dreißiger Jahren des 15. Jhs. ab ohne den politischen Rückhalt bei Burgund häufig nicht so bestimmt auftreten können.



absolutistischen Vorstellungen an. Diesen Bestrebungen kam die ökonomische Entwicklung von Holland, Seeland und Westfriesland durchaus entgegen.

Die Kriege brachten jedoch neben der äußerst harten finanziellen Belastung die oft jahrelang andauernden Unterbrechungen wichtiger Handelsbeziehungen. So entsprangen der politischen Vereinigung Hollands mit Burgund zugleich ökonomische Nachteile, die zu schweren Belastungen der Wirtschaft, zu Stagnation und Rückgang führten.<sup>354</sup> Nicht immer übernahmen die Grafschaften Holland und Seeland die vom Landesherrn auferlegten Verpflichtungen widerspruchslos. Gleich zu Beginn der Regierung setzten sich holländische Städte erbittert dagegen zur Wehr, in einen Krieg gegen England hineingezogen zu werden.<sup>355</sup>

Mit Karl d. Kühnen erreichte der burgundische Staat den Höhepunkt seiner Macht. Es sind auch unter seiner Regierung Zeichen einer wirtschaftlichen Depression nicht zu übersehen. Holland und Seeland scheinen jedoch eine lange Zeit eine Ausnahme zu bilden. Ihr Handel wurde aber ebenso durch die immer wieder ausbrechenden Kriegshandlungen und die nicht gerade leicht überschaubaren wechselhaften politischen Beziehungen zu Frankreich und England in Mitleidenschaft gezogen.

1473 hatten Holland und Seeland neben 500 000 Kronen, einer Summe, die schon vorher festgelegt worden war<sup>356</sup>, sechs Jahre hintereinander 127 000 Kronen zusätzlich aufzubringen.<sup>357</sup> Damit erreichten die Steuern dieser Grafschaften die gleiche Höhe, wie sie Flandern auferlegt worden waren. Das war Geldvermögen, welches, für Kriege und den Luxus bei Hofe ausgegeben, dem Handel und der Produktions-sphäre weitgehend verlorenging.

Vollends zur wirtschaftlichen Depression führten für einige Städte die Kämpfe innerhalb Hollands, die nach dem Tode Karl d. Kühnen 1477 ausbrachen.<sup>358</sup> Erst nach ihrem Ende kam es im Lande wieder zu einem allmählichen wirtschaftlichen Aufschwung.

<sup>354</sup> Ter Gouw, Bd. 3, S. 258 ff. Auf Grund der Zunahme des Handelsverkehrs in Holland wollte der burgundische Herzog im Rahmen eines umfassenden Programms zur Erhöhung seiner Einnahmen Zölle am Marsdiep, bei Gervliet und anderswo neu erheben. Ein halbes Jahrhundert später sollte in Texel ein Zoll erhoben werden. In beiden Fällen konnten die holländischen Städte unter Führung von Amsterdam die Verwirklichung einer handelspolitisch so einschneidenden Maßnahme verhindern.

<sup>355</sup> AGN, Bd. III, S. 320. In Middelburg, Monnikendam und Reimerswaal brach ein Aufruhr aus.

<sup>356</sup> AGN, Bd. III, S. 316. Die burgundische Regierung übernahm vom Grafen Wilhelm VI. das Gewohnheitsrecht, um die Abhängigkeit von den Ständeversammlungen, den Staaten, zu verringern, sich die Steuern für einen längeren Zeitraum, oft bis zu 10 Jahren, bestätigen zu lassen.

<sup>357</sup> Ebenda, S. 341.

<sup>358</sup> Vgl. für Hoorn, Koster, S. 100 ff.

Im Verlauf der Kämpfe um die Nachfolge in den niederländischen Grafschaften brachen auch die Auseinandersetzungen zwischen Hoekschen und Kabeljauschen erneut mit erbitterter Heftigkeit aus. Die bis zum Bürgerkrieg führenden Gegensätze – bis in die jüngste Zeit als Parteienzwistigkeit abgetan<sup>359</sup> – verdienen die Aufmerksamkeit deshalb, weil in ihnen ein Teil der Klassenausinandersetzungen, die aus der ökonomischen Entwicklung des Landes erwachsen, gesehen werden muß. Leider fehlen umfassende Untersuchungen, um die beiden politischen Richtungen eingehend analysieren zu können. Jedoch lassen die vorhandenen Hinweise, sowohl die sozialen Grundlagen als auch einige wesentliche politische Auffassungen recht deutlich hervortreten.

Beide Parteien entstanden in der Mitte des 14. Jahrhunderts in dem Kampf, der zwischen Margarete von Hennegau und ihrem Sohn Wilhelm V. um die Herrschaft in Holland ausgebrochen war.<sup>360</sup> Daß es sich bei beiden politischen Gruppierungen bald keineswegs nur um die Parteinahme in einem dynastischen Streit handelte, erhellt die Tatsache, daß die Auseinandersetzungen bis zum 15. Jahrhundert fort dauerten.

Die gesellschaftlichen Kräfte, die beide Parteien leiteten und trugen, sind zu Beginn der Kämpfe noch nicht eindeutig festzulegen. Erst im Verlauf des 14. und in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts begannen sich mit dem wirtschaftlichen Entwicklungsprozeß des Landes die Konturen schärfer abzuzeichnen.<sup>361</sup>

Auf seiten der Kabeljauschen standen die Adelsgeschlechter von Egmond, Heemskerk, Wateringe, Arkel und einige andere. Sie konnten sich im Laufe der Zeit immer stärker auf die holländischen Städte stützen. Eine Ausnahme bildete Dordrecht.

Als führende Kräfte in der Partei der Hoekschen sind von 1400 ab vor allem Grundbesitzer anzusehen, in der Mehrzahl Adlige, die allen Zentralisierungsbestrebungen entgegentraten und die alte Feudalverfassung verteidigten.<sup>362</sup>

<sup>359</sup> AGN, Bd. III, S. 323.

<sup>360</sup> AGN, Bd. III, S. 98 ff. Die Namen werden im allgemeinen in der holländischen Geschichtsschreibung damit erklärt, daß die Kabeljauschen ihre Gegner, wie es die Raubfische gleichen Namens tun, zu verschlingen trachteten. Die Hoekschen gaben sich spottweise diesen Namen, um anzudeuten, daß sie die ersteren mit einem Angelhaken fassen würden (hoek = Fischangel oder Angelhaken). Nicht uninteressant ist eine andere Deutung für die Kabeljauschen. Sie wären, wie der Kabeljau die kleineren Fische verschlingt, auf Kosten der kleinen Leute reich geworden.

<sup>361</sup> Ebenda. Niermeyer, J. F. Der Verfasser dieses Kapitels lehnt völlig zu Recht die Behauptung einiger Historiker ab, wonach es sich hierbei nur um die Fehden einiger Adelsgeschlechter gehandelt haben soll. Er sieht das Hauptziel der Kabeljauschen darin, ein neues Verhältnis zwischen Landesherrn und Land zu schaffen. Er bezeichnet die Auseinandersetzungen als eine Ständebewegung.

<sup>362</sup> Ebenda, S. 100, Ketner, a. a. O., S. 14.

Während die zweite Hälfte des 14. und die beiden ersten Jahrzehnte des 15. Jahrhunderts immer wieder von bürgerkriegsähnlichen Auseinandersetzungen erfüllt waren – unter Jakobäa übernahmen die Hoekschen eine Zeitlang die Herrschaft im Lande – konnten die Burgunder Herzöge diesem Zustand ein Ende bereiten. Sie stützten sich auf die Kabeljauschen, deren Hilfe schon wesentlich dazu beigetragen hatte, daß Philipp den Sieg über Jakobäa davontrug.

Die Stellung und die wechselseitigen Beziehungen der verschiedenen sozialen Schichten zu beiden politischen Parteien war ungleich verwickelter, als es auf den ersten Blick erscheint. Das wurde besonders deutlich, als beide Parteien in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts in die Städte selber eindrangten und in einem Maße aktiv wurden, daß die hieraus entstehenden innerstädtischen Auseinandersetzungen häufig zu äußerst schwerwiegenden Folgen für die Wirtschaft der Städte führten. Dieser Prozeß vollzog sich nicht zufällig. Die Städte und ihre Wirtschaft wurden gerade in diesen Jahrzehnten zum bestimmenden Element im ökonomischen Leben des Landes. So war es eine nur natürliche Erscheinung, wenn die Gegensätze zwischen konservativen und den neuen heranwachsenden politischen Kräften zunehmend dort aufbrachen, wo sich die entscheidende wirtschaftliche Entwicklung vollzog.

In den Städten nahmen die führenden Positionen der Kabeljauschen die Vertreter des „rijksdoms der stede“ ein.<sup>363</sup> Innerhalb der Schicht der wirtschaftlich mächtigsten Bürger der Städte war seit dem 14. Jahrhundert ebenfalls eine Veränderung vor sich gegangen. Es wuchs der Einfluß der aufkommenden Handels- und Manufakturbourgeoisie, deren Besitz in Geldvermögen bestand, das sie zum großen Teil im Handel und in der Produktion anlegten, gegenüber solchen Bürgern, deren Vermögen aus Renten und Grundbesitz bestand.<sup>364</sup>

In Hoorn waren es die Drapeniers, die „kooplieden – reeders“ und andere Unternehmer, die an der Spitze der Kabeljauschen standen<sup>365</sup>, und in Städten wie Leiden, Haarlem, Gouda u. a. konnte die kabeljausche Partei ihre politische Stellung stark ausbauen.<sup>366</sup>

In Amsterdam wird dieser Prozeß durch die stärkere Beteiligung der Kaufleute und Unternehmer an der städtischen Regierung widergespiegelt. Von 119 Bürgern, die zwischen 1431 und 1450 das Amt eines Bürgermeisters oder Schöffen einnahmen<sup>367</sup>, waren mindestens 40 im Handel oder in der Schifffahrt tätig.<sup>368</sup>

<sup>363</sup> Koster, S. 73.

<sup>364</sup> Ketner, a. a. O., S. 104.

<sup>365</sup> Koster, S. 73.

<sup>366</sup> AGN, Bd. III, S. 324.

<sup>367</sup> Seit dem Beginn des Jahrhunderts wurde die Regierungsgewalt in Amsterdam durch ein Kollegium von 4 Bürgermeistern und die Rechtsprechung durch ein Schöffenkollegium von 7 Personen mit einem Schulzen an der Spitze ausgeübt.

<sup>368</sup> Ketner, a. a. O., S. 104 f. Da die ermittelte Zahl noch unvollständig ist, rechnet Ketner mit

Diese Kräfte mußten sowohl an einer Konsolidation des Binnenmarktes durch die landesherrliche Gewalt als auch an einem Schutz ihrer wirtschaftlichen Expansionsbestrebungen interessiert sein.

Demgegenüber setzten sich auch in der Stadt die Hoekschen gegen alle Zentralisationsbestrebungen zur Wehr. Sie traten als Verteidiger der städtischen Autonomie auf und konnten zeitweilig einen beträchtlichen Teil der Bevölkerung der Stadt auf ihre Seite ziehen und für ihre Ziele einspannen. Das gelang ihnen nicht zuletzt, weil sie die oft hohen Abgaben, die die burgundische Regierung einforderte, zum Hauptargument für ihre Opposition machten. Einmal in der Stadt zur Macht gekommen, reduzierten sie mehrfach auch die Zahlungen, allerdings mit dem Erfolg, daß die nachfolgenden Bürgermeister in der Regel die Summen zusätzlich aufzubringen hatten.<sup>369</sup>

Auch in der Hoekschen Partei stellte der Adel die Anführer. In ihr sammelten sich jedoch aus den obengenannten Gründen neben den Grundbesitzern auch Bürger der sozial niederen Schichten und sogar Lohnarbeiter. Diese auf den ersten Blick überraschende Erscheinung ist sicherlich u. a. damit zu erklären, daß diese Schichten von der aufkommenden Bourgeoisie unmittelbar ausgebeutet wurden.

Hierzu gesellten sich wie in Westfriesland Kräfte, die die Erneuerung einer lange vergangenen Unabhängigkeit anstrebten.<sup>370</sup>

Dieser Gegensatz brach unter der Burgunderherrschaft nach dem Kriege Hollands gegen die wendischen Städte erneut auf. In einer Reihe von Städten begannen erbitterte Kämpfe<sup>371</sup>, die nicht nur innenpolitisch bedeutsam waren, sondern auch auf die außenpolitischen Beziehungen Einfluß hatten.

Der Statthalter von Holland, Wilhelm van Lalaing, versuchte als Anhänger der Hoekschen, in den wichtigsten holländischen Städten die kabeljauschen Magistrate durch hoeksche zu ersetzen.<sup>372</sup>

---

einer noch etwas höheren Anzahl. Smit hat für einen etwas früheren Zeitraum 17 Kaufleute und Schiffer festgestellt. (Smit, *Opkomst*, S. 226 u. S. 307). Er weist darauf hin, daß die mit der Veränderung der Handelsformen längere Anwesenheit der Kaufleute in der Stadt diese Entwicklung begünstigte.

<sup>369</sup> Siehe hierzu Koster, S. 75 ff.

<sup>370</sup> Koster, S. 87. 1491–1492 versuchten sich Westfriesland und Kennemerland unabhängig zu machen.

<sup>371</sup> Genannt werden Haarlem – die Stadt muß in diesem Jahrzehnt als Zentrum der Kabeljauschen angesehen werden –, Dordrecht, Leiden, Alkmaar, Medemblik, Enkhuizen, Grotebroek, Noordwijk, Gouda, Weesp.

<sup>372</sup> Siehe hierzu auch Ketner, a. a. O., S. 104 f. Die längere Abwesenheit des Herzogs schien dem Statthalter eine äußerst günstige Voraussetzung für sein Vorgehen zu sein.

In Amsterdam gelang es ihm nach und nach, einige hoeksche Bürgermeister und Schöffen wählen zu lassen. Sie bereiteten den Boden dafür vor, daß 1445 die Hoekschen unter ihrem Anführer Reinaud von Brederode nächtlicher Weise in Amsterdam eindringen und die Kabeljauschen vertreiben konnten.

Philipp griff ein, nachdem er wieder im Lande war, setzte im Mai 1445 Lalaing ab und erklärte Amsterdam zu einer rebellischen Stadt. Die Güter seiner Kaufleute wurden arrestiert.<sup>373</sup> Der Herzog zog im Herbst 1445 von Stadt zu Stadt und ließ die Zusammensetzungen der städtischen Regierungen wieder zugunsten der kabeljauschen Partei verändern. In Amsterdam wurden statt der 12 hoekschen Mitglieder der Stadtregierung 7 Kabeljausche und 5 gemäßigte Hoeksche eingesetzt.<sup>374</sup>

Nach dem Tode Karl d. Kühnen gewannen die Dezentralisierungsbestrebungen wiederum sehr nachdrücklich an Kraft, und, begünstigt durch die schwache Regierung von Maria von Burgund, begann in vielen Städten ein erbitterter Bürgerkrieg zwischen Hoekschen und Kabeljauschen, der bis 1483 andauerte.

Die Kämpfe um die Nachfolge und die Anerkennung der neuen Landesherrn in den Städten Flanderns und Hollands erschütterten das Land bis 1492. Während eine Reihe von Städten in diesen Jahren an den Rand des wirtschaftlichen Ruins gebracht wurden<sup>375</sup>, von dem sie sich erst allmählich wieder zu erholen vermochten, blieb Amsterdam von neuen Kämpfen verschont.

Hier hatte sich offensichtlich das kabeljausche Element so stabilisieren können, daß ein Aufleben der Kämpfe verhindert wurde.

Ohne dem Ergebnis notwendiger Spezialuntersuchungen vorgreifen zu wollen, scheint hierin eine Ursache dafür zu liegen, daß die Stadt zu einer Zeit aufblühte, in der andere wirtschaftlich darniederlagen.<sup>376</sup>

Mit dem Ende des 15. Jahrhunderts erloschen die Kämpfe zwischen Hoekschen und Kabeljauschen.

Zusammenfassend sei festgestellt: Die politischen Vorgänge in Holland und Seeland hatten einen entscheidenden Einfluß auf die Auseinandersetzung dieser Graf-

<sup>373</sup> Vgl. hierzu S. 33. Neben der materiellen Seite sind also bei der Einschätzung des Streits um die Bezahlung der 9000 Pfd. gr. die innenpolitischen Verhältnisse zu beachten.

<sup>374</sup> Ketner, a. a. O., S. 105 ff.

<sup>375</sup> Siehe hierzu die ausführliche Darstellung bei Koster, S. 83 ff.

<sup>376</sup> Siehe hierzu S. 34. Zwei Vorgänge sollen den Prozeß noch verdeutlichen. Von den 40er Jahren an entstanden in Amsterdam sog. Vroedeschaften, ein Kollegium, das sich aus der besitzenden Bürgerschaft bildete. Ihm gehörten 40–80 Personen an. Es gewann neben den Schöffen und den Bürgermeistern zunehmend an politischem Einfluß (AGN, Bd. III, S. 326 f.). Aus Hoorn ist bekannt, daß während der Kämpfe reiche kabeljausche Bürger nach Amsterdam flohen, sich hier niederließen und damit das wirtschaftliche Potential dieser Stadt noch verstärkten. Koster, S. 73 ff.

schaften mit den wendischen Städten. Unter der Herrschaft der Burgunderherzöge entwickelten sich günstige Bedingungen für den ökonomischen Aufschwung des Landes.

Ohne die bedeutsame Rolle des starken politischen Rückhaltes, den die Herzöge von Burgund der holländischen Wirtschaft mit ihren Expansionsbestrebungen gaben, abschwächen zu wollen, scheint es berechtigt, auch auf die entwicklungshemmenden Züge ihrer Politik aufmerksam zu machen. Das ist notwendig, um einer einseitigen Einschätzung, wie sie nicht selten getroffen wird, zu entgehen. Das wirtschaftliche Leistungsvermögen Hollands tritt dadurch nur noch umso sichtbarer hervor.

Die Kämpfe zwischen Hoekschen und Kabeljauschen trugen zumindest im 15. Jahrhundert Züge von Klassenausinandersetzungen, die die gesellschaftliche Entwicklung der Landesteile, die im 16. Jahrhundert zu den Kerngebieten des revolutionären Befreiungskampfes gehörten, maßgeblich beeinflussten.

# Die nördlichen Niederlande um 1476

----- Grenzen von:  
WESTFRIESLAND  
HOLLAND  
SEELAND



## ZUSAMMENFASSUNG

Die vorliegende Monographie stellt den Versuch dar, Probleme der Geschichte der Spätzeit der Hanse als wichtige Phase der gesellschaftlichen Entwicklung im Spätfeudalismus in den Gesamtzusammenhang des Übergangs vom Feudalismus zum Kapitalismus zu stellen. Die Behandlung solcher Fragen im norddeutschen Raum muß fast immer dem ökonomischen und gesellschaftlichen Entwicklungsniveau wie seinen Tendenzen in nord-, ost- und westeuropäischen Ländern und Gebieten Rechnung tragen. Andererseits können einmal gewonnene Teilergebnisse unsere Kenntnis in den Vorgängen und Zusammenhängen in der europäischen Geschichte ebenso befruchten.

Das gilt auch für Untersuchungen über Ursachen des Niedergangs der Hanse, einen Prozeß, in welchem den Beziehungen der wendischen Städte zu Holland eine besondere Bedeutung zukommt.

In Holland, Seeland und Westfriesland entwickelten sich im 15. und im 16. Jahrhundert ökonomische und gesellschaftliche Verhältnisse, die in dieser Zeit zu den fortgeschrittensten der menschlichen Gesellschaft gehörten. Sie bildeten gleichsam einen der Maßstäbe, an denen die geschichtliche Leistung der Hanse im Stadium ihres Niedergangs zu messen ist. In den Kaufleuten und Frachtfahrern dieser Gebiete erwuchs den wendischen Städten eine Konkurrenz, die entscheidenden Anteil an der Auflösung der Hanse hatten.

Der Zeitraum, in dem die entscheidenden Auseinandersetzungen zwischen Holland und den wendischen Städten begannen und sich die ersten, für beide Seiten bedeutsamen Ergebnisse abzeichnen, war das 15. Jahrhundert.

Während in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts bei handelspolitischen Aktionen Holländer und die Kaufleute der wendischen Städte noch mehrfach gemeinsam vorgingen, verschärfte sich schon in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts der Gegensatz zwischen beiden Handelspartnern auf Grund der wachsenden Leistungsfähigkeit der konkurrierenden holländischen Wirtschaft so sehr, daß er in den Jahren 1438–1441 zu einem erbitterten Kaperkrieg führte. Das Ergebnis des Krieges, dessen Vorbereitung und Führung auf holländischer Seite bei den unmittelbar beteiligten Schichten



der Bevölkerung Anfänge nationalstaatlichen Denkens auslöste und in welchem bedingt durch ähnliche politische Interessen gegenüber den wendischen Städten das gemeinsame Vorgehen mit Dänemark – wie schon zuvor und auch später – einen wichtigen Faktor darstellte, muß eindeutig, ohne ihn in seinen Auswirkungen überfordern zu wollen, als ein Erfolg für die Holländer gewertet werden. Das gilt es hervorzuheben, weil das äußere Bild der holländischen Wirtschaft in den ersten Jahrzehnten nach diesem Zusammenstoß eher den Historikern recht zu geben scheint, die in den Verträgen von Kopenhagen einen Erfolg der wendischen Städte sehen. Es ist sicher kein Zufall, wenn in den Jahren nach dem Kriege in Holland erneut Kämpfe zwischen Hoekschen und Kabeljauschen ausbrachen, die immer stärker den Charakter von Klassenauseinandersetzungen zwischen der aufkommenden Handelsbourgeoisie und den konservativen Kräften im Lande annahmen.

In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts entfaltete sich die holländische Wirtschaftsexpansion, wovon die Zahlen der den Sund passierenden Schiffe ein beredtes Zeugnis ablegen. Zwar vermochten die wendischen Städte dem Eindringen der Holländer in ihr Zwischenhandelsmonopol zeitweilig noch erfolgreich Widerstand entgegenzusetzen, jedoch endgültig konnte diese Konkurrenz weder durch Gegenmaßnahmen in den wendischen Städten und den übrigen Hansestädten noch durch handelspolitischen Druck seitens dritter Mächte daran gehindert werden, ihre Positionen zu behaupten und auszubauen.

Am Ende des 15. Jahrhunderts war das im Ostseehandel engagierte oder mit diesem Handel verbundene Wirtschaftspotential beträchtlich gewachsen und der Versuch, die Holländer dem Zwangsstapel von Brügge zu unterwerfen, gescheitert.

Selbstverständlich finden sich die Gründe für die Entwicklung nicht allein in Holland und den wendischen Städten und in ihren Beziehungen zueinander.

In der Wirtschaft und der Handelspolitik der wendischen Städte traten seit dem Beginn des 15. Jahrhunderts schon deutlich Zeichen der Stagnation hervor. Die Städte strebten danach, das einmal errungene Zwischenhandelsmonopol mit Mitteln aufrechtzuerhalten, die zwar in früheren Zeiten erfolgreich eingesetzt worden waren, die aber jetzt bei veränderten ökonomischen und politischen Verhältnissen am Ende die Wirtschaft der wendischen Städte selbst schädigen mußten, so der Stapelhandel. Seine Bestimmungen sicherten lange Zeit die Kontinuität der Gewinne der Kaufleute, wie anderer am Handel beteiligten Gewerbezweige. Die notwendigen ökonomischen wie politischen Anstrengungen zur Aufrechterhaltung des Stapels nahmen beständig zu und absorbierten nicht nur wachsende Teile der Handelsgewinne, sondern veranlaßten in gleichem Maße Kaufleute wie Schiffer, die Ordonnanzen zu umgehen. Sie wie weitere Maßnahmen zur Wahrung der Privilegien, die Gästepolitik waren Ausdruck einer feudalen, zunfünftähnlichen Wirtschaftsauffassung und trugen neben der Konkur-

renz durch fremde Kaufleute mit dazu bei, daß der Umschlag des im Handel investierten Kapitals sich im Vergleich zu anderen Handelsmethoden verlangsamte. Die Handelspolitik der wendischen Städte, insbesondere das Bestreben Lübecks, seine führende Stellung zu behaupten, stieß auch bei Städten und Städtegruppen der Hanse auf einen wachsenden Widerstand. Vor allem die östlichen und westlichen Mitglieder der Hanse wollten sich den reglementierenden und ihren Handelsprofit schmälernenden Ordonnanzen immer weniger unterwerfen und konnten mehr und mehr ihre Sonderinteressen durchsetzen.

Das Monopol des Zwischenhandels zerfiel „und damit dieser Handel selbst, im selben Verhältnis, wie die ökonomische Entwicklung der Völker fortschritt, die es beiderseits exploitierte, und deren Unentwickeltheit seine Existenzbasis war“.<sup>1</sup>

Mit der Durchbrechung des Handelsmonopols mußten auch Extraprofite, die aus der Monopolstellung solange hatten gewonnen werden können, in Fortfall kommen.

Gefördert wurde dieser Prozeß durch die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, die den Ausbau der Umlandfahrt, die eng mit Neuerungen in der Schifffahrtstechnik und im Schiffbau verbunden war.

Die Möglichkeit, den Zwischenhandel zu einem Eigenhandel zu entwickeln, bestand für die wendischen Städte in sehr geringem Maße. In ihnen kam es nur vereinzelt zur Herausbildung kapitalistischer Elemente im Schiffbau und in der Bierbrauerei, ohne daß diese Ansätze neuen Produktionsverhältnissen zum Durchbruch verhelfen konnten. Das Handelskapital, welches als Anlagevermögen durchaus vorhanden war, floß nicht oder kaum in die Produktion, wodurch die Entwicklung einer leistungsfähigen Exportindustrie unterblieb.

Entsprachen und förderten der Bund der Städte, die in ihm und durch ihn wirkenden Kräfte lange Zeit den gesetzmäßigen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungsprozeß, so hatten sich allmählich, vom 15. Jahrhundert an sichtbar, Funktion und Charakter eben dieser verbindenden Bestrebungen verändert. Unter der Losung, Sicherung des Errungenen, geriet die Hanse mit ihren Organisationsformen, die bewußt und unbewußt zur Konsolidierung der althergebrachten Verhältnisse beitrugen, in Widerspruch zur fortschreitenden Entwicklung in Wirtschaft und Gesellschaft. Sie wurde in zunehmendem Maße reaktionär. Damit waren mit ihrer Auflösung im historischen Sinne objektiv progressive Momente verbunden.

Auch im 16. und 17. Jahrhundert vermochte das Bürgertum in den wendischen Städten seiner nationalen Aufgabe nicht gerecht zu werden. Die ökonomische und politische Kraft des einst so mächtigen Städtebundes versickerte in den nach der ge-

---

<sup>1</sup> Marx, K., Das Kapital, Bd. 3, in: Marx/Engels Werke, Bd. 25, S. 341.

scheiterten frühbürgerlichen Revolution langsam dahinsiechenden Feudalverhältnissen, ohne daß sie einer neuen Qualität der Gesellschaft zum Durchbruch verhelfen konnte.

In Holland vollzog sich im 15. Jahrhundert eine andere Entwicklung. Ohne in den Meinungsstreit um spezifische Fragen nach dem Grad der Ausbildung und Durchsetzung elementarer Formen der kapitalistischen Produktionsweise in Holland und im benachbarten Gebieten eingreifen zu wollen<sup>2</sup>, muß eines in aller Nachdrücklichkeit gesagt werden: In Holland konnten sich Keime neuer, progressiver ökonomischer Verhältnisse durchsetzen. Das festzustellen ist wichtig, mag die Warenproduktion auch noch so sehr mit vielfältigen hemmenden Relikten der feudalen Wirtschafts- und Sozialkategorien behaftet sein. Sie sind charakteristisch für die ursprüngliche Akkumulation und machen nur deutlich, wie zählebig sich das Überkommene, das Traditionelle in der Produktionssphäre, im sozialen Bereich wie in der Vorstellungswelt der Menschen erweist. Im 15. Jahrhundert erfaßte dieser Prozeß erst einzelne Zweige der holländischen Wirtschaft. Häufig noch schwer erkennbare, vielfältige Mischformen wuchsen zu lebenskräftigen, strukturbestimmenden Elementen der kapitalistischen Produktionsweise.

Auf dieser frühen kapitalistischen Basis entstand eine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, die zunehmend erfolgreicher dem Zwischenhandelsmonopol der wendischen Städte mit einem entwickelten Eigenhandel entgegentreten konnte.

In der neuen Qualität der ökonomischen und gesellschaftlichen Entwicklung liegt der Kern für die Überlegenheit der Holländer in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Sie tritt in der Produktion von Massengütern für den internationalen Markt, in der größeren Rentabilität der Frachtfahrt, in der umfassenderen Freizügigkeit des Handels zutage. Aber nicht der eine oder der andere dieser Faktoren, von denen sich jeder einzelne selbst wiederum in einem Entwicklungsprozeß befand, machte das Vordringen der holländischen Konkurrenz möglich, sondern ihr Zusammenwirken, das durch eine an diesem Vorgehen interessierte landesherrliche Gewalt unterstützt wurde.

Es hat hierbei keineswegs an Kämpfen im Lande und an zeitweilig scharfen Gegensätzen zwischen einzelnen Städten gefehlt. Innerstädtische Auseinandersetzungen gab es in Holland nicht weniger als in den wendischen Städten. Selbst organisierte Arbeitsniederlegungen, hervorgerufen durch den neuen gesellschaftlichen Antagonismus

---

<sup>2</sup> Siehe Anmerkung 65, S. 126. Vgl. auch Wittman, T., *Les gueux dans les "Bonnes Villes" de Flandre (1577-1584)*, Budapest 1969, S. 22 ff. W. analysiert unter diesem Aspekt gestützt auf Untersuchungen von Pirenne, Coornaert u. a. die Situation in den Städten und Dörfern der flandrischen Tuchgebiete.

zwischen den unter veränderten Formen der Abhängigkeit und Ausbeutung lebenden Handwerkern und Lohnarbeitern einerseits den Unternehmern andererseits wurden schon zu einem erfolgreichen Ende geführt.

In den wendischen Städten konnte eine reiche patrizische Oberschicht, die an einem konservativen Herrschaftssystem festhielt, nicht nur ihre Herrschaft behaupten, sondern ebenso die Wirtschaftspolitik in den Städten selbst wie auch in der Vereinigung der Städte maßgeblich beeinflussen.

In Holland dagegen gewannen allmählich Kräfte der neuen aufkommenden Klasse der Bourgeoisie an Bedeutung, so daß sie in der Folgezeit die wirtschaftliche Entwicklung bestimmten und auch auf politische Entscheidungen Einfluß nehmen konnten.

Der Charakter dieses Widerspruchs wird verkannt, wenn Dollinger äußert: „Hier kann man sich abermals fragen, ob diese Gegnerschaft notwendig war, ob für die Holländer – die formell ebenfalls zum Reich gehörten – nicht Platz in der Hanse gewesen wäre...“<sup>3</sup>

Es mag simplifiziert erscheinen, dennoch trifft es den Kern: Hier standen sich die Vertreter – unterschiedlich ausgeprägt zwar – von zwei verschiedenen Gesellschaftsformationen gegenüber. Es konnte den Holländern letztlich kaum darum gehen, einen Platz in der mittelalterlichen Städtevereinigung zu gewinnen, sondern vielmehr darum, die Voraussetzungen für einen ungehinderten, allseitigen und freien Handel zu schaffen und dadurch größtmögliche Handelsprofite zu erzielen.

Obwohl im 16. Jahrhundert der Handel und die Frachtfahrt in die Ostsee einen ungeahnten Aufschwung nahmen, war die Auseinandersetzung zwischen beiden Gegnern keineswegs beendet.

Um die Mitte des 16. Jahrhunderts ist ein Rückgang in Produktionszweigen, die den entscheidenden Anteil am wirtschaftlichen Aufschwung des Landes gehabt hatten, nicht zu übersehen, und nur teilweise handelte es sich dabei, wie etwa in der Tuchproduktion in Leiden, um eine allmähliche Umstellung der Produktion auf billigere Tuchsorten.

Die großen Veränderungen in der Produktionssphäre hatten wohl einen entscheidenden Anteil daran die wirtschaftliche Überlegenheit der Holländer durchzusetzen. Der Kapitalismus im Handel blieb jedoch strukturbestimmend im holländischen Wirtschaftsgefüge.<sup>4</sup> Der ökonomische Aufschwung im 15. und in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts bildete den Ausgangspunkt und die Grundlage für die kommerzielle Ausbeutung weiter Gebiete, vor allem in Polen, in den baltischen Territorien

<sup>3</sup> Dollinger, S. 483.

<sup>4</sup> Diese Auffassung vertritt auch Schilfert, G., Revolutionen beim Übergang vom Feudalismus zum Kapitalismus. ZfG 1969, H. 1/2, S. 180.

und auf der Pyrenäenhalbinsel. Der Profit, der den holländischen Kaufleuten und Frachtfahrern aus diesem Handel zufließt, blieb der entscheidende Faktor der Kapitalakkumulation in Holland.

Der Entwicklungsstand der Produktion reichte im Gegensatz etwa zu dem englischen im 16. und 17. Jahrhundert in Holland einfach noch nicht aus, den Charakter der gesellschaftlichen Veränderungen zu bestimmen. Dennoch vermochten die Holländer die ökonomischen und gesellschaftlichen Kräfte zu entwickeln, die schon wenige Jahrzehnte später in der Lage waren, die erste frühbürgerliche Revolution in der Geschichte der menschlichen Gesellschaft erfolgreich zu Ende zu führen.

## QUELLEN UND LITERATUR

### *Ungedruckte Quellen*

Wojewódzkie Archiwum Państwowe Gdańsk

Signum 300 D/19

Signum 300 D/20

Signum 300 D/21

Gemeente Archief Amsterdam lade V 5 Nr. 1

Ijzeren kapel, lade 15, lade 40

Gemeente Archief s'Gravenhage fol. 50 Nr. 606 Oudarchief

### *Gedruckte Quellen*

#### Hansisches Urkundenbuch

Bd. V u. VI bearb. v. K. Kunze, Leipzig 1899 u. 1905

Bd. VII, 1 bearb. von H. G. v. Rundstedt, Weimar 1939

Bd. VIII, IX u. X bearb. von W. Stein, Leipzig 1899, 1903, 1907

Bd. XI bearb. von W. Stein, München u. Leipzig 1916

#### Die Rezesse und andere Akten der Hansetage

1. Abt. von 1256–1430. Bd. V–VIII, bearb. von K. Koppmann, Leipzig 1880–1897

2. Abt. Bd. I–VII, bearb. von G. Frhr. v. Ropp, Leipzig 1876–1892

3. Abt. Bd. I–V, bearb. von D. Schäfer, Leipzig 1881–1884

Bronnen tot de geschiedenis van den Oostzeehandel. I d. 1122–1499, 1. u. 2. st., bearb. von Poelman, H. A. In: Rijks geschiedkundige publicatiën (im folgenden RGP) n. 35 und n. 36, 's-Gravenhage 1917

Bronnen tot de geschiedenis van de Leidsche textielnijverheid, d. 1 u. 2, bearb. von Posthumus, N. W. In: RGP n. 8 u. n. 14, 's-Gravenhage 1910/1911

- Bronnen tot de geschiedenis van den handel met Engeland, Schotland en Ierland. I. 2 stukken, bearb. von Smit, H. J. In: RGP n. 65, n. 66, 's-Gravenhage 1928
- Bronnen tot de geschiedenis van Middelburg in den landesheerlijken tijd, 1. d., bearb. von Unger, W. S. In: RGP n. 54, n. 61 und n. 75, 's-Gravenhage 1923-1931
- Bronnen tot de geschiedenis van het bedrijfsleven en het gildewesen van Amsterdam, d. I. In: RGP n. 69, bearb. von van Dillen, J. G., 's-Gravenhage 1929
- Bronnen tot de geschiedenis van den handel met Frankrijk. I. d. 753-1585, bearb. von Sneller, Z. W. u. Unger, W. S., Suppl. von 1447-1585 in: RGP n. 70 und n. 40, 's-Gravenhage 1930 u. 1942
- De middeleeuwsche Keuren der stad Brielle, bearb. von de Jager, 's-Gravenhage 1901
- De tol van Iersekeroord, documenten en rekeningen 1321-1572, bearb. von Unger, W. S. in: RGP, kl. ser. no. 29, 's-Gravenhage 1939
- Smit, H. J., Register des Kamper Pfundzollregisters in: Econ, Hist. Jbk.V. 1919
- Acten der Ständetage Ost- und Westpreußens (Publication des Vereins für die Geschichte von Ost- und Westpreußen), Bd I-V, Leipzig 1878-1886, Bd. II, hrsg. von Max Toeppen.
- Enquete ende informatie upt stuck van der reductie ende reformatie van den schiltaelen voertijts getaxeert ende gestelt geweest over de landen van Hollant ende Vriesland. Gedaaen in de jaere 1494. Leiden 1876 hrsg. von Robert Fruin
- Informacie up den staet, facultayt ende gelegentheyt van de steden ende dorpen van Hollant ende Vrieslant om daernac te reguleren de nyeuwe schiltacle, gedaen in den jaer 1514. Leiden 1866, hrsg. von Robert Fruin.
- Breen, J. C., Rechtsbronnen der stad Amsterdam, Amsterdam 1902
- Scheltema, P., Inventaris van het Amsterdamsche archief 1866-1874
- Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497-1660, ved Nina Ellinger Bang
- Forste Del: Tabeller over Skibsfarten, Kopenhagen-Leipzig 1906
- Anden Del, A: Tabeller over Varetransporten, Kopenhagen-Leipzig 1922
- Anden Del, B: Tabeller over Varetransporten, Kopenhagen-Leipzig 1933, ved Nina Ellinger Bang/Knud Korst.
- Brandt, G., Historie der vermaerde zee - en koop stad Enkhuizen verwaetende haere herkomst en voortgang, Enkhuizen 1666
- Burger van Schoorel, D., De Chronyk van de stad Medenblik, Amsterdam 1710
- Velius, Th., Chronijck van Hoorn, Hoorn 1740
- Zweite Fortsetzung der Detmar-Chronik von 1400-1413. Hrsg. von K. Koppmann. In: Die Chroniken der deutschen Städte, Bd. 26, Lübeck 2. Bd., Leipzig 1899
- Dritte Fortsetzung der Detmar-Chronik erster Teil von 1401-1438. Hrsg. von K. Koppmann. In: Die Chroniken der deutschen Städte, 28. Bd., Lübeck 3. Bd., Leipzig 1902
- Der sogenannten Rufus-Chronik zweiter Teil von 1395-1430. Hrsg. von K. Koppmann. In: Die Chroniken der deutschen Städte, 28. Bd., Lübeck 3. Bd., Leipzig 1902
- Die (Lübecker) Ratschronik von 1438-1482 (Dritte Fortsetzung der Detmar-Chronik zweiter Teil). In: 1438-1465. Hrsg. von F. Bruns. In: Die Chroniken der deutschen Städte, Bd. 30, Lübeck 4. Bd, Leipzig 1910
- Atlas: Geschiedkundige van Nederland. 's-Gravenhage 1913-1932 1, d. hrsg. von P. J. Blok

*Literatur*

- Agats, A., Der hansische Baienhandel. Heidelberger Abh. z. mittl. u. neuer Gesch., H. 5, 1904
- Albrecht, H., Das Lübecker Braugewerbe bis zur Aufhebung der Brauerzunft. Z. f. Lüb. Gesch., 17, 1915
- Algemene geschiedenis der Nederlanden (in twaalf delen) Bd. I, IV, V  
Utrecht 1939–1955. Hrsg. von J. F. Niermeyer, H. van Werveke. In den Anm. AGN
- Ammann, H., Deutschland und die Tuchindustrie Nordwesteuropas im Mittelalter. HGBll. 1954
- Baasch, E., Hamburgs Seeschifffahrt und Warenhandel vom Ende des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts. Z. d. Ver. f. ham. Gesch., Bd. IX, Hamburg 1893
- Hamburg und Holland im 17. Jahrhundert, HGBll. 1910
- Zur Geschichte des hamburgischen Heringshandels. HGBll. 1906
- Die Islandfahrt der Deutschen, namentlich der Hamburger, vom 15.–17. Jahrhundert. Hamburg 1889
- Holländische Wirtschaftsgeschichte. Jena 1927
- Beaujon, A., Overzicht der geschiedenis van de Nederlandsche zeevisscherijen. Leiden 1885
- Bechtel, H., Wirtschaftsstil des deutschen Spätmittelalters. München/Leipzig 1930
- Below, G. v., Probleme der Wirtschaftsgeschichte. Tübingen 1920
- Blok, P. J., Geschichte der Niederlande. Bd. 2–4, Gotha 1902–1905
- Eene hollandsche stad in de middeleeuwen. Bd. I. 's-Gravenhage 1883
- Geschiedenis eener Hollandsche stad. Eene hollandsche stad onder de Bourgondisch-Oosterijksche heerschappy. 's-Gravenhage 1912
- Bode, W., Hansische Bundesbestrebungen in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts. HGBll. 1919, 1920/21, 1926
- Bogucka, W., Gdańsk jako ósrodek produkcyjny w XIV–XVII wieku. Warschau 1962
- Brandt, O., Geschichte Schleswig-Holsteins. Ein Grundriß, 5. Aufl. Kiel 1957
- Brandt, A. v., Der Einfluß der Seemacht auf die ältere deutsche Geschichte. Z. f. Lüb. Gesch. 29, 1938
- Rezension über „Vom Mittelalter zur Neuzeit.“ Festschrift zum 65. Geburtstag von H. Sproemberg, HGBll. 1957
- Brentano, L., Eine Geschichte der wirtschaftlichen Entwicklung Englands. Jena 1927
- Brugmans, H., Geschiedenis van Nederland. Amsterdam 1935
- Opkomst en bloie van Amsterdam. Amsterdam 1911
- Bruns, F., Lübecks Handelsstraßen am Ende des Mittelalters. Meckl. Jbb. 99, 1900
- Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik. Hans. Geschichtsquellen N.F. Bd. II, Berlin 1900
- Bugge, A., Den norske Traelasthandelshistorie. o.O. 1925
- Christensen, A. E., Dutch Trade to the Baltic about 1600. Kopenhagen 1941
- Daenell, E., Der Ostseeverkehr und die Hansestädte von der Mitte des 14. Jahrhunderts bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts. HGBll. 1902
- Holland und die Hanse im 15. Jahrhundert. HGBll. 1903
- Die Blütezeit der deutschen Hanse. Berlin 1905/06 2 Bde.



- Die Hansestädte und der Krieg um Schleswig zur Zeit der Margarete und Erichs von Pommern. Ztschr. f. Geschichte 32/1902, Schlesw.-Holst.
- Degryse, R., De gemeenschappelijke groote visserije van de Nederlemden in de XVI e eeuw. Bijdr. v. Gesch. d. Nederlanden d. VII 's-Gravenhage 1952
- Vlaanderens haringsbedrijf in de Middeleeuwen, Antwerpen 1944
- Dillen, J. G. van, Het economisch karakter der Middeleeuwsche stad. Proefschrift Amsterdam 1914
- Dollinger, Ph., La Hanse (XII<sup>e</sup>–XVII<sup>e</sup>) siècles. Paris 1964 Deutsch: Die Hanse, Stuttgart 1966
- Doorman, G., De middeleeuwse brouwerij en de gruit. Nijhoff 1955
- Doren, A., Studien aus der Florentiner Wirtschaftsgeschichte, Bd. I, Stuttgart 1901
- Dragendorff, E., Rostocks älteste Gewerbetreibende. In: Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock II, 3/4, Rostock 1898/99
- Ehrenberg, C., Das Zeitalter der Fugger. Geldkapital und Kreditverkehr im 16. Jahrhundert. 2 Bde., Jena 1896
- Engels, F., Der deutsche Bauernkrieg. In: Marx/Engels, Werke Bd. 7, Berlin 1960
- Epstein, A. D., Reformation und Bauernkrieg in Deutschland als erste bürgerliche Revolution. Sowjetwiss., Ges. Beitr., H. 3, 1958
- Fellmann, W., Die Salzproduktion im Hanseraum. In: Hansische Studien, Berlin 1961
- Friccius, W., Der Wirtschaftskrieg als Mittel hansischer Politik im 14. und 15. Jahrhundert. HGBll. 1932/33
- Über den Verfall des Feudalismus und das Aufkommen der Bourgeoisie. In: Marx/Engels, Werke, Bd. 21, Berlin 1962
- Fritze, K., Die Finanzpolitik Lübecks im Kriege gegen Dänemark 1426–1433. Hans-Studium 1961
- Stralsund und der Hansekrieg gegen Dänemark 1426–1435. WZ Greifswald, Ges. u. sprachwiss. R. Nr. 1/2, Jg. VI, 1956/57
- Dänemark und die hansisch-holländische Konkurrenz in der Ostsee zu Beginn des 15. Jahrhunderts. WZ d. E. M. Arndt-Universität Greifswald, Jg. 13, 1964, Ges. und sprachwiss. R. Nr. 1/2
- Am Wendepunkt der Hanse. Untersuchungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Berlin 1967
- Keimformen der kapitalistischen Produktionsweise in wendischen Hansestädten zu Beginn des 15. Jahrhunderts. Jb. f. Wirtschaftsgeschichte T. IV, 1965
- Fuchs, J. M., De Amsterdamse beurtvaart op de Duitse Rijnhavens. Jaarboek van het Genootschap Amstelodamus 50/1958
- van Gelder, H. E., De „draperye“ van Den Haag. Bijdr. en Med. van „De Haghe“ 1907
- Gosses, I. H., Japikse, N., Handboek tot de staatkundige Geschiedenis van Nederland. 's-Gravenhage 1920
- Gottschalk, N., Fischereigewerbe und Fischhandel der niederländischen Gebiete im Mittelalter. Diss. Köln 1927
- Graus, F., Die erste Krise des Feudalismus. ZfG 3, 1955
- Haak, S., Brielle als vrije en bloeiende handelstad in de 15. eeuw. Bijdragen voor Vaderlandse Geschiedenis en Oudheidskunde, 's-Gravenhage 1907
- Hagedorn, B., Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert. Berlin 1914
- Ostfrieslands Handel und Schifffahrt im 16. Jahrhundert. Berlin 1910
- Häpke, R., Der deutsche Kaufmann in den Niederlanden. Hans. Pfingstbl. 7, 1911
- Brügges Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt. Berlin 1908

- Der Untergang der hansischen Vormachtstellung in der Ostsee (1531–1544). HGBll. 1912
- Hassinger, E., Das Werden des neuzeitlichen Europa 1300–1600. Braunschweig 1959
- Haussherr, H., Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit vom Ende des 14. Jahrhunderts bis zur Höhe des 19. Jahrhunderts. 3. Aufl. Köln/Graz 1960
- Hazewinkel, H. C., Geschiedenis van Rotterdam. Amsterdam 1940
- Held, O., Die Hanse und Frankreich von der Mitte des 15. Jahrhunderts bis zum Regierungsantritt Karls VIII. HGBll. 1912
- Hirsch, T., Danzigs Handels- und Gewerbegeschichte unter der Herrschaft des Deutschen Ordens. Leipzig 1858
- Hoffmann, E., Danzigs Verhältnis zum Deutschen Reich in den Jahren 1466 bis 1526. Ztschr. d. Westpreuß. Gesch.-Ver. H. 53, S. 12–15
- Holliba, G., Die Stapel- und Gästepolitik Rigas in der Ordenszeit (1201–1568). HGBll. 1935
- Hroch, M., Úloha západoevropského kupeckého kapitálu v zprostředkování obchodu s východní Evropou. In: Acta Univ. Carolinae 1964, Philosophica et Historica 2
- Houtte, J. A. van, Die Städte der Niederlande im Übergang vom Mittelalter zur Neuzeit. Rhein. Vjbl. 27, 1962, S. 50–68
- Hubatsch, W., Spätblüte und Zerfall des Ostseeraumes. In: Historia Mundi, Bd. 6, Bern 1958
- Hulshof, A., Rostock und die nördlichen Niederlande vom 15. bis zum 17. Jahrhundert. HGBll. 1910
- Jagow, K., Der Hering im Volksglauben und in der älteren Forschung. Archiv f. Fischereigesch., H. 6, 1919
- Jansma, T. S., Scheepvaartpolitiek van Amsterdam in de tweede helft der vijftiende eeuw. „Amstelodanum“ 1955, Nr. 47, Amsterdam
- Japikse, N., Die politischen Beziehungen Hollands zu Deutschland in ihrer historischen Entwicklung. Frankfurt a. M. 1925
- Jeannin, P., Les relations économiques des villes de la Baltique avec Anvers au XVI<sup>e</sup> siècle. Vierteljahrschr. f. Sozial- u. Wirtschaftsgesch., Bd. 43, H. 3, 1956
- Le tonnage des navires utilisés dans la Baltique de 1550 à 1640 d'après les sources prussiennes. Le Navire et l'Economie Maritime du Nord de l'Europe du Moyen-Age au XVIII<sup>e</sup> siècle. Paris 1958
- Johnson, O. a., Norwegische Wirtschaftsgeschichte. Jena 1939
- Le commerce et la navigation en Norvège au moyen âge. Revue Historique 178, 1937
- Jonge, I. C. de, Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen. 1. u. 2. Teil, 1. Stück, 's-Gravenhage 1833/45
- Jonge, I. C. de, Verhandling over den oorsprong der Hoeksche en Kabeljausche twisten, Leiden 1817
- Ketner, F., Handel en scheepvaart van Amsterdam in de vijftiende eeuw. Leiden 1946
- Amsterdam en de binnenvaart door Holland in de 15<sup>e</sup> eeuw. Bijdragen voor Vaderlandsche Geschiedenis en Oudheidkunde, VIII. ser. d 4. en 5. 's-Gravenhage 1944 und 1945
- Keutgen, F., Der Großhandel im Mittelalter. HGBll. 1901
- Kirchberg, P., Bemerkungen zum Verhältnis Kaufmann – Fischer in Norwegen zur Hansezeit. In: Hans. Studien, Berlin 1961
- Koppmann, K., Zur Geschichte der Mecklenburgischen Klipphäfen. HGBll. 1885
- Die Geschichte der Stadt Rostock. 1. Teil Rostock 1887
- Kosminski, J. A., Skaskin, S. D., Geschichte des Mittelalters. Berlin 1958

- Koster, P., Hoorn in de middeleeuwen de economische ontwikkelingsgang van een Westfriesche stad, Diss. Amsterdam 1929
- Kulischer, J., Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit, 2. Aufl. Berlin 1958
- Kumlien, K., Stockholm, Lübeck und Westeuropa zur Hansezeit. HGBll. 1952
- Kurtz, G. H., Beknopte geschiedenis van Haarlem, Haarlem 1942
- Lahaine, L., Die Hanse und Holland von 1474 bis 1525. HGBll. 1917, 1918
- Langer, H., Stralsund 1600–1630. Eine Hansestadt in der Krise und im europäischen Konflikt. Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. IX, Weimar 1970
- Eine neue „Krise des Feudalismus“? ZfG H., 11/1971
- Lauffer, V., Danzigs Schiffs- und Warenverkehr am Ende des 15. Jahrhunderts. Ztschr. d. westpreuß. Gesch.-Ver. 33, Danzig 1894
- Lesnikov, M. P., Niderlandy i vostochnaja Baltikav nacale XV. v. In: Isvestija Akad. nauk, ser. istorii i filosofii VIII, Moskau 1951
- Loenen, J. C. van, De Haarlemse brouwindustrie voor 1600. Diss. Amsterdam 1950
- Lütge, F., Deutsche Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, ein Überblick. 2. Aufl. Berlin/Göttingen/Heidelberg 1960
- Das 14./15. Jahrhundert in der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. In: Jb. für Nationalökonomie und Statistik 162, Stuttgart 1950
- Małowist, M., Über die Frage der Handelspolitik des Adels in den Ostseeländern im 15. und 16. Jahrhundert. HGBll. 1957
- Marx, K., Einleitung zur Kritik der politischen Ökonomie. In: Marx/Engels, Werke, Bd. 13, Berlin 1961
- Zur Kritik der politischen Ökonomie, In: Marx/Engels, Werke, Bd. 13, Berlin 1961
- Das Kapital. Bd. 1 und 3. In: Marx/Engels, Werke, Bd. 23 u. 25, Berlin 1962 u. 1964
- Meimann, M. N., Skaskin, S. D., Zum ökonomischen Grundgesetz der feudalen Gesellschaftsformation. In: Sowjetwissenschaft, Ges.-wiss. Abt., H. 4, 1954
- Mickwitz, A., Neues zur Funktion der hansischen Handelsgesellschaften. HGBll. 1937
- Mollema, J. C., Geschiedenis van Nederland ter zee. Amsterdam 1939/42
- Mottek, H., Wirtschaftsgeschichte Deutschlands. Ein Grundriß. Bd. 1, 4. Aufl. Berlin 1964
- Müller-Mertens, E., Zu den Aufgaben der frühbürgerlichen Revolution in Deutschland und der Rolle des Königtums. In: Die frühbürgerliche Revolution in Deutschland. Berlin 1961
- Naudé, W., Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten vom 13.–18. Jahrhundert. Berlin 1896
- Nielsen, A., Dänische Wirtschaftsgeschichte. Jena 1933
- Nordmann, C., Oberdeutschland und die Hanse. Hans. Pflingstbl. 26, 1939
- Olechnowitz, K.-F., Der Schiffbau der hansischen Spätzeit. Abh. zur Handels- und Sozialgesch., hrsg. im Auftrag des hansischen Gesch.-Ver. Bd. 3, Weimar 1960
- Pagel, K., Die Hanse. 3. Aufl. Braunschweig 1963
- Pirenne, H., Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Europas im Mittelalter, Bern 1947
- Geschichte Belgiens. 4 Bde., Leipzig 1899–1913
- Planitz, H., Die deutsche Stadt im Mittelalter. Graz/Köln 1954
- Porschnew, B. F., Zum ökonomischen Grundgesetz des Feudalismus. In: Sowjetwissenschaft, Ges.-wiss. Abt., H. 1, 1954
- Postan, M. M., The economic and Political Relations of England and the Hanse from 1400 to 1475. In: E. Power, M. M. Postan Studies in English Trade in the 15th Century. London 1951
- Posthumus, N. W., Opkomst en bloie van Amsterdam, Amsterdam 1944

- De Oosterse handel te Amsterdam. Leiden 1953
- Bescheiden betreffende de provinciale organisatie der Hollandsche lakenbereiders de zgn. droogscherderderynnode. o.O. 1917
- Posthumus, N. W., Geschiedenis van de Leidsche lakenindustrie. I. De Middeleeuwen (XIVe tot XVIe eeuw). 's-Gravenhage 1908
- Rachvahl, F., Wilhelm von Oranien und der niederländische Aufstand. Halle 1906
- Ravenstein, W. van, Onderzoekingen over de economische en sociale ontwikkeling van Amsterdam gedurende de 16de en het eerste kwart der 17de eeuw. Amsterdam 1906
- Reincke, H., Bevölkerungsprobleme der Hansestädte. HGBll. 1951
- Reuter, Ch., Zur Geschichte des Stralsunder Schiffbaus. Pomm. Jbb. 1901
- Rogge, R., Der Stapelzwang des hansischen Kontors zu Brügge im 15. Jahrhundert. Diss. Kiel 1903
- Ropp, G. v. d., Die Hanse und die deutschen Stände vornehmlich im 15. Jahrhundert. HGBll. 1886
- Kaufmannsleben zur Zeit der Hanse. Hans. Pfingstbll. 1907
- Rörig, F., Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte. Breslau 1928
- Wirtschaftskräfte im Mittelalter. Abh. zur Stadt- und Hansegeschichte. Hrsg. von P. Kaegbein, Weimar 1959
- Samsonowicz, H., Studien über Danziger Kaufmannskapital im 15. Jahrhundert. In: Hans. Studien, Berlin 1961
- Handel zagraniczny Gdańska w drugiej połowie XV wieku. In: Przegląd Historyczny, Tom XLVII, Zesz. 1, Warszawa 1956
- Schäfer, D., Zur Frage nach der Einführung des Sundzolls. HGBll. 1875
- Zur Orientierung über die Sundzollregister. HGBll. 1899
- Die Sundzollisten. HGBll. 1908
- Die Sundzolltabellen. HGBll. 1923
- Die deutsche Hanse. Monographien zur Weltgeschichte XIX, 4. Aufl. Bielefeld/Leipzig 1943
- Das Buch des Lübischen Vogts auf Schonen. Hansische Geschichtsquellen Bd. IV, Halle 1887
- Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark. Hansische Geschichte bis 1476, Jena 1879
- Schellenberg, C., Hamburg und Holland, kulturelle und wirtschaftliche Beziehungen. Berlin 1940
- Schildhauer, J., Soziale, politische und religiöse Auseinandersetzungen in den Hansestädten Stralsund, Rostock und Wismar im ersten Drittel des 16. Jahrhunderts. Abh. z. Handels- und Sozialgesch., hrsg. im Auftrag d. Hans. Geschichtsver. Bd. II, Weimar 1959
- Die Sozialstruktur der Hansestadt Rostock von 1378–1569. In: Hans. Studien, Berlin 1961
- Das Anwachsen der plebejischen Schicht der Stadtbevölkerung im Ostseegebiet und deren Rolle in der frühbürgerlichen Revolution. In: Die frühbürgerliche Revolution in Deutschland, Berlin 1961
- Forschungen zur hansischen und hanseatischen Geschichte 1960–1962. WZ d. E.-M.-Arndt-Univ. Greifswald, Jg. XII, 1963, H. 2, Ges. u. sprachwiss. R.
- Grundzüge der Geschichte der deutschen Hanse ZfG 4, 1963
- Progressive und nationale Traditionen in der Geschichte der Hanse. WZ d. E.-M.-Arndt-Univ. Greifswald, Jg. XII, 1963, H. 3 Ges. u. sprachwiss. R.
- Schildhauer, J., Fritze, K., Stand und Aufgaben der Hansegeschichtsforschung in der DDR. WZ d. E.-M.-Arndt-Univ. Greifswald, Jg. IX, 1959/60, Ges. u. sprachwiss. R. Nr. 2/3
- Schilfert, G., Zur Problematik von Klasse, Staat und Nation in der englischen bürgerlichen Revolution. ZfG 3, Jg. XII, 1964
- Die Revolutionen beim Übergang vom Feudalismus zum Kapitalismus. ZfG 1969, H. 1/2

- Schreiner, J., Die Frage nach der Stellung des deutschen Kaufmanns zur norwegischen Staatsmacht (mit einer Entgegnung von A. v. Brandt). HGBll. 1956
- Bemerkungen zum Hanse-Norwegen-Problem. HGBll. 1954
- Séc, H., Französische Wirtschaftsgeschichte, Jena 1930
- Simson, P., Danzig im dreizehnjährigen Kriege. In: Zeitschr. des Westpreuß. Geschichtsvereins, Jg. 1891
- Slicher van Bath, B. H., De agrarische geschiedenis van West-Europa 500-1850. Utrecht/Antwerpen 1960
- Smirin, M. M., Deutschland vor der Reformation. Berlin 1955
- Wirtschaftlicher Aufschwung und revolutionäre Bewegung in Deutschland im Zeitalter der Reformation. In: Sowjetwiss., Ges.-wiss. Beiträge, H. 2, 1958
- Smit, H. J., De opkomst van den handel van Amsterdam. Diss. Amsterdam 1914
- Amsterdams handel met England in de Middeleeuwen. Amsterdam 1929
- Sneller, Z. W., De ontwikkeling van den handel Noord-Nederland in Frankrijk tot het midden der vijftiende eeuw. Bijdr. Vad. Gesch. Oudheidk. V, 9, 1922
- Walcheren in de vijftiende eeuw. Diss. Utrecht 1916
- Deventer, die Stadt der Jahrmärkte. Pfingstbll. d. HGV XXV, 1936
- Soutendam, J., Bijdrage tot de geschiedenis van den ouden lakenhandel te Delft. Bijdragen voor Vaterlandsche Geschiedenis en Oudheidkunde, N. R. d. 2 Te Arnhem 1861
- Spading, K., Zu den Ursachen für das Eindringen der Holländer in das hansische Zwischenhandelsmonopol im 15. Jahrhundert. Neue Hansische Studien, Berlin 1970
- Streikämpfe des Vorproletariats in der holländischen Tuchstadt Leiden im 15. Jahrhundert. WZ d. E.-M.-Arndt-Univ. Greifswald, Ges. u. sprachwiss. R. Nr. 3/4, Teil 1, Jg. XVIII 1969
- Stahr, K., Die Hanse und Holland bis zum Utrechter Frieden 1474. Diss. Marburg 1907
- Stark, W., Lübeck und Danzig in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Untersuchungen zum Verhältnis der wendischen und preußischen Hansestädte in der Zeit des Niedergangs der Hanse. Diss. Greifswald 1969, MS.
- Der Utrechter Frieden von 1474 zwischen der Hanse und England, ZfG 7/1971.
- Stein, W., Die Burgunderherzöge und die Hanse. HGBll. 1901
- Über den Umfang des spätmittelalterlichen Handels der Hanse in Flandern und in den Niederlanden. HGBll. 1917
- Steinmetz, M., Deutschland von 1476-1648. (Lehrbuch der deutschen Geschichte, Bd. 3), Berlin 1965
- Stern, L., Vogt, E., Deutschland in der Feudalepoche von der Mitte des 13. Jahrhunderts bis zum ausgehenden 15. Jahrhundert. (Lehrbuch der deutschen Geschichte, Bd. 2, T. 3), Berlin 1965
- Stieda, W., Schiffsregister. HGBll. 1884
- Hansische Vereinbarungen über städtische Gewerbe im 14. und 15. Jahrhundert. HGBll. 1886
- Zur Sprachkenntnis der Hanseaten. HGBll. 1884
- Techen, F., Das Brauwerk in Wismar. HGBll. 1915/1916
- Die Böttcher in den wendischen Städten besonders in Wismar. HGBll. 1925
- Geschichte der Seestadt Wismar. Wismar 1929
- Ter Gouw, J., Geschiedenis van Amsterdam, Bd. 2 u. 3, Amsterdam 1880 u. 1881
- Timmer, E. M. A., Mit de nadagen der Delftsche brouwning. De Economist 1916
- Tomfohrde, C. H., Die Heringsfischereiperiode an der Bohus-Len-Küste. Archiv für Fischereigeschichte, 1914 H. 2

- Töpfer, B., Bemerkungen zu dem Problem der „Krise des Feudalismus“ im 14. und 15. Jahrhundert. In: Städtische Volksbewegungen im 14. Jahrhundert, Berlin 1960
- Die frühbürgerliche Revolution in den Niederlanden. ZfG Sonderh., Jg. XIII, 1965
- Tschaikowskaja, O. G., Über den Charakter der Reformation und des Bauernkrieges in Deutschland. In: Sowjetwiss., Ges.-wiss. Beitr., H. 6, 1955
- Über das ökonomische Grundgesetz der feudalen Gesellschaftsformation. In: Sowjetwiss., Ges.-wiss. Beitr., H. 6, 1955
- Cistozvonov, A. N., Reformacionnoe dviženie i klassovoja bor'ba v niderlandach v pervoj polovine XVI veka, Moskau 1964
- Unger, W. S., De Hollandsche graanhandel en graanhandelspolitiek in de Middeleeuwen. In: De Economist, 65. Jg., 1916
- De oudste Nederlandsche bevolkingsstatistiek. In: De Economist, 1913
- Nieuwe bijdrage tot de oudste Nederlandsche bevolkingsstatistiek, In: De Economist 1918
- Middelburg als handelsstad XIII–XVIe eeuw. o.O. 1935
- Verwijs, Z., Verdam, J., Stoett, F. A., Middelnederlandsch Woordenboek. o.O. 1885–1929
- Vogel, W., Zur Größe der europäischen Handelsflotten im 15., 16. und 17. Jahrhundert. Festschr. f. D. Schäfer, Jena 1915
- Kurze Geschichte der deutschen Hanse. Pfingstbll. d. Hans. Geschichtsver. XI, 1915
- Geschichte der deutschen Seeschiffahrt, Bd. 1, Berlin 1915
- Deutsche Seestrategie in hansischer Zeit. HGBll. 1930
- Die Binnenfahrt der Holländer im Stift Utrecht vom 12. bis 14. Jahrhundert. HGBll. 1909
- Vollbeh, F., Die Holländer und die deutsche Hanse. Hans. Pfingstbll. 21, 1930
- Vrankrijker, A. C. I. de, De textielindustrie van Naarden. Tijdschrift voor Geschiedenis, Groningen 1936
- Wagenaar, J., Allgemeine Geschichte der Vereinigten Niederlande. Leipzig 1756
- Amsterdam in zyne opkomst, aanwas, geschiedenisse e.a. st. I–II, Amsterdam 1760
- Warnsinck, J. C. M., De zeeorlog van Holland en Zeeland tegen de Wendischen steden der Duitse Hanze, 's-Gravenhage 1939
- Waschinski, E., Währung, Preisentwicklung und Kaufkraft des Geldes in Schleswig-Holstein von 1226–1864. Neumünster 1952/59
- Wätjen, H., Zur Statistik der holländischen Heringsfischerei im 17. und 18. Jahrhundert. HGBll. 1910
- Wehrmann, C., Lübeck als Haupt der Hanse um die Mitte des 15. Jahrhunderts. HGBll. 1892
- Geschichte von Pommern. Gotha 1919, 2. Aufl.
- Weltgeschichte in 10 Bänden, hrsg. von Shukov, J. M. u. a.
- Bd. 3, hrsg. von Sidorova, N. A., u. a. Berlin 1963
- Bd. 4, hrsg. von Smirin, M. M. u. a. Berlin 1964
- Witte, H., Mecklenburgische Geschichte in Anknüpfung an Ernst Boll. Bd. 1, Wismar 1909

EVP 21,00