DER HOLLÄNDISCHE DURCHBRUCH IN DER OSTSEE

von Wim P. Blockmans

Ohne Zweifel waren die Holländer und Seeländer die Nachfolger der Hanse als Vermittler zwischen Ost- und Nordsee.¹ Dieser Wandel kann mit dem aggressiven Durchdringen der Ostsee durch die Holländer ebenso erklärt werden wie von einem wirtschaftshistorischen Ansatz aus, wenn man nämlich nach den Faktoren fragt, die das Wachstum des holländischen Handels und der Schifffahrt seit der Mitte des 14. Jahrhunderts, genau in einem Zeitalter allgemein europäischen Niedergangs, erklären. Woher kam dieser Expansionsdrang während der demographischen Krise des Spätmittelalters? Was machte die wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit eines Gebietes aus, das im allgemeinen doch als rückständig gilt? Die in immer größeren Mengen die Ostsee befahrenden holländischen und seeländischen Schiffe müssen doch – trotz der protektionistischen Maßnahmen der Hanse – von dieser Jahrhunderte andauernden Aktivität profitiert haben.

EXPANSIONSANTRIEBE

Die früheste Zählung der Gesamtbevölkerung der Grafschaft Holland stammt aus dem Jahre 1514.² Sie zeigt eine Gesamtzahl von etwa 268.000 Einwohnern sowie eine Dichte von 66 Personen pro Quadratkilometer und einen Anteil der städtischen Bevölkerung von 45%. Die größten Städte hatten nicht mehr als 14.000 Einwohner (Leiden). Im Jahre 1569 war Amster-

¹ Die poltische Geschichte dieser großen Verschiebung ist ausführlich beschrieben, wobei der Akzent auf dem Krieg von 1438-41 und dem Utrechter Frieden von 1474 liegt. S. hierzu vor allem: K. Spading, *Holland und die Hanse im 15. Jahrhundert* (AHSG 12), Weimar 1973, und M. Malowist, *Croissance et régression en Europe, XIV^e-XVII^e siècles*, Paris 1972.

² W.P. Blockmans et al., *Tussen crisis en welvaart* (Allgemeine Geschichte der Niederlande), Haarlem 1980, IV, S. 43-52, und A.M. van der Woude, *Demografische ontwikkeling van de Noordelijke Nederlanden 1500-1800*, ebenda, V, S. 128-35; W.P. Blockmans, *Verwirklichungen und neue Orientierungen in der Sozialgeschichte der Niederlande im Spätmittelalter*, W. Ehbrecht, H. Schilling (Hgg.), *Niederlande und Nordwestdeutschland. Studien zur Regional- und Stadtgeschichte Nordwestkontinentaleuropas im Mittelalter und in der Neuzeit*. Franz Petri zum 80. Geburtstag (Städteforschung A/15), Köln/Wien 1983, S. 45-51.

DER HOLLÄNDISCHE DURCHBRUCH IN DER OSTSEE

von Wim P. Blockmans

Ohne Zweifel waren die Holländer und Seeländer die Nachfolger der Hanse als Vermittler zwischen Ost- und Nordsee.¹ Dieser Wandel kann mit dem aggressiven Durchdringen der Ostsee durch die Holländer ebenso erklärt werden wie von einem wirtschaftshistorischen Ansatz aus, wenn man nämlich nach den Faktoren fragt, die das Wachstum des holländischen Handels und der Schifffahrt seit der Mitte des 14. Jahrhunderts, genau in einem Zeitalter allgemein europäischen Niedergangs, erklären. Woher kam dieser Expansionsdrang während der demographischen Krise des Spätmittelalters? Was machte die wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit eines Gebietes aus, das im allgemeinen doch als rückständig gilt? Die in immer größeren Mengen die Ostsee befahrenden holländischen und seeländischen Schiffe müssen doch – trotz der protektionistischen Maßnahmen der Hanse – von dieser Jahrhunderte andauernden Aktivität profitiert haben.

EXPANSIONSANTRIEBE

Die früheste Zählung der Gesamtbevölkerung der Grafschaft Holland stammt aus dem Jahre 1514.² Sie zeigt eine Gesamtzahl von etwa 268.000 Einwohnern sowie eine Dichte von 66 Personen pro Quadratkilometer und einen Anteil der städtischen Bevölkerung von 45%. Die größten Städte hatten nicht mehr als 14.000 Einwohner (Leiden). Im Jahre 1569 war Amster-

¹ Die politische Geschichte dieser großen Verschiebung ist ausführlich beschrieben, wobei der Akzent auf dem Krieg von 1438-41 und dem Utrechter Frieden von 1474 liegt. S. hierzu vor allem: K. Spading, *Holland und die Hanse im 15. Jahrhundert* (AHSG 12), Weimar 1973, und M. Małowist, *Croissance et régression en Europe, XIV^e-XVII^e siècles*, Paris 1972.

² W.P. Blockmans et al., *Tussen crisis en welvaart* (Allgemeine Geschichte der Niederlande), Haarlem 1980, IV, S. 43-52, und A.M. van der Woude, *Demografische ontwikkeling van de Noordelijke Nederlanden 1500-1800*, ebenda, V, S. 128-35; W.P. Blockmans, *Verwirklichungen und neue Orientierungen in der Sozialgeschichte der Niederlande im Spätmittelalter*, W. Ehbrecht, H. Schilling (Hgg.), *Niederlande und Nordwestdeutschland. Studien zur Regional- und Stadtgeschichte Nordwestkontinentaleuropas im Mittelalter und in der Neuzeit*. Franz Petri zum 80. Geburtstag (Städteforschung A/15), Köln/Wien 1983, S. 45-51.

dam bereits auf 30 000 angewachsen. Legt man die von Groenveld und Vermaere errechneten Zahlen zugrunde, so mag die Gesamtbevölkerung auf etwa 425 000 gestiegen sein, eine Zunahme von fast 1% pro Jahr.³ Hervorzuheben sind die sehr hohe, nur in Flandern (mit 77/qkm) übertroffene Dichte sowie der äußerst hohe Urbanisierungsgrad (Flandern 36%). Beide Indizien weisen auf einen besonders hohen demographischen Druck hin. Das Wachstum muß zum Teil aus einem Migrationsüberschuß entstanden sein, Geldern und Utrecht, wo die Wirtschaft stagnierte, konnten die Auswandergebiete gewesen sein.

Die Entwicklung der holländischen Agrarwirtschaft bietet ebenfalls einen Erklärungsfaktor. Das Flachland, das seit dem 11. Jahrhundert urbar gemacht wurde, bestand vornehmlich aus Torfboden. Die Entwässerung durch Kanäle hatte im Laufe der Jahrhunderte eine Senkung des Bodens um einige Meter zur Folge, was den Schutz der tiefergelegenen Dörfer vor dem Fluß- und Meerwasser notwendig machte. Von etwa 1415 an wurden Windmühlen zur Entwässerung eingesetzt, Deiche und Kanäle mußten immer wieder neu angepaßt werden, was die Betriebskosten erhöhte. Schlimmer war jedoch der Qualitätsverlust der Boden. Die Rechnungen der Domanen des Grafen von Holland um 1400 zeigen einen Rückgang der Einkünfte aus dem Ackerbau, während die Erträge aus der Viehzucht ziemlich stabil blieben. Die Brotgetreideernte ging zurück, wogegen Gerste und Hafer besser wuchsen.⁴ Das Land vermochte die einheimische Bevölkerung immer weniger zu ernähren, so daß der Rückgang des Ackerbaus auch die Arbeitsstellen in der Agrarwirtschaft reduzierte.

Seit Jahrhunderten hatten die Holländer und die anderen Bewohner der Küstengebiete neben der Landwirtschaft auch Fischfang und Seehandel betrieben, wie die berühmten *pallia fresomca* zeigen. Die Umformung des wenig produktiven Landes im Laufe des späten 14. und des 15. Jahrhunderts zwang sie aber, neue Lösungen zu finden. Jedenfalls bedeutete das Freisetzen eines Teiles der ländlichen Bevölkerung, daß billige Arbeitskräfte genau zu der Zeit massenhaft zur Verfügung standen, als in den benachbarten Flandern und Brabant die Löhne stiegen. Hieraus folgte eine gewisse Emigration in Richtung Süden, wie die Aufnahme neuer Mitglieder in die Brugger Bau-

³ Daten für die einzelnen Städte geben S. Groenveld und J. Vermaere, *Zeeland en Holland in 1569. Een rapport voor de hertog van Alva*, Nederlandse historische bronnen, II, 's Gravenhage 1980, S. 103-76. Die Zahl von 425 000 ist meine Schätzung, die ich aus der Gesamtbevölkerungszahl im Jahre 1622 (672 000) abzüglich 100 000 Einwanderern nach Holland gewonnen habe. Vgl. J. Buijs, *De Zuidnederlandse immigratie 1572-1630*, Haarlem 1978, S. 21, der die Einwandererzahl in den acht größten Städten 1. J. 1622 auf mehr als 105 000 berechnet.

⁴ D. E. H. De Boer, *Graaf en grafiek*, Leiden 1978, S. 335-6.

zünfte zeigt.⁵ In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts ging diese Wanderung infolge von Veränderungen sowohl im Norden als auch im Süden zu Ende. So hat sich in Holland zwischen etwa 1350 und 1450 eine neue Wirtschaftsstruktur entwickelt, wobei die durch Umwelt und Gesellschaft gegebenen Möglichkeiten maximal genutzt wurden.

Ein erheblicher Teil der überschüssigen Landbevölkerung muß eine neue Arbeit in den Städten gefunden haben. In einigen Städten entwickelte sich eine Exportindustrie, die wie die Brauerei in Haarlem und Delft künftig die in der unmittelbaren Umgebung vorhandenen Rohstoffe nutzte: sauberes Wasser, Torf und Gerste. Auf dem flachen Lande verhinderten die geringen Produktionsmöglichkeiten großen Bevölkerungskonzentrationen. Aber auch hier fand ein Diversifikationsprozeß statt. So bot die Viehwirtschaft natürlich die Möglichkeit, Molkereiprodukte zu exportieren. Ein Zeichen dafür war, daß Kaufleute aus Holland und Utrecht im Jahre 1358 Stapelrechte in Antwerpen erwarben, das sich damals zum wichtigsten Markt Brabants entwickelte. Nicht nur Käse, Milch und Butter, sondern auch andere Agrarprodukte wie Fettwaren, Kohlsaaf, Raps und Senf, die im Antwerpener Privileg angeführt werden, spielten offenbar eine Rolle im Export. Die Antwerpener Zollrechnungen zeigen ab 1368, daß Holländer all diese Erzeugnisse sowie große Mengen Haarlemer Biers und Herings verkauften und vor allem Getreide erwarben.⁶

Die Kernelemente des holländischen Handels waren also wohl schon vor 1368 — als Holland an der Seite der Hanse Krieg gegen Dänemark führte und dadurch seine Position auch weit östlich in Schonen ausbauen konnte — etabliert. Der Mangel an Brotgetreide machte Importe aus den südlichen Niederlanden nötig, denen man eigene Erzeugnisse des Fischfangs, des Ackerbaus und vor allem der Molkerei anbot. Die Nähe der großen Märkte in den südlichen Niederlanden war dabei ebenso wichtig wie die Flexibilität der holländischen Fischer, Bauern und Händler, die ihre mangelnden Resources dazu benutzten, arbeitsintensive Exportprodukte herzustellen.

Der Getreidebedarf blieb auch in späteren Jahrhunderten das Rückgrat des holländischen Handels. Die Verbindung mit den wachsenden Brabanter Messen in Antwerpen und Bergen op Zoom brachte Holland mit einer breiten Skala von Produkten des Fernhandels, vornehmlich aus dem oberen Rheinland, in Kontakt, wodurch sich wieder neue Möglichkeiten des Exports boten, z.B. für Leidener Tuch. Im 15. Jahrhundert reduzierte Antwerpens Wachstum den Kornexport Brabants in normalen Jahren, was die Hol-

⁵ J.P. Sosson, *Les travaux publics de la ville de Bruges, XIV^e-XV^e siècles*, Brüssel 1977, S. 328-37.

⁶ R. Doehaerd, *Comptes du tonlieu d'Anvers 1365-1404*, Brüssel 1947.

länder zwang, weiter zu suchen, beispielsweise in Artois und im Ostseegerbiet. Es ist in der bisherigen Forschung noch nicht genügend betont worden, wie lebensnotwendig die Getreideeinfuhr für Holland war. Daraus sind m.E. der in europäischer Sicht antizyklische, jedoch kräftige Expansionsdrang sowie die damit verbundene Suche nach Exportprodukten zu erklären. Die ungünstige Entwicklung der holländischen Landschaft trieb die Bewohner dazu, alternative Formen des Lebensunterhalts zu suchen. Daß sie diese u.a. in ihren traditionellen Nebenaktivitäten (Fischfang und Schifffahrt) fanden, erscheint nur logisch.

Das antizyklische Moment bot den Holländern wichtige Vorteile. Während die Löhne nach der Pest im übrigen Europa stiegen, blieben sie in Holland niedrig, was die arbeitsintensive Verarbeitung von Agrarprodukten förderte und diese auf dem europäischen Markt konkurrenzfähig machte. Die Steigerung der Kaufkraft in den südlichen Niederlanden und in den Hansestädten – die wichtigsten Handelspartner und zugleich auch Konkurrenten – ermöglichte einen höheren Absatz hochwertiger Nahrungsmittel und Kleidung, die die Holländer relativ preisgünstig produzierten. Die Tatsache, daß sich die holländischen Städte erst relativ spät, nämlich seit dem Ende des 13. Jahrhunderts, entwickelten und verhältnismäßig klein blieben, erklärt, warum dort kaum schwere soziale Konflikte zwischen Lohnarbeitern und Patriziern wie in Flandern und Brabant auftraten. Zünfte wurden nur in Dordrecht und Utrecht anerkannt, was relativ flexible Arbeitsverhältnisse und niedrige Löhne ermöglichte. Dieser Rückstand war ein Standortvorteil, da in Holland die Arbeitskosten relativ niedrig blieben.

DAS HOLLÄNDISCHE ANGEBOT

Wenn wir vom primären holländischen Getreidebedarf ausgehen, können wir vier Handelsprodukte identifizieren, mit denen die Holländer seit der Mitte des 14. Jahrhunderts den europäischen Markt erfolgreich versorgten. Alle Erzeugnisse wurden früher von anderen Nationen produziert und gehandelt und jetzt von den Holländern preisgünstiger, in neuen Formen, Verbindungen oder Paketen angeboten. Weiterhin gehörten der Schiffbau und die Frachtfahrt zum Angebot, in offensichtlicher Konkurrenz zur Hanse. Der Vorteil der Holländer scheint mir vor allem die Kombination von vier Produkten und einer Dienstleistung gewesen zu sein. Abhängig von der Marktlage konnten sie flexibel das eine oder andere hervorheben; ihr *primum movens* blieb allerdings der einheimische Getreidemarkt.

Das erste Produkt, das in großen Mengen ausgeführt wurde, ist das Bier. Bekanntlich entwickelte man in Hamburg und Bremen Anfang des 14. Jahrhunderts das Hopfenbier, das massenhaft nach Flandern exportiert wurde. Amsterdam erhob bereits 1323 einen Bierzoll dank des Umstandes, daß es als

Zwischenhafen fungierte Von den 91 500 Fassern, die Hamburg iJ 1369 ausfuhrte, wurden 42 500 nach Amsterdam transportiert Ein Teil davon mag weiter nach Brugge gelangt sein, doch auch holländisches Bier wurde dort getrunken In sechs Monaten des Jahres 1388 betrug der Brugger Bierimport 16 000 Faß, wovon 12 000 aus Holland stammten⁷ 1393 erhoben die Hansen Klage über holländische Kaufleute, die ihr Bier in Flandern in hansischen Fassern einfuhrten Es ist klar, daß die Holländer bis hin zur Verpackung das hansische Modell nachahmten, das schon früher auf den sudniederländischen Märkten eingeführt war

Die Beteiligung der Holländer am Krieg gegen den König von Danemark in den Jahren 1367-70 ermöglichte ihnen den Erwerb einiger Festungen an der Küste Schonens Von hier aus mögen sie die Technik beobachtet haben, den Hering auszunehmen, einzupökeln und in Tonnen zu je tausend Stück zu verpacken Jedensfalls verbot die Hanse iJ 1384 den Holländern, Hering vor der Küste Schonens zu fangen Doch importierten Seeländer noch 1399 Schonenhering nach Great Yarmouth⁸ Es ist klar, daß die Hanse diese Aktivität als eine Bedrohung ihres Monopols der Schonenmessen ansah Ob das hansische Verbot oder die Verringerung der Heringschwärme die holländischen Fischer vertrieb, läßt sich nicht feststellen Unbestritten ist jedenfalls, daß sie schon vor 1400 mit dem Nordseehering eine Alternative gefunden hatten Die Stadt Kleve mußte schon 1394 gebieten, die englischen Heringstonnen mit einem spezifischen Merkmal zu kennzeichnen, um sie vom Schonenhering zu unterscheiden⁹ Sowohl Flamen als auch Holländer erforschten die Fischgründe nördlich von Schottland, fanden dort große Mengen Hering und brachten sie auf den internationalen Markt Schon 1388-92 verkauften Holländer Nordseehering, ihr zweites Produkt, in der Ostsee bis Novgorod und im Rheinland via Köln Obwohl dieses Produkt anfangs als minderwertiger angesehen wurde als der Schonenhering, eroberte es doch die internationalen Märkte, weil es im Überfluß geliefert werden konnte Flämische und holländische Fischer verbesserten die Konservierungsmethode, indem sie schon auf ihren Schiffen das Ausnehmen, Pökeln und Verpacken durchführten, was den Hering fischer und lange haltbar machte Wie mit dem Bier, so auch mit dem Hering Die Holländer brachten zunächst ein Ersatzprodukt auf den Markt, und die steigende Nachfrage ermöglichte

⁷ G Steffe, Der Bierexport auf mittlere und große Distanz vom 14 bis zum frühen 16 Jahrhundert, Die Hanse Lebenswirklichkeit und Mythos, Hamburg 1989, I, S 468-72

⁸ H J Smit, Bronnen tot de geschiedenis van den handel met Engeland, Schotland en Ierland (RGP 65), Den Haag 1928, Nr 618, S 374-5 (1386), Nr 718, S 419-20 (1392), Nr 736 § 61, S 459 (1393), Nr 736 § 86 (1394), Nr 756, S 479 80 (1399)

⁹ HUB V, Nr 185, S 96

es ihnen, einen Marktanteil trotz der älteren marktbeherrschenden Position der Hanse zu erobern¹⁰

Die Schonenmessen wurden von den Hollandern auch benutzt, um ihr drittes Produkt, das Tuch, an Preußen und Livland im Tausch gegen Roggen zu verkaufen. Bereits 1384 traf die Hanse Maßnahmen gegen die Einfuhr des holländischen Tuchs (und, wie erwähnt, des holländischen Herings) in die Ostsee. Vor allem die wendischen Städte fürchteten ihre Vermittlerposition zwischen Nord- und Ostsee zu verlieren. Beide Partner hatten ein gemeinsames Interesse daran, miteinander in Verbindung zu bleiben. Schon 1377 und 1385 wird erwähnt, daß die Holländer und Seeländer regelmäßig in die Hansestädte importierten.¹¹ 1401 und 1402 ist vom Import Leidener Tuchs nach Rußland und Danzig die Rede.¹² Dabei ist auch englisches Tuch von einem Amsterdamer Schiffer transportiert worden.¹³ 1413 wird ein holländischer Händler in Reval erwähnt, der trotz des Handelsverbots Getreide ausgeführt hatte.¹⁴ 1416 gab es Beschwerden auf dem Hansetag gegen holländische Getreideeinkäufe in *unbewoneliĳken haven*.¹⁵ Ein Jahr später äußerte der Deutsche Kaufmann zu Brugge eine Beschwerde gegen den direkten Handel zwischen Holland und Livland und wünschte, daß dieser verboten wurde.¹⁶ In Livland traten die Holländer in der Tat unmittelbar mit den Produzenten in Verbindung.¹⁷

Im Jahre 1414 versprachen die holländischen Städte, keine schottische Wolle zu verarbeiten, weil die Hanse damals eine Blockade gegen Schottland verhängt hatte.¹⁸ Dies zeigt die Bedeutung des baltischen Markts für holländisches Tuch. Ein Konflikt im Jahre 1417 in bezug auf die Leidener und Amsterdamer Siegel für Qualitätstuch, die an zweitrangigen Produkten befestigt worden waren, macht klar, daß die Hanse nur die besten holländischen Tu-

¹⁰ R. Degryse, *Schonense en Vlaamse kaakharing in de 14de eeuw*, Bijdragen tot de Geschiedenis der Nederlanden 12 (1957), S. 100-7, Deis, *De laatmiddeleeuwse haringvisserij*, ebenda 21 (1966-7), S. 82-121, G. Doorman, *De haringvisserij in de middeleeuwen*, ebenda 19 (1964-5), S. 162-72.

¹¹ HR I 2, Nr. 150 § 6, S. 161, Nr. 151, S. 161-2, Nr. 306 § 5, S. 362, Nr. 311 § 2, S. 369.

¹² HUB V, Nr. 480, S. 249, HR I 5, Nr. 101 § 4, S. 69.

¹³ HR I 5, Nr. 302 § 5, S. 220.

¹⁴ HUB VI, Nr. 8, S. 3-4.

¹⁵ HR I 6, Nr. 319 § 45 (10), S. 293.

¹⁶ HR I 6, Nr. 400 § 13, S. 397.

¹⁷ J. Ahvenainen, *Der Getreidehandel Livlands im Mittelalter*, Helsinki 1946, S. 80-2.

¹⁸ HR I 6, Nr. 142, S. 118-20.

che kaufen wollte.¹⁹ Andere holländische Tuchreviere sollten nur kleine Siegel gebrauchen. Ende des 15. Jahrhunderts und wohl bis ca. 1530 erreichte die Leidener Tuchproduktion ca. 24.000 Stück à 20 Ellen. 10% dieser Menge genügte schon, um den örtlichen Bedarf zu decken.²⁰ Die Exportorientierung dieses Gewebes war also großartig gelungen. Es machte die regelmäßige Einfuhr englischer Wolle aus Calais ebenso notwendig wie den Kauf von Farb- und Beizstoffen auf dem Brügger Markt. Gelegentlich besuchten holländische Schiffe auch selber englische Häfen, wo ab und zu Getreide eingekauft wurde.²¹ Auffallend ist, daß die Holländer wiederum kein neues Produkt auf den Markt brachten, sondern nur eine billigere Nachahmung von flämischen und Brabanter Tüchern, die die Hanse traditionell in Brügge und Antwerpen kaufte. Das holländische Eindringen bedrohte daher gleichermaßen die südniederländische Tuchindustrie und den hansischen Handel. Es ist klar, daß beide letztlich den Wettbewerb verloren haben.

Ein viertes Produkt folgte dem gleichen Muster der Ersetzung älterer Fabrikate durch Innovationen eigener Tradition. Holländische Schiffe eroberten die Ostsee vornehmlich wegen des Bedarfs an Getreide und Rohstoffen. Es war aber oft schwierig, Hinfracht in gleicher Menge zu finden. So kann man den Anteil holländischer Schiffe, die in östlicher Richtung durch den Sund mit Ballast fuhren, auf ein Drittel schätzen. Daher suchte man nach neuen Produkten aus dem Westen, die man mit nach Osten nehmen konnte, und kam so auf das Salz. Entlang der Maas, in der Gegend von Dordrecht, zählte man i.J. 1570 50 Salzpflanzen und in Seeland weitere 150. Traditionell wurde hier der salzreiche Torf gebrannt. Zwar produzierte Lüneburg bis 1614 unter Lübecker Monopol etwa 20.000 Tonnen Salz, aber das Salz von den atlantischen Küsten, von Bourgneuf bis Setubal, wurde immer preisgünstiger. In Reval kostete eine Last Roggen um 1550 soviel wie 2 Last Salz in normalen Jahren und soviel wie 4 Last Salz bei Getreideknappheit. Anfang des 15. Jahrhunderts kostete der Transport von Lissabon nach Brügge 85% des Kaufpreises des Salzes, von Brügge nach Danzig 66% und von Lissabon nach Danzig 246% aus.²² Der massive Bedarf an Salz für die Fischkonservierung überforderte einerseits die einheimische Produktion. Andererseits er-

¹⁹ HR I.6, Nr. 337 § 25, S. 316-7 (20.1.1417); HR I.6, Nr. 397A § 38, S. 375 (20.5.-28.7.1417); N.W. Posthumus (Hg.), *Bronnen tot de geschiedenis van de Leidsche textielijverheid*, Bd. 1: 1333-1480, (R.G.P. 8), Den Haag 1910, S. 80.

²⁰ N.W. Posthumus, *De geschiedenis van de Leidsche lakenindustrie*, Den Haag 1908, S. 370-1; W. Prevenier und W.P. Blockmans, *Die burgundischen Niederlande*, Weinheim 1987, S. 79-80.

²¹ Smit, *Bronnen, passim*.

²² J.C. Hocquet, *Le sel et le pouvoir, de l'an mil à la Révolution française*, Paris 1985, S. 260-3.

möglichte die lokale Raffinagetechnik eine feinere Qualität des atlantischen Salzes zu erreichen. Die Raffinage erhöhte den Wirkungsgrad des Salzes um bis zu 40%.

Jährlich fuhren große Flotten aus Holland in die Baie, um Salz zu holen, während kleine Schiffe aus der Normandie und der Bretagne Salz nach Seeland brachten. In den 32 Jahren zwischen 1519 und 1550 brachten 806 portugiesische Schiffe Salz nach Arnemuiden in Seeland.²³ Entlang der atlantischen Küste nahmen die holländischen Schiffe auch Weine aus Bordeaux, Poitou und der Loireregion auf. Um 1570 schätzte ein Antwerpener Händler, daß Holländer mehr als 4000 Hundert (= 6,6 Tonnen) Salz nach Seeland einfuhrten; nach Raffinage wurden daraus 5500 Hundert, wovon 825 zum Einpökeln des Herings und weitere 412 für andere Fische benutzt wurden. 1800 Hundert wurden auf dem Binnenmarkt verbraucht und 2500 auf Rhein und Maas exportiert. Nach seinen Berechnungen verkauften die Holländer das raffinierte Salz zu 240 Gulden pro Hundert, während sie es zu 35 Gulden einkauften. Zieht man die Transport- und Raffinagekosten ab, so betrug der Nettoertrag 377%.²⁴

Die holländische Dienstleistung, mit der der europäische Markt erobert werden konnte, war die Schifffahrt. Die hansischen Quellen zeigen klar, wie die wendischen Städte i.J. 1423 versuchten, holländische und englische Güter aus der Ostsee zu verbannen. Hansischen Schiffen und Mannschaften wurde 1428 verboten, ihre Güter nach Preußen zu bringen; die Holländer selbst durften auch keine preußischen Waren transportieren.²⁵ Der Bau von Schiffen sowie deren Verkauf an Holländer, Flamen und Lombarden wurde den Hansen 1434 und 1435 untersagt.²⁶ Die vielen Konflikte anlässlich von Verhaftungen zeigen jedoch eine starke holländische Präsenz, und die protektionistischen Maßnahmen hatten offensichtlich keinen Erfolg. So wurde 1434 in Livland verboten, die Güter weiter zu bringen als zum Kai und Dolmetscher oder Makler zu gebrauchen.²⁷ Jedoch unterstützten der Hochmeister des Deutschen Ordens und die Stadt Danzig doch ihre holländischen Handelspartner, die bereit waren, 1 Schilling Steuer auf Importe und 2 Pf. auf Exporte zu zahlen. 1436 durchbrach der Herzog von Pommern das Fahrverbot Richtung Holland.²⁸

²³ Ebenda, S. 180-91.

²⁴ W. Brulez, *De zoutinvoer in de Nederlanden in de 16^e eeuw*, TG 68 (1955), S. 183-92.

²⁵ HR I.8, Nr. 507 § 6, S. 326 (10.9.1428).

²⁶ HR II.1, Nr. 321 § 29, S. 207; Nr. 437, S. 388-91.

²⁷ HR II.1, Nr. 226 § 7-9, S. 151 (4.1.1434).

²⁸ HUB VII/1, Nr. 205, S. 102 (24.6.1434).

Die Gesamttonnage der holländischen Flotte wud um 1500 auf 180 000 und um 1580 auf 400 000 geschätzt. Im Jahre 1532 zahlte man 400 Seeschiffe bis 100 Tonnen, 1570 waren es 2500. Der Schiffbau war ein weit verbreitetes Gewerbe vor allem in den Stadtchen und Dorfern entlang der Küsten und großen Flüsse. Viele Rohstoffe mußten eingeführt werden, insbesondere Holz aus Norwegen und aus dem östlichen Baltikum. Auch Teer und Pech kamen von dort. Das war natürlich nur möglich, weil ein regelmäßiger Schiffsverkehr in diesem Gebiet schon wegen des Getreidehandels rentabel war. Eisen und Stahl wurden aus dem Rheinland eingeführt. Segel und Taue dagegen konnten durch die Spezialisierung der Agrarwirtschaft in den Dörfern selber angefertigt werden. Graduelle Verbesserungen brachten die holländischen Schiffe an die Spitze des Fortschritts. Fröh im 15. Jahrhundert erfand man ein neues, größeres Modell der Heringbuis, die ein größeres Netz ziehen konnte. Das Verhältnis zwischen Länge und Breite wurde von 2,5:1 im 14. Jahrhundert auf 4,5:1 um 1570 erhöht. Anfang des 16. Jahrhunderts hatte eine Heringbuis meistens eine Größe von ca. 100 Tonnen, obwohl es auch welche von 200 Tonnen gab. Außerhalb der Heringssaison wurden diese Fahrzeuge als Lastschiffe eingesetzt. Ebenfalls während des 15. Jahrhunderts entwickelte man die Karavelle mit drei Masten und viereckigen Segeln, die sich für die längeren Reisen zur iberischen Halbinsel besser eigneten.²⁹

Der Schiffbau stellte also mit der Milchwirtschaft die wichtigste Form des proto-industriellen Gewerbes auf dem holländischen Land dar. Wiederum handelte es sich um ein traditionelles Gewerbe, das im Rahmen des sich entwickelnden internationalen Wirtschaftssystems eine größere Dynamik entfaltete. Eine Enquete in den Dörfern im Waterland, der Schiffbaueregion nördlich von Amsterdam, zeigte, daß 1 J. 1550 von 578 Familien (Haushalte) 29% weniger als 2 Morgen Land zur Verfügung hatten, das Minimum, um eine Kuh zu halten. 42% hatten 2 bis 4 Morgen und 21% 4 bis 6. Diese sehr kleinen Betriebe konnten eine Familie nur deshalb ernähren, weil man zugleich auch von Schifffahrt und Landgewerbe lebte.³⁰ Schiffbau und Schifffahrt als Neben- oder Hauptgewerbe absorbierten hier die Bevölkerung einer großen holländischen Stadt.

Zum Schluß möchte ich betonen, daß die schwierige ökonomische Lage die untypische Sozialstruktur und Dynamik der holländischen Bevölkerung vom 14. Jahrhundert an erklärt. Die Notwendigkeit der Getreideeinfuhr gab

²⁹ R. W. Unger, Dutch Shipbuilding before 1800. Ships and Guilds, Assen/Amsterdam 1978, S. 26-34.

³⁰ J. L. Van Zanden, Op zoek naar de 'missing link', Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis 14 (1988), S. 359-86.

den Anstoß zu einer Vielzahl arbeitsintensiver Innovationen, die sich aus den traditionellen Gewerben ableiteten. Die niedrigen Löhne und flexiblen Arbeitsverhältnisse bedeuteten einen relativen Standortvorteil im Wettbewerb mit den älteren Produktions- und Handelszentren. Holland entspricht demnach ganz dem Modell von Epstein, das die zunehmende regionale Differenzierung im 14. Jahrhundert betont, nachdem der Arbeitskräfteüberschuß in die arbeitsintensiven agrarischen und handwerklichen Tätigkeiten kanalisiert wurde. Außerdem nutzte Holland seine geographische Lage dazu, die Kosten von Massentransporten zu seinem Vorteil zu verringern.³¹

³¹ S.R. Epstein, *Cities, Regions and the Late Medieval Crisis: Sicily and Tuscany Compared, Past and Present* Nr. 130 (1991), S. 8-11.