

Hanze, Fugger, Amsterdam*

T. S. JANSMA

Gaarne wil ik spreken over een onderwerp, waartoe enerzijds nieuwe literatuur, anderzijds lang in portefeuille gebleven bronnenmateriaal de gelegenheid biedt. Dat onderwerp wordt hier samengevat onder de titel: Hanze, Fugger, Amsterdam, omdat die drie elementen, in relatie met elkander, er deel van uitmaken. De tijd beslaat in hoofdzaak de vier eerste decennien van de zestiende eeuw.

Amsterdam, om daarmee te beginnen, treffen wij nog aan in de fase van 'het kleine Amsterdam', om de naam van een recente tentoonstelling in het Amsterdams Historisch Museum te gebruiken, doch dit uitsluitend in tegenstelling met 'het grote Amsterdam', gezien uit de zeventiende en achttiende eeuw. In de tijd zelf gold Amsterdam als een stad van middelbare omvang, middelbaar vergeleken bijvoorbeeld met de grote steden der Zuidelijke Nederlanden; allereerst Antwerpen, maar toch ook Brussel, Gent en Brugge. Amsterdam komt hier ter sprake in zijn typische functie van gespecialiseerde haven voor de Oosterse handel en scheepvaart van de grote stapelmarkt Antwerpen. Om ons een idee te vormen van de omvang van de stad, naar uitgestrektheid - wij beschikken over het kaartbeeld voor het laatste der door mij aangegeven decennia, 1538 en 1544 -, en naar bevolkingssterkte: de 'Informacie' van 1514 en de oudste quohieren van de tiende penning¹. Het is jammer, dat wij voor de 'Informacie' van 1514 alleen over een vrij slordig afschrift uit de tweede helft der zestiende eeuw beschikken, dat bovendien naar een kenmerkend weinig zorgvuldige transcriptie ruim honderd jaar geleden door R. Fruin is uitgegeven². Het ware te wensen, dat een historisch geschoold filoloog of een filolo-

* Afscheidscollege - in verkorte vorm uitgesproken - bij het neerleggen van het professoraat in de Economische en Sociale geschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam op 9 november 1974.

1. De geschilderde vogelvluchtkaart van 1538 en de houtsnedekaart van 1544, beide door Cornelis Anthonisz. R. Fruin, ed., *Informacie up den staet faculteyt ende gelegentheyt van de steden ende dorpen van Hollant ende Vrieslant om daerme te reguleren de nyeuwe schiltaele gedaen in den jaere MDXIV* (Leiden, 1866). Quohieren van de tiende penning betreffende Amsterdam, zie *Archieven van de Staten van Holland en de hen opgevolgde gewestelijke besturen*, I. P. A. Meilink, *Archieven van de Staten van Holland vóór 1572* ('s-Gravenhage, 1929) inv. nrs. 155, 456, 551, 892, 1206.

2. Vóór de Maatschappij der Nederlandsche Letterkunde te Leiden tot uitgave besloot, was een afschrift van het op het (Algemeen) Rijksarchief berustende handschrift vervaardigd door 'iemand die aan het Archief werkzaam en in zulken arbeid ervaren was'. Zie Fruin, *Informacie 1514*, voorbericht, v. Over het handschrift van de 'Informacie 1514', vergelijk E. Verwijs en J. Verdam, *Mid-*

gisch onderlegd historicus na ruim honderd jaren zijn krachten eens zou wijden aan een nieuwe uitgave. Hetzelfde geldt trouwens voor de Castor bij deze Pollux: de 'Enquete' van 1494, waarvan het enig bekende, slordige handschrift, dat op het Gemeente-Archief te Rotterdam berust, uit de tweede helft der zestiende eeuw dateert. Voor Amsterdam geeft de 'Informacie' het (verbeterde) aantal van 2.532 haardsteden³. Bij toepassing van een reductie-factor vijf (naar Mols)⁴ levert dat 12.560 inwoners. Kijken wij voor het einde van onze periode nu naar de quohieren van de tiende penning (1547, 1557, 1562) dan vermeldt het quohier van 1547 het aantal van 2.935 huizen, wat zou wijzen op een merkwaardig geringe stijging sinds 1514: enig wantrouwen is daarbij wel gewettigd. In ieder geval valt sindsdien een snelle toeneming te constateren: in 1557 4.943 huizen, in 1562 5.728 (28.640 inwoners!)⁵. Bij toepassing van dezelfde reductie-factor vijf zouden wij voor 1547 op het (dubieuze) aantal van ca. 14.000 inwoners komen.

Bezien wij nu het bedrijfsleven van Amsterdam aan de hand van de oude literatuur met daarbij gevoegd het recent verschenen, posthume boek van Posthumus, *De uitvoer van Amsterdam 1543-45*⁶, dan blijkt, dat het algemene beeld zich sinds de tweede helft van de vijftiende eeuw maar in beperkte mate heeft gewijzigd. Voor die laatste periode onderscheidde Posthumus in zijn boek over de Oosterse handel een middeleeuwse en een moderne sector⁷. Bij de laatste vielen beginnende vroegkapitalistische trekken op te merken, bijvoorbeeld in de lakennijverheid, sinds het begin van de zestiende eeuw in het bijzonder in de lakenververij, waarschijnlijk met een nieuw procédé⁸; ook de zeepziederij valt te vermelden, waarvan het product eveneens geëxporteerd werd. Ook handel en scheepvaart vertoonden kapitalistische elementen, tot uiting komend onder meer in de penetratie van Amsterdams kapitaal in Waterland en verdere gebieden benoorden het IJ. Daarnaast waren er echter bedrijfstakken met vaak restrictieve bepalingen in de corporatieve sfeer ten aanzien van uitgroei van het bedrijf van één vakgenoot boven dat van zijn vakbroeders (dit gold zelfs nog voor de lakenweverij): deze zogenaamd 'middeleeuwse' sector bleef een belangrijk deel van het totale bedrijfsleven uitmaken. In de beginnende

delnederlandsch woordenboek, X, *Bouwstoffen*, II (G. I. Liefstinck) ('s-Gravenhage, 1941-1952) artikel 723, p. 347; vergelijk over het handschrift van de 'Enquete', *ibidem*, *Bouwstoffen*, I (Willem de Vreese) artikel 409, p. 289.

3. Verbeterd uit 2.932, vergelijk Fruin, *Informacie 1514*, 180.

4. R. Mols, *Introduction à la démographie historique des villes d'Europe du XIVe au XVIIIe siècle* (3 dln; Leuven, 1954-1956) II, 100, 129.

5. Vergelijk J. G. van Dillen, *Bronnen tot de geschiedenis van het bedrijfsleven en het gildewezen van Amsterdam*, I, 1512-1611. RGP, LXIX ('s-Gravenhage, 1929) xxv.

6. (Leiden, 1971).

7. N. W. Posthumus, *De Oosterse handel te Amsterdam. Het oudst bewaarde koopmansboek van een Amsterdamse vennootschap betreffende de handel op de Oostzee 1485-1490* (Leiden, 1953) 37 vlg.

8. Posthumus, *Uitvoer van Amsterdam*, 28.

zestiende eeuw zag Posthumus in de scheepsbouw nog weinig vertier⁹, samenhangend met een crisis in de scheepvaart door exogene factoren: oorlogen en Sontblokkades. Het is duidelijk, dat ondanks het bestaan van verschillende nijverheidstakken handel en scheepvaart op de voorgrond stonden, maar beide hadden het telkens opnieuw zwaar te verduren gedurende de eerste veertig jaar van de zestiende eeuw. De situatie om de Sont neemt daarbij een centrale plaats in.

Destijds wezen wij al op de betekenis van de Sontvaart in een bespreking van de Hollands-Wendische oorlog, 1438-1441¹⁰. De politieke constellatie om de Sont vormt, stellig sinds de vroege vijftiende eeuw tot diep in de zeventiende, een grondthema in de geschiedenis van Holland, later van de Republiek¹¹. De moeilijkheden, die zich in de hier behandelde periode hebben voorgedaan tussen Holland, bovenal Amsterdam, en de Wendische steden, en daarvan in toenemende mate niet meer dan de helft van deze 'zes steden', te weten Lübeck, Hamburg en Stralsund, waren inderdaad een erfenis van de vijftiende eeuw. Het afweermiddel, dat de Wendische steden tegen de Hollandse (en Engelse) concurrenten trachtten te hanteren, was de stapelpolitiek ten opzichte van het Hanzekantoor Brugge: de kooplieden van de Duitse Hanze moesten de zogenaamde stapelgoederen op de markt van Brugge inkopen, in de eerste plaats het laken, en er de 'Oosterse' stapel- of 'kostele' goederen¹² ter markt brengen. In 1470 werd in de lijn van die stapelpolitiek de zogenaamde 'grote reformacie' van de stapel aan de orde gesteld, waarbij Lübeck van Brugge een dwangstapel voor het stapelgoed trachtte te maken. Dit streven bleef zonder succes, maar Lübeck stelde deze zaak ook later telkens opnieuw als onderwerp van onderhandelingen aan de orde¹³. Overigens, zelfs al mochten de Hanzekooplieden, de 'Oosterlingen', Hollands laken willen inkopen, dan zou dat, daar het alleen op de Brugse markt of gedurende de marktperioden op de vier vrije Brabantse jaarmarkten te Antwerpen en Bergen-op-Zoom mocht geschieden, toch de concurrentiepositie van het Hollandse product ten opzichte van het Vlaamse en Brabantse ongunstig beïnvloeden doordat de vrachtkosten hoger werden en ook de te Brugge verschuldigde rechten het product duurder zouden maken dan bij directe versche-

9. Posthumus ziet eigenlijk pas opleving in de scheepsbouw kort vóór 1538. *Ibidem*, 42.

10. 'Philippe le Bon et la guerre hollando-wende 1438-1441' (1960), nu herdrukt in *Tekst en uitleg* ('s-Gravenhage, 1974) 72 vlg.

11. Vergelijk bijvoorbeeld *Algemene geschiedenis der Nederlanden*, VI (Utrecht, 1953) 98 vlg. Interessant is daarnaast, hoe grote betekenis Zweden en Denemarken eraan hechtten, zelfs op ogenblikken dat Zweden, respectievelijk Denemarken, met de Republiek in oorlog was, dat zij haar functie als transporteur en distributeur van het Oosters goed kon blijven vervullen. Zie V. Barbour, *Capitalism in Amsterdam in the Seventeenth Century* (Baltimore, 1950) 102 vlg (1659, 1665, 1673).

12. Het betrof metalen als koper, ijzer en tin, was, vetten, wol, vlas, hennep, linnen, pelterijen, barnsteen enz.

13. H. Rogge, *Der Stapelzwang des hansischen Kontors zu Brugge im 15. Jahrhundert* (Inaug. Diss.; Kiel, 1903).

ping van Amsterdam naar de Oostzee nodig was. Vandaar de verbeterde afweer tegen die plannen door de Hollandse kooplieden, die handel dreven op het Oostzeegebied. Hun stem weerklonk het luidst in Amsterdam.

De politieke verhoudingen waren in het Noorden bij voortduring gecompliceerd door de verhouding Denemarken-Wendische steden en de situatie van de rijken Noorwegen en Zweden, die althans nominaal, maar vaak ook *de facto*, vooral sinds de unie van Kalmar (1397), tot de kroon van Denemarken behoorden. Maar voor en na deden zich moeilijkheden voor: zo onder de regering van koning Hans (Johan), 1481-1513, toen, na 1500, Zweden onder Sten, later onder Svante Sture, in opstand kwam, waarop de koning van de Wendische steden afbreking van de handelsbetrekkingen met Zweden verlangde. Die betrekkingen waren zeer belangrijk, en daarom legden de steden geringe animo aan den dag om op dat verlangen in te gaan. De traditioneel geworden Deense politiek leidde vervolgens tot toenadering tot Holland. Daarop gaf Lübeck aan de verlangens van Denemarken toe; het wist het reeds labiele Wendisch-Brugse front te herstellen en van keizer Maximiliaan, als regent voor zijn kleinzoon Karel V, een mandement te verkrijgen, waarbij de Hollandse koopman de handel op Denemarken werd verboden. Toen Lübeck kort daarop opnieuw in oorlog geraakte met Denemarken, publiceerde de stad het zorgvuldig geheim gehouden mandement, waarop Holland binnen de kortste keren, ongetwijfeld met rinkelende argumenten, de intrekking van het mandement door Maximiliaan verkreeg¹⁴.

Wij laten het bij deze ene episode als voorbeeld en kunnen kort en goed constateren, dat de herhaalde moeilijkheden in de omgeving van de Sont aanleiding gaven tot talrijke Sontblokkades, die de 'Oosterse' handel en scheepvaart, levensvoorwaarden voor Amsterdam en zijn 'Ökonomische Landschaft': Waterland, Noorderkwartier, West-Friesland en waartoe ook een deel van Westerlauwers Friesland gaat behoren¹⁵, zeer ongunstig beïnvloedden. Daarnaast valt nog te wijzen op de ellende der Gelderse oorlogen onder Karel van Egmond met zijn secondanten Maarten van Rossem te land en Grote Pier ter zee. Brandstichting op het platteland van Holland, plundering van Den Haag en bedreiging van Amsterdam vanuit het door de Geldersen bezette Nedersticht of het door hen genomen stadje Weesp en het Muiderslot waren hier een uitvloeisel van. Ondanks tal van keuren in het Amsterdamse keurboek B uit de jaren 1504-1508 en later, 'brandpreventie' 'avant la lettre': afbraak van huizen tussen St. Anthonispoort en IJ¹⁶, werden toch sche-

14. Vergelijk Ludwig Lahaine, 'Die Hanse und Holland von 1474 bis 1525', *Hansische Geschichtsblätter*, XLV, Jahrgang 1918 (1919) 235 vlg., 241 vlg.; Friedel Vollbehre, *Die Holländer und die deutsche Hanse*. Pfingstblatt XXI des Hans. Geschichtsvereins (Lübeck, 1930) 61 vlg.

15. F. Ketner, *Handel en scheepvaart van Amsterdam in de vijftiende eeuw* (Leiden, 1946) 147.

16. J. C. Breen, ed., *Rechtsbronnen van Amsterdam* ('s-Gravenhage, 1902) 401, 405, 411, 413, 414, 415, 418, 421, 430.

pen en voorraden van de onbeschermd Lastage in brand gestoken bij een Gelderse commando-raid. Na november 1511 (1516?) werd daarom de Monkelbaanstoren als bescherming met de Oude Schans gebouwd. In de volgende decennia had de reeks Franse oorlogen een funeste invloed op de westvaart (waaronder de zoutvaart op de Franse westkust en verder zuidwaarts) en de haringvisserij.

Posthumus heeft grote betekenis gehecht aan een zijns inziens nieuw begrip: de 'zeevaerdige' of 'zeewaerdige neringhe', dat voorkomt in een door hem voor het eerst gepubliceerde ordonnantie van deze nering van 1513¹⁷. In die ordonnantie regelde de vroedschap de benoeming van vier van de aanzienlijkste burgers, deskundig op het terrein van de zeevaart, en belastte hen met het onderhouden van bestaande keuren en het ontwerpen van nieuwe. Zij worden ook als 'oldermans' aangeduid. Zij moesten de ontvangen pachtgelden van de paalkist (oorspronkelijk het fonds gevormd door de opbrengst van het paalgeld) beheren, evenals de inkomsten uit het zogenaamde lastgeld dat geheven werd van schepen, die om Kaap Schagen voeren (1 stuiver per last), en van schepen uit Engeland, Schotland en de 'kleine Oost', dat is de Duitse bocht en Noorwegen, komend (½ stuiver per last). De aangewezen deskundigen konden de inkoop van rogge, zout (waarschijnlijk toch wel afkomstig uit de baai van Bourgneuf of Brouage), hout etc. in Danzig en elders in Oostland regelen ten algemenen nutte, ter voorkoming van prijsstijging. Zij moesten ook optreden als 'waardeins' (opzichters) bij de touwslagerijen. Reeds in 1508 bleken Amsterdam en de andere Zuiderzeesteden overleg te plegen over het vaststellen van een datum betreffende het uitzeilen der schepen (na de 'winterlaghe'). Dat uitzeilen betrof evenzeer 'naar Westen' als 'naar Oosten'. Daarbij waren bij overtreding boetes voorzien, waarvan één derde aan de landsheer, één derde aan de stad van de aanbrenger zou komen en één derde 'tot behoefte der ghemenen vloete' zou strekken. Waarschijnlijk is daarbij aan convoyering gedacht. Ook het lastgeld (wel vermeerderd met de opbrengst van de paalkist) was hiervoor in 1513 mijns inziens bedoeld. In 1513 is wel over de aankomst van schepen in Zeeland gesproken, maar de westvaart viel blijkbaar (nog) niet onder de regeling van dat jaar. Wellicht was het Franse gevaar toen nog niet acuut. Volgens mij is onder 'zeevaerdige neringhe' eenvoudig te verstaan: zeevaart en de hoofdtaak van de 'oldermans' (niet de hoofden van een of andere corporatie) moet bestaan hebben in de zorg voor het convoyeren van schepen van en naar de Oostzee, naast vaart op Engeland en Schotland en de Duitse Bocht.

Samengevat: noch voor de tweede helft van de vijftiende, noch voor de eerste helft van de zestiende eeuw valt voor Amsterdam, en evenmin voor Leiden (wolindustrie) en Haarlem (bierbrouwerij) zulk een uitgesproken vroegkapitalistische economie te constateren, dat daaruit tot een economische 'Überlegenheit der Hol-

17. Posthumus, *Uitvoer van Amsterdam*, 17 vlg.

lander' in hun concurrentiestrijd tegen de Wendische steden zou mogen worden besloten. Klaus Spading, historicus uit de DDR, meent deze namelijk in een recente studie *Holland und die Hanse im 15. Jahrhundert*¹⁸ te moeten aannemen. Blijkbaar behoort deze 'Überlegenheit' meer tot het marxistisch credo dan dat deze op onweerlegbare bewijzen - waarbij dan toch een gedetailleerde vergelijking van de vroegkapitalistische ontwikkeling van Holland (Amsterdam) enerzijds en de Wendische steden (Lübeck) anderzijds noodzakelijk zou zijn - zou berusten. Naar de door Spading aangehangen opvatting zouden Lübeck en zijn satellieten toen nog in een 'feodale' fase hebben verkeerd. De aanzetten tot vroegkapitalisme, bijvoorbeeld bij handel en scheepvaart, in Amsterdam wil ik niet ontkennen, maar een verdere voortschrijding in economisch kapitalistische richting van Holland in vergelijking met de Wendische steden acht ik onbewezen, ja zelfs onwaarschijnlijk.

Tijdens één der conflicten tussen de Wendische steden en de Deens-Hollandse bondgenoten deed zich in 1511 een geruchtmakend incident voor. Bij Hela (Pools Hel) tegenover het tegenwoordige Gdynia op een lange landtong aan de Danzigse bocht, had een Lübeckse oorlogsvloot een koopvaardijvloot van 250 met koren, hout, was, 'tonnengoed' en koper geladen Hollandse, Friese, Deense, Hamburgse en Kampense schepen, die zich voor de retourvaart naar het westen gereedmaakte, overvallen. Ze viel deels in Lübeckse handen, ging gedeeltelijk verloren, terwijl slechts weinig schepen ontkwamen. Aldus geeft Lahaine¹⁹ de gebeurtenis weer. De voorlaatste schrijver van een boekje over *Die Holländer und die deutsche Hanse* (1930), Friedel Vollbeh, spreekt alleen van een grote Hollandse vloot²⁰. Wat hij niet vermeldt is de lading en met een deel van die lading, waarschijnlijk aan boord van enige Hollandse schepen, is iets bijzonders aan de hand.

Zij bestond uit koper. Nu werd ook vroeger koper uit Danzig verscheept: dit was afkomstig uit kopermijnen uit Opper-Hongarije, de Karpaten (nu Slowakije). Koper en lood werden via Krakau naar de Pruisische steden verhandeld door Hongaarse kooplieden, die deze metalen aan Hanzekooplieden overdeden. Deze koperuitvoer van Danzig ging naar Lübeck, en ook voor een klein deel verder naar het westen. Stark²¹ geeft uitvoercijfers van koper uit Danzig voor 1490-1492 en koperinvoercijfers uit Danzig te Lübeck, 1492-1496. Ook werd Zweeds koper, afkomstig uit Stora Kopparberg bij Falun²², van Stockholm naar Lübeck uitgevoerd. Vandaar kon het, zoals wij gezien hebben, als stapelgoed naar Brugge worden geëxpedieerd. Voorts was er nog koper, dat uit Centraal-Europa het westen bereikte,

18. Klaus Spading, *Holland und die Hanse im 15. Jahrhundert. Zur Problematik des Übergangs vom Feudalismus zum Kapitalismus* (Weimar, 1973).

19. Lahaine, 'Die Hanse und Holland', 247.

20. Vollbeh, *Die Holländer*, 62.

21. Walter Stark, *Lübeck und Danzig in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts* (Weimar, 1973) 129 vlg.

22. E. Heckscher, *Economic History of Sweden* (Cambridge (Mass.), 1953) 44.

bijvoorbeeld aangevoerd via Dordrecht naar Antwerpen uit Thüringen (Mansfeld) of Tirol (Schwaz) voor rekening van Neurenbergse kooplieden²³.

Het bij Hela door Lübeck gekaapte koper, een aanzienlijke hoeveelheid van 102 last, dat is 204.000 kg, moet weliswaar ook uit Hongarije afkomstig zijn geweest, maar het was eigendom van de firma Fugger en de bestemming moet Antwerpen of Amsterdam zijn geweest. Hier enkele woorden over de drijvende kracht van deze onderneming: Jacob II Fugger de Rijke (1489-1525)²⁴. De grote bloei van de onderneming onder zijn leiding was door enige generaties Fugger voorbereid, sinds Hans Fugger²⁵ uit het dorp Graben in 1367 naar Augsburg was gekomen en zich daar ongetwijfeld op het weven had toegelegd. Precies een eeuw later, in 1467, nam Jacob I Fugger 'von der Lilie' in het 'Steuerbuch' van Augsburg van drieënzeventig aangeslagenen de zevende plaats in²⁶. Ofschoon Jacob II de jongste zoon was en aanvankelijk voor het priesterschap bestemd, werd hij na de dood van twee oudere broers in de firma opgenomen, na een leertijd in Venetië. Het oorspronkelijke koopmanshuis ging zich onder de naam van de zoons van de stichter, Ulrich Fugger und Gebrüder (Georg, Jacob II) von Augsburg, onder andere bezighouden met investeringen in koper- en zilvermijnen, waaronder mijnen bij Salzburg. Sinds 1485 waren de gebroeders crediteuren van hertog Sigismund 'der Münzreiche' (in zijn geval een misplaatst epitheton) van Tirol, waarvoor de schuldeisers schadeloos werden gesteld uit de opbrengst der zilvermijnen.

Zoals de oudere tak Fugger 'vom Reh' - spoedig failliet gegaan na aanvankelijke voorspoed - knoopte ook Fugger 'von der Lilie' connecties aan met de Romeinse curie (1495). Hij verrichtte daarvoor bankzaken als overmaking van de opbrengst der Pieterspenning uit verschillende, onder, andere Scandinavische, landen naar Rome. Hetzelfde gebeurde met de baten van de spoedig beruchte afluathandel. De Habsburgers werden voor hun financiering steeds sterker van de Fuggers afhankelijk: na Sigismund van Tirol, ook de roomsconingen en keizers: Maximiliaan, Ferdinand I en Karel V, speciaal in verband met diens verkiezing tot keizer. Wanneer

23. In 1490 voerde een Dortse wagenvoerder, komend uit Oudenbosch, te Antwerpen koper aan voor rekening van een burger van Neurenberg; in 1491 langs dezelfde route 30 karren met koper voor rekening van een andere Neurenberger; in 1502 messing van Keulen (waarschijnlijk met behulp van kalmijn gefabriceerd in de omgeving van Aken): dit koper moet afkomstig zijn uit Thüringen (Mansfeld) of Tirol (Schwaz). Zie R. Doehaerd, *Etudes anversoises*, II (Parijs, 1962) nrs. 208, 483; no 1112 (vergelijk reeds nrs. 485, 1491).

24. Uit de omvangrijke literatuur noemen wij: Max Jansen, *Jakob Fugger der Reiche. Studien und Quellen*, I (Leipzig, 1910); Jakob Strieder, *Jakob Fugger der Reiche* (Leipzig, 1926); G. von Poelnitz, *Jakob Fugger, Kaiser, Kirche und Kapital in der oberdeutschen Renaissance* (2 dln; Tübingen, 1949-1951).

25. Aldus onder meer Von Poelnitz, *Jakob Fugger*, I, 5. Volgens J. Strieder, *Zur Genesis des modernen Kapitalismus. Forschungen zur Entstehung der grossen bürgerlichen Kapitalvermögen am Ausgange des Mittelalters und zu Beginn der Neuzeit, zunächst in Augsburg, München und Leipzig* (2e dr.; München-Leipzig, 1935) 163, was de eerste Fugger, in 1367, te Augsburg, Ulrich.

26. Strieder, *Genesis*, 15, tabel 8.

in 1494 een Fuggervestiging in Antwerpen tot stand gekomen is, kan men zeggen, dat Fugger hiermede als het ware in het interesse-gebied van de Hanze binnendrong. Maar het door Fugger bestreken gebied was nog veel groter: ook op het Iberisch schiereiland zijn de belangen van Habsburg en Fugger hoe langer hoe meer verstrengeld, al dient gezegd dat Jacob II en na hem zijn neef Anton Fugger steeds voor rugdekking van zijn ondernemingen heeft trachten te zorgen (onder andere door overeenkomsten met Polen).

Juist de aan keizer en landsheren verstrekte credieten brachten voor de Fuggers steeds groter mijnbouwbelangen met zich mede, daar de metaalrijkdom van hun landen de - vaak enige - zekerheid vormde, die de vorsten aan Fugger (en de andere crediteuren als de Zuidduitse handelshuizen Welser, Höchstetter, Manlich, Imhoff etc.) voor hun credieten konden bieden voor de aan de debiteuren verstrekte bedragen, daar hoofdsom noch rente gerestitueerd of betaald werden.

Sinds 1494 ontstond een samenwerking tussen Ulrich Fugger und Gebrüder von Augsburg en de mijnspecialist Johann Thurzo te Krakau. De Fugger-firma ging toen een vennootschap aan met de 'Thurzosche Handelsgesellschaft', de zogenaamde 'Gemeine Ungarische Handel', die onafhankelijk was van beide ondernemingen. Het centrum van de kopermijnen in Hongarije was Neusohl (nu Banská Bystrica²⁷). Ook andere ondernemingen van het Zuidduitse vroege kapitalisme interesseerden zich hier en elders in de mijnbouw, onder andere in koper en zilver in Tirol, Karinthië en Thüringen. Door het eerste zogenaamde kopersyndicaat van 1496 werden aan de Fuggers, Gossembrodts en Herwarts jaarlijks 24.000 centenaar Tirols koper ter beschikking gesteld door de firma Baumgartner om die in Venetië te verkopen²⁸. Men kan zeggen, dat hiermede een reeks kartels in het leven geroepen is, die een prijs- en productieregeling beoogden. Hiertegen verzette zich meer en meer de publieke opinie, zoals die tot uiting kwam in de vermaningen der boetepredikers van de kansels en in geschriften onder andere van Ulrich von Hutten en Luther²⁹. Op verschillende rijksdagen trachtten de conservatieve krachten tot een soort anti-monopolie-wetgeving te komen, omdat hier met de zogenaamde 'voorkoop' werd gehandeld, in strijd met de middeleeuwse economische ethiek. Dat de Fuggers niet veroordeeld zijn, danken zij aan de krachtige bescherming van keizer en paus en andere wereldlijke en geestelijke debiteuren, die in geval van veroordeling niet op verder crediet behoeften te rekenen.

27. Stark, *Lübeck und Danzig*, 129.

28. Jansen, *Jakob Fugger der Reiche*, 52 vlg. Spoedig is deze overeenkomst gevolgd door die van 12 maart 1498, vergelijk Von Poelnitz, *Jakob Fugger*, I, 93-98.

29. J. Strieder, *Studien zur Geschichte kapitalistischer Organisationsformen, Monopole, Kartelle und Aktiengesellschaften im Mittelalter und zu Beginn der Neuzeit* (2e dr.; München-Leipzig, 1925) 63 vlg.; vergelijk Pierre Jeannin, *Les marchands au XVIe siècle* (Parijs, 1957) 67 vlg.; Hermann Kellenbenz, 'Der Pfeffermarkt um 1600 und die Hansestädte', *Hansische Geschichtsblätter*, LXXIV (1956) 28 vlg.

Op zichzelf zijn deze monopolia niet iets nieuws. Zo kende de vijftiende eeuw het Romeinse (Roomse) aluinmonopolie, waarbij de Kerkelijke staat kon profiteren van de vindplaats op zijn territoire bij Tolfa³⁰, de zestiende eeuw kende de monopolia, behalve voor metalen, ook bijvoorbeeld voor specerijen³¹. Ten aanzien van de mijnbouw kan gelden, dat speciaal daar kapitalistische penetratie voor de hand lag, omdat zo grote investeringen nodig waren bij het winnen der metalen.

Nieuwe, kostbare procédés werden sinds het midden der vijftiende eeuw toegepast: kwikzilver voor het verkrijgen van zilveralgamaam uit het zilverterts, waaruit (nagenoeg) zuiver zilver kon worden gewonnen. Een loodprocédé voor het afscheiden van het zilver, waar het vermengd met koper voorkwam, vond toepassing in het zogenaamd 'Saiger-Verfahren', waarbij het zilver in lood kon worden opgelost³². Grote beleggingen waren vereist voor de niet alleen in Neusohl, maar ook in Karinthië (bij Villach), in Thüringen en Tirol verrijzende 'Saigerhütten'. Typierend is, dat het koper uit Neusohl niet alleen via de Oostzee naar het westen werd verscheept, maar dat ook door verdragen met vorsten, door wier gebied het transport moest plaatsvinden, een débouché naar Venetië verzekerd werd³³. Het koper was wellicht het meest spectaculaire handelsgoed der Fuggers en andere Zuidduitse handelshuizen. Het had, samen met tin, strategisch-militaire betekenis: het leverde brons aan de in dit tijdvak van groeiend oorlogzuchtig mercantilisme onverzadelijke geschutgieterijen³⁴. Het koper is in de eerste helft van de zestiende eeuw, in tegenstelling met het zilver waarvan in een vroeger stadium overproductie was ingetreden, gedurende langere tijd sterk in prijs gestegen, zodat, wanneer in deze toch zeer riskante branche de zaken goed gingen, grote winsten konden (en moesten) worden gerealiseerd.

Na deze lange uitweiding keren wij terug tot de kaap van het Fugger-koper bij Hela. Het zag er eerst naar uit, dat Fugger, met steun van de koning van Hongarije,

30. Jean Delumeau, *L'alun de Rome, XVe-XIXe siècle* (Parijs, 1962); H. van Werveke, *Brugge en Antwerpen. Acht eeuwen Vlaamse handel* (Gent, 1941) 103 vlg.

31. Strieder, *Studiën*, 107.

32. Vergelijk bijvoorbeeld H. Aubin (†) en W. Zorn, *Handbuch der deutschen Wirtschaftsgeschichte*, I (Stuttgart, 1971) 342 vlg.

33. Jansen, *Jakob Fugger der Reiche*, 139 vlg.

34. Voor de grote betekenis van het koper in het geheel der economische bedrijvigheid van de Fuggers vergelijk de inventaris van 1527: Jacob Strieder, *Die Inventur der Firma Fugger aus dem Jahre 1527*. Ergänzungsheft XVII der Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft (Tübingen, 1905) 47, 79; zie ook Von Poelnitz, *Anton Fugger*, I (Tübingen, 1958) 454, noot 138 en de inventaris van 1533. *Ibidem*, 616 vlg., noot 148.

Op de strategische betekenis van het bezit van het centrale metaalertsgebied van het Europese continent in de strijd tegen de Turken wijst Von Poelnitz, *Anton Fugger*, II, i (Tübingen, 1963) 218 vlg., helaas zonder verwijzing naar gelijktijdige bronnen (ca. 1540): 'Wer Kupfer, Silber, Blei, Eisen ['Zinn' ware aan het lijstje nog toe te voegen] und Quecksilber Europas kontrollierte, war der unbestrittene Herr des Erdteils. Verlor der Imperator diesen Besitz, dan schlug die letzte Stunde des Sacrum Imperium'.

een procedure tegen Lübeck voor het 'Reichskammergericht' aanhangig zou maken, nadat pogingen bij curie en keizer om Lübeck met interdict c.q. rijksban te treffen, mislukt waren. Lübeck verweerde zich met de eis, de zaak voor de Rijksdag te brengen, wat gelegenheid zou bieden de onwettige monopolie-tendenties van de Fuggers aan de orde te stellen³⁵. Daarop bond Fugger in en kocht zijn eigen partij koper voor 8.000 mark-Lüb.terug.

Welke rol het Zweedse koper in het streven der Fuggers naar een monopolie heeft gespeeld, is niet erg duidelijk. Na een periode van zeer hoge uitvoer aan het eind van de vijftiende eeuw uit Stockholm naar Lübeck is de uitvoer van Hongaars koper via de route Danzig-Antwerpen in 1510 en volgende jaren zeer sterk gestegen en de Zweedse export teruggevallen. Het blijft onzeker of een voorafgaande overmatige exploitatie of bergstoringen daarbij een rol hebben gespeeld. Heeft Fugger pogingen gedaan tot controle van de Zweedse productie³⁶? In 1520 ging het gerucht, dat Fugger-steun aan Christiaan II van Denemarken zou kunnen leiden tot een concessie aan Fugger voor Zweedse koperwinning³⁷. Eventueel kan ook in de jaren dertig een verzadiging van de kopermarkt zijn ingetreden: wij zagen reeds dat de Fuggers geweldige kopervoorraden in Danzig hadden³⁸.

In de jaren twintig dreigde bij de Fuggers een crisis ten aanzien van het Hongaarse koper. Tengevolge van het opdringen van de Turken, verkeerde de Hongaarse koning Lodewijk II in schreeuwende geldnood en daardoor liet hij zich verleiden tot geknoei met zijn munt; hij liet een 'nieuwe Hongaarse gulden' slaan met een veel hoger kopergehalte³⁹. Tegelijk kwam er een massale aanval op de positie der Fuggers in Hongarije uitgaande van de nationalistische adel samen met de concurrenten van de Fuggers. Ook kunnen wij wijzen op de onrust die tijdens de Boerenoorlog in de mijnbouwcentra van Midden-Europa heerste; op het Lutheranisme dat tot in de Fugger-centrale Augsburg veld won, op de algemene verontrusting over de 'monopolia', die de onbegrepen inflatie, de prijsrevolutie, tengevolge zouden hebben gehad.

Wellicht ontmoeten deze bewegingen sympathie bij een tegenwoordige studentengeneratie, 'nourrie dans les alarmes' waar het betreft milieubedrijf en 'multinationals' (waarmede de Fuggers en hun soortgenoten waarschijnlijk worden vergele-

35. G. von Poelnitz, *Fugger und Hanse. Ein hundertjähriges Ringen um Ostsee und Nordsee*. Studien zur Fuggergeschichte XI (Tübingen, 1953) 16 vlg. Cijfers over het gewicht van het via Danzig in de jaren 1510-1513 verscheepte koper en over het bij het transport verloren gegane deel daarvan: Von Poelnitz, *Jakob Fugger*, II, 275 vlg.

36. Pierre Jeannin, 'Le cuivre, les Fugger et la Hanse', *Annales. Économies. Sociétés. Civilisations*, X (1955) 233 vlg.

37. Jansen, *Jakob Fugger der Reiche*, 53; ook in 1518 gingen geruchten over Fugger-belangstelling voor het Zweedse koper, *ibidem*, vergelijk ook 122 vlg.

38. Jeannin, 'Le cuivre', 232.

39. Voor dit en het volgende vergelijk Jansen, *Jakob Fugger der Reiche*, 173 vlg.

ken), ook de heftige invectieven van Luther zouden zo kunnen worden geïnterpreteerd als progressief verzet tegen kapitalistische uitbuiting. Maar bij Luther is eerder sprake van een middeleeuws 'traditionalisme' (Max Weber) en een verouderd standpunt van een weinig flexibele maatschappelijke standenmaatschappij en van objectieve waardeleer. In hetzelfde jaar 1525 richtte Luther zich tegen de opstandige boeren in zijn 'Wider die mörderischen und räuberischen Rotten der Bauern'⁴⁰.

Wij keren terug naar Amsterdam: in die stad van middelbare grootte, met aanzetten tot vroegkapitalistische ontwikkeling in een moderne sector, maar met nog steeds belangrijke praekapitalistische verhoudingen in een middeleeuwse sector van het bedrijfsleven heeft zich een patriciaat gevormd. Dit vormde vooral na 1538 een streng gesloten, onderling vermaagschapte en rechtzinnige coterie, die voor een periode van veertig jaar het heft in handen zou houden: de zogenaamde Hendrik-Dirkisten⁴¹. Maar van een intellectuele elite, een door het humanisme beïnvloede groep onder de welgestelde leken, valt weinig te bespeuren. Wel kende men enkele priester-humanisten: Alardus van Amsterdam, geboortig uit de stad, maar veelal elders, bijvoorbeeld te Leuven, verblijfhoudend, Cornelius Crocus en enkelen meer, die in correspondentie stonden met Erasmus⁴².

Maar plotseling dook in dat overwegend kleinburgerlijke Amsterdam een figuur op, een 'tweede Maecenas' heeft Pontanus hem genoemd, die in dit milieu volstrekt niet thuishoorde en die dan ook van elders gekomen was: Pop(p)e Ockesz, ons beter bekend als Pop(p)ius of Pompejus Occo, over wie wij nader ingelicht worden in een recente monografie van Otto Nübel, leerling van de Fugger-biograaf Von Poelnitz⁴³. Geboortig uit Loppersum (?) in Oost-Friesland in 1483 uit een aanzienlijk geslacht, moet hij al in 1494 naar Augsburg zijn gekomen, waar zijn oom Adolph Occo I als beroemd medicus gevestigd was. Hij had daar een illustere humanistische vriendenkring, onder wie Conrad Celtis en Johannes Reuchlin. Hij had betrekkingen onderhouden met de beroemde in 1485 overleden filosoof Rudolph Agricola. Na diens dood was zijn gehele literaire nalatenschap aan Adolph Occo gekomen en toen Adolph op zijn beurt in 1503 stierf, kwamen onder andere handschriften van Agricola en een bibliotheek van 2.000 delen aan de neef Pompejus Occo. Adolph Occo had ook relaties met de Fuggers in Augsburg en daar-

40. Z. W. Sneller, 'Economische inzichten van Maarten Luther', in: *idem, Bijdragen tot de economische geschiedenis* (Utrecht, 1968) 54 vlg.

41. J. E. Elias, *Geschiedenis van het Amsterdamsche regentenpatriciaat* ('s-Gravenhage, 1923) 5 vlg.

42. Na de geschriften van De Bont en Sterck hierover laatstelijk A. J. Kölker, *Alardus Aemstredamus en Cornelius Crocus, twee Amsterdamse priester-humanisten. Bijdrage tot de kennis van het humanisme in Noord-Nederland in de eerste helft van de zestiende eeuw* (Nijmegen-Utrecht, 1963).

43. Otto Nübel, *Pompejus Occo, 1483 bis 1537, Fuggerfaktor in Amsterdam* (Tübingen, 1972).

door is Pompejus in het vertrouwen van Jacob II opgenomen; hij werd bestemd voor de positie van Fugger-factor, na een leertijd in Augsburg. In 1511 kwam hij duurzaam naar Amsterdam en daar bleek hij (enige jaren later?) de bewoner te zijn van het prachtige huis 'Het Paradijs' in de Kalverstraat - op de plaats van Winkels-De Slegte - met aan de achterzijde het water van de Amstel (het Rokin). Daar leefde hij als 'grand seigneur', ontving aanzienlijke groten, als Christiaan II van Denemarken, en had, kenner als hij was van Latijn en Grieks, omgang met humanisten in zijn kwaliteit van maecenas. Twee kinderen, zijn zoon Sybrant Occo en zijn dochter Tietje, huwden in de Hendrik-Dirkisten-clan en zijn zoon werd later enige malen burgemeester⁴⁴.

Pompejus Occo staat verder bekend als 'grootkoopman', bankier en Fugger-factor. Het is juist aan deze zijde van die merkwaardige figuur, dat in het reeds genoemde boek van Nübel in het bijzonder aandacht besteed wordt. Voor ons onderwerp is Occo in vier opzichten van betekenis: 1. als groothandelaar-bankier; 2. als vertegenwoordiger van koning Christiaan II; 3. als Fuggerfactor te Amsterdam; 4. als officieus raadgever inzake Scandinavische aangelegenheden van de landvoogdes Margaretha van Savoye en de centrale regering te Brussel.

Zoals bekend was Christiaan II gehuwd met Isabella, zuster van Karel V. Over de uitbetaling van de bruidsschat is veel te doen geweest, een aantal termijnen is betaald via Pompejus Occo. Nu weet men van de vele ups en downs in de regering van Christiaan en van zijn tegenstander Frederik I van Holstein. Uiteraard bemoeiden de Wendische steden zich met deze aangelegenheden in Denemarken, in Noorwegen (waar Christiaan vóór zijn troonsbestijging stadhouder in Bergen was geweest) en Zweden, waar Gustaaf Vasa, eerst leider van de opstand en later koning werd. Het standpunt van Holland lag economisch en politiek gezien vast: een krachtig bestuur in Denemarken, dat een vrije (zij het niet onbelaste) Sontvaart garandeerde. De tegenstellingen in dezen met de Wendische steden leidden automatisch tot het samengaan van de belangen van Holland en Fugger wegens de koperverschepingen van Danzig naar Antwerpen/Amsterdam. Vandaar ook dat de bedragen aan de bruidsschat van Isabella betaald - hoe zou het anders kunnen? - gefourneerd zijn door Fugger.

In hoeverre is er nu - zij het met horten en stoten door Sontblokkades - in deze decennia koper naar Amsterdam gekomen? Wij beschikken over een 'Fugger-Inventur' (dat is de opstelling van een inventaris) voor 1527, destijds uitgegeven door Jakob Strieder; voor verschillende andere 'Inventure' beschikken wij over mededelingen van de grote Fugger-biograaf Götz von Poelnitz in zijn *Jakob Fugger* en zijn (nog onvoltooide, maar reusachtige) *Anton Fugger*. In de inventaris van 1527 bleek koper de grootste actiefpost. In dat jaar werd de voorraad in de factorij

44. Elias, *Amsterdamsche regentenpatriciaat*, tabel I (tussen p. 6 en 7).

Antwerpen geraamd op 34.202 centenaar (a 50 kg = 1.710.000 kg) ter waarde van 205.215 Rijns gulden⁴⁵.

Hier moet een grote opslagplaats geweest zijn naast de weelderig ingerichte factorij⁴⁶. Daarnaast was Amsterdam niet zonder betekenis. In de inventaris van 1527 staat onder het hoofd 'Zu Antorff' (Antwerpen) ook 'Zu Ambsterdam', waar 'eine grosse Wag sambt irm gewicht' ter waarde van 400 p. gr. (= 2.400 p. Holl.) vermeld wordt. Ook 'Zu der Feer' wordt melding gemaakt van een soortgelijke waag⁴⁷. Daar in deze inventaris geen sprake is van een kopervoorraad in Amsterdam, zal dit dus meer als doorvoerhaven en plaats van overslag van zeeschepen op binnenvaartschepen gediend hebben. Toch wordt ook wel eens voorraad vermeld, bijvoorbeeld in 1540⁴⁸. Daarnaast mag men het huis 'Het Paradijs' wel enigszins als Fugger-factorij beschouwen. Nübel meent, dat Occo zijn betrekkingen met Fugger verheimelijkt zou hebben en dat bijvoorbeeld de centrale regering, waaraan hij over Scandinavië en waarschijnlijk ook over de moeilijkheden veroorzakende Christiaan II adviezen gaf, niet geweten zou hebben, dat hij Fugger-factor in Amsterdam was, totdat in 1525 de magistraat van Amsterdam zich tot de (toen fungerende) koning Frederik I richtte ten behoeve van 'de eersame Popius Occo, onse mede inwonende poorter, factor van de nacie van de focker'. Het schrijven betrof enige schepen met koper te Danzig geladen en in een Noorse haven vergaan, waarvan de lading geborgen was. Dat dit factorschap geheim zou zijn gebleven, lijkt gezien Occo's grote levensstaat en het feit, dat betalingen van Isabella's bruidsschat via hem liepen, onaannemelijk⁴⁹.

De moeilijkheden met de Wendische steden, resulterend in Sontblokkades, hebben waarschijnlijk een toppunt bereikt tijdens het dictatoriale regime in Lübeck onder Jürgen Wullenwever, die na de dood van Frederik I (1523 - april 1533) quasi

45. Strieder, *Inventur 1527*, 47, 79. Vergelijk nog de verdere literatuur in noot 34.

46. Het pand aan de Steenhouwersvest, aangekocht in 1508, bleef tot 1608 in Fuggers bezit. Vergelijk Von Poelnitz, *Jakob Fugger*, II, 149 vlg.; Norbert Lieb, *Die Fugger und die Kunst im Zeitalter der hohen Renaissance* (München, 1958) 102-104 (afbeeldingen 118, 119). Blijkens de inventaris van 1527 (Strieder, *Inventur 1527*, 96) bevonden zich bij de factorij twee pakhuizen, elk met een grote ijzerwaag met daarbij behorende gewichten. In het kantoor was een zilverweegschaal met gewichten. Op het oude kantoor hing nog een ijzerwaag. Tenslotte was er nog 'l' eysne Ýtalienisch wag mit 2 gewichten'. F. Prims, *De litteekens van Antwerpen* (Antwerpen, 1940) 42 vlg., heeft erop gewezen, dat bovendien achter het Fuggerhuis 'de IJzerwaag, of de publieke waag voor de metalen' te vinden was. Daar de Steenhouwersvest niet alleen de aanvoerplaats was van natuursteen maar in het algemeen van zware vrachten, was dus de aanvoer, opslag en de mogelijkheid tot het verhandelen van koper te Antwerpen voortreffelijk geëquipeerd.

47. Strieder, *Inventur 1527*, 96.

48. Von Poelnitz, *Anton Fugger*, II, i, 488, noot 191.

49. Nübel, *Pompejus Occo*, 52 vlg., 202; vergelijk G. W. Kernkamp, *Verslag van een onderzoek in Zweden, Noorwegen en Denemarken naar archivalia, belangrijk voor de geschiedenis van Nederland op last der regering ingesteld door ...* ('s-Gravenhage, 1903) 258, door Nübel, *Pompejus Occo*, 148, niet geheel juist weergegeven: 'op verzoek van' ten onrechte vertaald met 'im Auftrage'.

opkwam voor de rechten van de in gevangenschap verkerende Christiaan II tegen Christiaan III en daardoor in Denemarken en Zweden met de laatste in strijd kwam, de zogenaamde 'Grafenfehde'. Die uiterst gecompliceerde gebeurtenissen behoeven ons hier niet bezig te houden, alleen dit: de Lübeckse vloot beheerste enige tijd de Sont, van het Lübeckse admiraalsschip af werd de Sonttol geheven. Het meest karakteristieke van de Wullenwever-periode was daarbij de uitgesproken vijandige houding van Lübeck met zijn weinige bondgenoten tegenover Holland⁵⁰.

Het is daarom zeer wel mogelijk, dat de scheepvaart overzee extra-moeilijkheden ondervond. Een feit is, dat wij juist in deze tijd, namelijk voor de jaren 1531/2 en 1533/4, overgegevens beschikken betreffende kopervervoer langs de beruchte Hollandse binnenvaart. Daarbij moeten wij overigens wel bedenken dat de overleving van wat een serie tolrekeningen moet zijn geweest uiterst gebrekkig is: de rekening van 1533 wordt aangeduid als de zestiende rekening van mrs Aerndt Sandekijn en Willem Goudt⁵¹. Hoewel dat niet blijkt, zal men toch mogen aannemen, dat het Fugger-koper voornamelijk in Hollandse schepen uit Danzig door de Sont is verscheept, gezien de grote Hollandse scheeps capaciteit⁵² en de vijandige houding der Wendische steden. Waarschijnlijk heeft men wegens het gewicht en ter spreiding van het risico het koper over een aantal schepen samen met andere lading (graan, hout) verdeeld en dan ligt de bestemming van de schepen, Amsterdam, voor de hand.

Welnu, in twee rekeningen van de tolleren van Geervliet en de Gleede (1531/32, 1533/34) die voor ons bewaard zijn gebleven, komen enige voor ons interessante posten voor. Het zal nuttig zijn zich rekenschap te geven van de ligging der beide tolleren en van de plaatsen, die aan weerszijden van die tolleren als begin van een transport, respectievelijk de bestemming daarvan, in aanmerking kunnen komen. De grafelijke tol van Geervliet is - na die van Dordrecht (1120?) - de oudste en moet ook reeds dateren uit de twaalfde eeuw, toen de rijkstol aan de graaf van Holland in leen werd gegeven⁵³. Geervliet ligt aan de oude Noord-Zuid verbinding van de

50. Philippe Dollinger, *Die Hanse* (Stuttgart, 1966) 419 vlg.

51. Algemeen Rijksarchief, 's-Gravenhage, Archief Rekenk. Rekeningen, inv. nrs. 4902, 4903.

52. Vergelijk Johannes Schildhauer, 'Hafenzollregister des Ostseebereiches als Quellen zur hansischen Geschichte', *Hansische Geschichtsblätter*, LXXXVI (1968) 74: 'In diesem Jahre [1530] verlassen den Hafen von Danzig 246 Schiffe mit einem niederländischen Heimathafen, während insgesamt nur 103 aus dem Küstenbereich der wendischen Städte einschliesslich Lübeck's stammende Schiffe, von denen sogar nur 24 in Lübeck beheimatet sind, auslaufen'.

53. Th. van Rheineck Leyssius, *Geschiedkundige atlas van Nederland. Tekst bij de bladen 'Holland ten zuiden van het Y in 1300 (Zuidelijk gedeelte)' en 'Holland omstreeks den St. Elizabethsvloed van 1421 (Zuidelijk gedeelte)'* ('s-Gravenhage, 1938) 13: ca. 1150 vestiging van de tol van Geervliet; vergelijk ook J. F. Niermeyer (†), *Bronnen voor de economische geschiedenis van het Beneden-Maasgebied, I, 1104-1399*. RGP grote serie CXXVII ('s-Gravenhage, 1968) 3 (no. 6): deperditum van 1179.

Bernisse (Bornisse), die tevens de scheiding vormt van Voorne en Putten, destijds ook de omstreden grens tussen Zeeland aan de west- en Holland aan de oostkant. Het heeft geen zin hier op verdere tollën - bijvoorbeeld die van Strinemonde - nader in te gaan, omdat die in deze tijd blijkbaar hun betekenis hebben verloren. Het is duidelijk, dat de tollën daar geheven dienden te worden, waar het verkeer te water passeerde. Juist door de grote veranderingen in dit Rijn-Schelde deltagebied is het vaak moeilijk vast te stellen, hoe het verkeer door dit gebied zijn weg vervolgde; een hulpmiddel is dan uiteraard, te weten waar precies (en wanneer) de tollën en hun wachten gevestigd waren. Sinds 1899 hebben Ramaer, Beekman en Rheineck Leyssius daartoe bouwstoffen geleverd⁵⁴. Maar nu, bijna veertig jaar na de publicatie van Rheineck Leyssius, zal kennis en inzicht in het kaartbeeld opnieuw gewijzigd zijn. Daarom ware een grondig interdisciplinair onderzoek - waarin tenminste ook Zeeland, Brabant en Vlaanderen betrokken zouden moeten worden, en waarbij economische geschiedenis, mediaevistiek, historische en fysische geografie, toponymie en nederzettingsgeschiedenis aan haar trekken zouden moeten komen, zeer gewenst om vaarwegen en tolvestigingsplaatsen met inbegrip van de tolwachten in de late middeleeuwen en zestiende eeuw te traceren en zo mogelijk de tarieven en eventuele vrijstellingen op te sporen⁵⁵.

Het is duidelijk dat de Bernisse een heel eind ten westen van Dordrecht gelegen was en dat het verkeer, dat zich van dit vaarwater bediende in de verbinding noord-zuid vooral gericht was op het Zwin en Brugge. Men moet er wel rekening mee houden, dat in de eerste decennien van de zestiende eeuw deze vaarweg, waarvan Van der Aa - helaas, zoals bij hem gebruikelijk, zonder opgave van bron - weet te berichten, dat zij in de vijftiende eeuw zo breed was als de Merwede tussen Dor-

54. Een bijdrage daartoe vormde het verdienstelijke, maar nu verouderde werk van J. C. Ramaer, *Geografische geschiedenis van Holland bezuiden de Lek en Nieuwe Maas in de middeleeuwen*. Verhandelingen der Koninklijke Akademie van Wetenschappen, afdeling Letterkunde, nieuwe reeks II, no. 3 (Amsterdam, 1899). Sindsdien is de *Geschiedkundige atlas van Nederland* ('s-Gravenhage, 1931-1932) van A. A. Beekman met toelichtende teksten uitgekomen, waarvan een blad (no. 20) van het zuidelijk deel van Holland in 1300 en het blad betreffende de Sint-Elizabethsvloed (1421) (no. 46) in aanmerking komen. Doch ook daar zijn de inzichten sindsdien veranderd, getuige een verbeterde druk van het blad 'Holland ten Zuiden van het IJ in 1300, Zuidelijk gedeelte' en van 'Holland omstreeks den St. Elizabethsvloed van 1421, Zuidelijk gedeelte' (1938). Daarbij is een nieuwe tekst geleverd door Jhr. Th. van Rheineck Leyssius, wiens archivalisch onderzoek hoofdzakelijk tot wijzigingen in het kaartbeeld aanleiding had gegeven. Het is Rheineck Leyssius geweest, die, met alle waardering voor het pionierswerk van Ramaer op de wenselijkheid heeft gewezen, 'dat het nieuwe gevondene met het reeds vroeger aanvaarde, tot een overzichtelijk standaardwerk zoude worden saamgeweven'. Zie Rheineck Leyssius, *Geschiedkundige atlas. Tekst*, 8.

55. Sinds ik het bovenstaande schreef en uitsprak, mocht ik kennis nemen van het manuscript van prof. G. Despy te Brussel, bestemd voor de serie 'Typologie des sources du Moyen Age Occidental' (Leuven) over 'Les tarifs de tonlieux'. Professor Despy wil komen tot de uitgave van een corpus der westeuropese toltarieven (tot 1300). Mijn wens betreft bovendien de localisatie der tollën en hun wachten (met de verplaatsingen), terwijl het in mijn geval in het bijzonder gaat om de late middeleeuwen en de zestiende eeuw.

drecht en Papendrecht⁵⁶, misschien al moeilijk bevaarbaar geweest is en ongetwijfeld waren er verschillende mogelijkheden de tol van Geervliet te ontwijken. Vandaar een heel aantal wachten, die ook in één van onze rekeningen (1531/32) worden opgesomd, jammer genoeg zonder gedetailleerde opgave van gepasseerde schepen en goederen, te weten Maasland, Schiedam, Delfshaven, Rotterdam, Vroukensvaart (n.b. aan de Langstraat, ten oosten van Waspik, ten westen van Waalwijk), Geertruidenberg, Breen (?), Loer (Leur?), Rosendael, Oudetonge, Dirxlant, Goedereede, Den Briel, het Zuitlant. In de tweede rekening (1533/34) zijn aan deze rij de wachten Puttershoek en Strijen nog toe te voegen, de laatste zonder opbrengst. Kan men een groot deel van deze wachten min of meer in een kring om Geervliet, westelijk van Dordrecht, onderbrengen, moeilijker worden Geertruidenberg en Vroukensvaart, die vrij ver zuidoostelijk van Dordrecht als Geervlietse wachten worden aangemerkt.

Nu de tol van de Gleede. Gleede betekent geleide. Het is mij niet bekend, waarop Bindoff's⁵⁷ verzekering berust, dat geleide 'a local toll' betekent. Wellicht heeft hij dat uit zijn Zeeuwse materiaal afgeleid. Geleide, aldus Bindoff, beantwoordt aan 'conductus', doch het recht van passage lijkt mij in de praktijk voor iedere tol, ook andere dan lokale, te gelden. De Dortenaar P. H. van de Wall⁵⁸ weet over de Gleede, behorend bij het Dortse tolsysteem, vrij wat te vertellen. In 1469 werd te Dordrecht het landsheerlijk bevel afgekondigd tot verplaatsing 'van den tollén die men opte Glede te wachten plach als uten soute' (de tol van Geervliet was de tol die 'uten soute' - komend uit zee - betaald moest worden, zoals de tol te Gouda 'int versche' (het zoete water) verschuldigd was) naar Dordrecht op de Riedijck. Na de dood van Karel de Stoute werd dit tolhuis vernield, maar in 1481 is het 'wachthuis' op de Riedijck hersteld. Toch houdt Van de Wall er rekening mee, dat de wacht van de Gleede bovendien (op de oude plaats?) gelegen heeft bij de kil van Bonaventura, later geregulariseerd tot Dortse kil. In de nabijheid moet een gehucht genaamd 'De Wacht' gelegen hebben⁵⁹. Hoe dit zij, mijns inziens bestond in 1491 de situatie, door onze rekening van 1531/32 aangegeven: 'Ander ontfangen van de thol [let wel: nu niet langer beschouwd als wacht van Geervliet!] van de Gleede, diemen tot Dordrecht ontfanckt van all d'onvrije goeden'. Het feit dat goederen in zuidelijke richting de tol van de Gleede (te Dordrecht) passeren, is van betekenis, omdat hieruit een aanwijzing voor de bestemming af te leiden valt. Op 19 maart 1491 - vandaar het jaar 1491 zojuist genoemd - uitte de 'Duitse koopman' die vroeger te Brugge, maar op het tijdstip van dit schrijven, te Antwerpen resideerde,

56. A. J. van der Aa, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden*, II (Gorinchem, 1840) 607.

57. S. T. Bindoff, *The Scheldt Question to 1839* (Londen, 1945) 15.

58. P. H. van de Wall, *Handvesten... der stad Dordrecht*, III (Dordrecht, 1774) 675 vlg. (noot).

59. Ramaer, *Geografische geschiedenis*, 303 vlg. Volgens deze schrijver was de tol van de Gleede kort na de Elizabethsvloed (1421) als wacht van de tol van Geervliet gevestigd.

een klacht over een extra-recht dat roomskoning Maximiliaan van de 'oosterlingen' wilde heffen om daaruit de kosten te helpen bestrijden van de oorlog tegen Philips van Kleef, die zich in Sluis verschanst had. In afwachting van de betaling van dat recht was Maximiliaan voornemens de goederen van de koopman onder beslag te leggen 'in de geleyde to Dordrecht und in anderen plecken, dar tguth van Amsterdam tokumpt na Brabant und wedderumme na Hollant geyt'⁶⁰. Het ligt daarom voor de hand aan te nemen, dat goederentransporten die ons bezighouden en die de Gleede passeerden, naar Antwerpen onderweg waren.

Er is hier geen gelegenheid de beide rekeningen grondig te analyseren. Er kwam een grote verscheidenheid van goederen voorbij: vrij wat wijn, steenkool, schaliën (leien) enz., ook heel vaak kleine ladingen. Toch ben ik in de tolrekening van Geervliet (1531/32) een schip met zes last koper tegengekomen, zonder opgaaf van bevrachter. Maar in de afdeling van dezelfde rekening, die de Gleede betreft, wordt vermeld dat op 31 maart 1532 in het schip of de schepen van Pieter van Kempen van Dordrecht een grote hoeveelheid 'staelmanden', 'staelvaten', koper vervoerd werden, maar daarnaast kennelijk afzonderlijk behandeld een groot aantal 'staelmanden, staelvaten, hennepsacken, Rinsche wijn, 4 stander hars, 13 last koper' (= 26.000 kg), alles met vermelding 'fockers guet'. Het ligt voor de hand aan te nemen, dat deze partij bestemd was voor de Fugger-factorij te Antwerpen. Een soortgelijk vervoer vond plaats op 22 december 1533 (tweede rekening van 1533/34) door dezelfde schipper Pieter van Kempen: 10½ last koper, 1 last koper, 1 tonne koper, etc. 'fockers guet'. De bewering van Nübel, dat de Fuggers dit verkeer zouden verheimelijken, lijkt met deze rekeningposten in strijd.

Maar de merkwaardigste post in deze rekening behoort tot, of volgt na, de rubriek 'Wachten van Geervliet'. Nadat in de rekening betreffende Geervliet 1 last koper voor een ons onbekende bevrachter is gepasseerd, volgt, onder 'Ander ontfanck van de wachten van Geervliet' eerst een lijstje van de ontvangsttotalen aan de afzonderlijke wachten en daarna: 'Van Popius Occo 637 last copers ende 3 quartier copers, elck last by verdinck [volgens overeenkomst] 3 s. 4d. gr., maect 103 £. 5s. 10d. gr. VI., die beloeven in (Hollandse) ponden deser rekeninge 637 £ 15 s.'. In margine is toegevoegd: 'Nota probetur'.

Verder volgt nog: 'van Duyst Heynricxzoen 12 tonnen harinck ende 8 last copers onvrij guet de somme van 20 s. 11 d. gr. VI., beloept 6£. 5s. 6d.'. Het is zeer te betreuren, dat wij niet weten hoe de enorme hoeveelheid koper (meer dan 1.274.000 kg) en die kennelijk gedurende het jaar van de rekening is vervoerd, haar weg vervolgd heeft en wat haar bestemming geweest is. Waarschijnlijk hebben deze koperladingen de Bernisse gemeden, misschien wegens ondiepte en wellicht het Spui ge-

60. *Die Recesse und andere Akten der Hansetage*, III. Abteilung, 1477-1530, 2 (Leipzig, 1883) nr. 471; vergelijk F. Ketner, 'Amsterdam en de binnenvaart door Holland in de 15e eeuw', *Bijdragen voor Vaderlandsche Geschiedenis en Oudheidkunde*, VIII, v (1944) 44.

volgd. In de 'Informacie' van 1561 wordt dat dan als het vaarwater van Holland naar Brabant en het zuiden in het algemeen voorgesteld⁶¹.

Er zijn meer vragen: waarom wordt van verreweg het meeste koper Pompejus Occo als bevrachter genoemd? Er zijn twee mogelijkheden: hij is inderdaad de eigenaar, of, om fiscale redenen, is het vervoer op naam van een Amsterdams burger goedkoper dan als 'Fockers guet'. In dat geval zouden de (betrokkelijk kleine gemengde) ladingen, die wèl als zodanig genoemd worden, bedoeld kunnen zijn om de publieke opinie niet achterdochtig te maken. Deze tweede mogelijkheid zou versterkt worden, indien duidelijk bleek, dat het vervoer van koper op naam van Occo goedkoper zou zijn ten aanzien van de tol (hij had het met de tollenaar op een accoordje gegooid: 'by verdinck') dan bij vervoer door een niet-Hollander. Welnu, vergeleken met de volgende post met 'onvrij guet' blijkt daarvan niet. Het is mogelijk, dat de bedragen in die post onjuist zijn, maar, nu wij het in beide gevallen berekende tarief niet kennen, blijft de zaak onduidelijk. Nemen wij aan, dat de rangschikking van de post, die Popius Occo als bevrachter vermeldt, na de verantwoording der ontvangsttotalen van de wachten van Geervliet betekent dat ook het koper, dat op naam van Occo werd vervoerd, langs een wacht of wachten van Geervliet geschiedde, dan zou een vermijden van de Bernisse kunnen wijzen op slechte bevaarbaarheid van deze waterweg voor zwaargeladen schepen. Maar daarmee weten wij nog niet langs welke wacht(en) dat vervoer dan wel heeft plaatsgehad. In het algemeen liggen die wachten, zoals ook de tol van Geervliet zelf, westelijk van Dordrecht en dan zou de richting van het vervoer eer op het Zwin of de Walcherse rede wijzen, dan op vervoer naar Antwerpen. Men zou dan bijvoorbeeld kunnen denken aan rechtstreekse verscheping naar Portugal - de koning van Portugal was immers de belangrijkste inkoper van koper te Antwerpen - ook in de vorm van scheerbekken en andere koperen voorwerpen, die een rol speelden in de koloniale handel van Portugal. Ik herinner daarbij aan de koperwaag der Fuggers te Veere⁶².

Laten wij trachten uit het voorafgaande tot enkele conclusies te geraken.

1. De stelling van Klaus Spading, dat de teruggang van de Duitse Hanze (waarbij vooral aan Lübeck en andere Wendische steden te denken valt) moet worden toegeschreven aan een superioriteit van de Hollanders die in een verder gevorderd stadium in de overgang van 'feodalisme' naar 'kapitalisme' verkeerden dient te worden afgewezen. Ongetwijfeld vertoont de Hollandse economie partieel vroege

61. Vergelijk mijn bundel *Tekst en uitleg* ('s-Gravenhage, 1974) 168 vlg.; ook J. L. van der Gouw, *De ring van Putten*. Zuid-Hollandse studiën XIII ('s-Gravenhage, 1967) 42 vlg.

62. Bij Von Poelnitz, *Jakob Fugger*, II, 283, wordt gewezen op rechtstreekse verscheping van koper uit Danzig naar Zeeland, in de jaren 1510 tot 1513, dat zonder nagewogen te zijn naar Portugal werd verscheept. Wij houden dus rekening met de mogelijkheid, dat vervoer via Amsterdam en de Hollandse binnenvaart naar de Walcherse rede zou hebben plaatsgehad.

of protokapitalistische trekken. Maar had Spading zijn stelling aannemelijk willen maken, dan had hij in dit opzicht een vergelijking moeten trekken tussen Holland (Amsterdam) en de Wendische steden (Lübeck) ten aanzien van handel en scheepvaart, scheepsbouw, visserij, lakennijverheid en bierbrouwerij. Het resultaat van die vergelijking zou mijns inziens negatief uitvallen maar de vergelijking heeft niet plaatsgehad.

2. Voor de teruggang van de Duitse Hanze in het algemeen en van de Wendische steden in het bijzonder zijn tal van gedeeltelijke verklaringen aan te voeren: zoals bijvoorbeeld de verplaatsing van het economisch zwaartepunt van Europa naar de Atlantische kuststreken. Men zal bovendien rekening moeten houden met structurele veranderingen bij het merendeel van de zes (Wendische) steden, die tengevolge hadden dat haar economische betrekkingen sterker tot het Balticum bepaald werden en dat zij niet meer de boventoon voerden bij het verkeer tussen Oost- en Noordzee. Voor Hamburg geldt uiteraard een andere ontwikkeling. Het voortschrijdend uiteenvallen van de verschillende kwartieren en de desintegratie zelfs binnen het Wendische kwartier speelden stellig een rol. Een belangrijke factor die de genoemde desintegratie bevorderde vormde de machtsgroei der territoriale staten, waarbij ten aanzien van Pruisen en Lijfland de gebiedsuitbreiding van Polen en Rusland naar de Oostzeekust genoemd moet worden, waardoor bijvoorbeeld de Pruisische steden niet langer onderdanen waren van de 'Hochmeister' der Duitse orde, maar onder Poolse soevereiniteit geraakten.

3. Het opdringen van Fugger naar het Oostzeegebied, in het bijzonder via de oostelijke flank van de Hanze: Pruisen. Wel zijn er vroegere contacten geweest tussen de Hanze en Zuid-Duitsland, voornamelijk Neurenberg, met aanvankelijk een Hanzische activiteit, maar het gevaar van penetrerende Fuggeragenten, van een Fuggerbank in Lübeck is te laat onderkend door de leiding van de Hanze of het Wendische kwartier, op zichzelf een weinig efficiënte leiding, zoals die in de Hanzedagen tot uiting kwam. Toen Fugger eenmaal zijn Hongaars koper via Stettin en Danzig naar Antwerpen en Amsterdam ging verschepen, trachtte Lübeck zich wel te verweren: in 1511 bracht het bij Hela de Hollandse en tegelijk de Fugger-concurrent een geweldige slag toe en de daarop door Lübeck gevoerde politiek om een door Fugger, ondersteund door de Hongaarse koning en de paus, aan te spannen proces over het door Lübeck gekaapte koper in plaats van voor het 'Reichskammergericht' naar de rijksdag te verwijzen, waar de aandacht zou worden gevestigd op de omstreden monopoliepolitiek van Fugger, heeft aanspraak op zekere bewondering. Bewondering voor de wijze, waarop Lübeck een zwakke plek in de machtspositie van Fugger wist aan te tasten. Een objectieve beschouwing zal een soortgelijke kwalificatie niet onthouden aan de nuchtere realiteitszin van Fugger, die het relatief geringe verlies incasseerde en niet door volhouden zijn positie in gevaar bracht. In het algemeen moet men echter constateren, dat van een weloverwogen politiek

bij het Wendische kwartier tegen Fugger geen sprake is geweest en dat de overwegingen, op de kwartierdagen aan die afweer gewijd, een hulpeloze indruk maken, waarbij ook de sterk verzwakte positie van de Hanzekantoren Brugge (Antwerpen) en Nowgorod (in 1494 door Rusland voor de Hanze gesloten) een rol speelt. Heel kenmerkend is in dit opzicht, dat Fugger in 1519 toestemming kreeg om uitgerekend uit Hamburg, een partij koper regelrecht naar Portugal te verschepen, daar deze voor de Portugese kroon bestemd was. Van de stapelpolitiek ten aanzien van Brugge is alleen een symbolisch verbod overgebleven om dit koper in Zeeland en Brabant te verkopen⁶³.

4. Waarom kunnen wij in het geval Fugger wel degelijk van economische 'Überlegenheit' spreken, terwijl wij poneren dat dit ten aanzien van Holland niet mogelijk, althans onbewezen, is? Bij Fugger hebben wij met een moderne onderneming te maken - zij het dat deze toch sterk het signatuur heeft gedragen van de twee grote leiders Jacob II en later Anton Fugger - van een omvang en kapitaalskracht en een vanuit de 'centrale' te Augsburg geleide organisatie, die destijds haar weerga niet kende, 'n'en déplaise' wat sommige Italiaanse historici daarover geschreven hebben⁶⁴. De boekhouding is stellig superieur vergeleken met wat grote Hanzekoopliden konden laten zien (Amsterdam kan in dit geval geheel buiten beschouwing blijven). Wellicht was het niet de Italiaanse dubbele boekhouding - een volledig stel boeken, zoals ze bij de Fugger-boekhouding in gebruik waren, is niet bewaard gebleven - maar hetgeen de hoofdboekhouder Matthaus Schwarz in zijn 'Musterbuchhaltung' heeft meegedeeld, moet ons er mijns inziens van weerhouden om deze factor te onderschatten onder invloed bijvoorbeeld van de waarschuwing van Kellenbenz, die in zijn artikel 'Buchhandlung der Fuggerzeit' voor overschatting heeft gewaarschuwd⁶⁵.

In het geval van de concentratie van economische macht in handen der Fuggers hebben wij te maken met zulk een schaalvergroting ten aanzien van het traditionele patroon, dat de Hanze daar weinig tegenover kon stellen. Door de internationale positie van Fugger wist deze de geijkte tegenstellingen, waarvan Lübeck bij zijn afweer uitging, telkens te doorbreken. In beide kampen, die Lübeck als tegengesteld beschouwde, bleek Fugger zijn belangen door overeenkomsten gedekt te hebben. Von Poelnitz⁶⁶ had zich bij zijn bespreking van de Hongaarse crisis die Fugger in

63. Jansen, *Jakob Fugger der Reiche*, 58.

64. Volgens Strieder, *Studiën*, 95 vlg. is het een 'offene Handels-Gesellschaft', een familie-onderneming, die ongeveer met de vennootschap onder firma overeenkomt, die een veel duurzamer werkzaamheid heeft gekend dan de gelegenheidsondemeningen, zoals die bij de Hanzekoopliden voorkwamen.

65. H. Kellenbenz, 'Buchhandlung der Fuggerzeit', *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, LVIII (1971) 221-229.

66. Von Poelnitz, *Fugger und Hanse*, 52. Zelfs Philippe Dollinger, *Die Hanse*, 412 (in de oorspronkelijke Franse uitgave *La Hanse* (Parijs, 1964) 392) heeft zich niet geheel aan de suggestie van Von Poelnitz kunnen onttrekken.

1525 trof, waarbij namens Lodewijk II confiscatie van koper en zilver in Neusohl en elders geschiedde en de Fugger-factorij te Ofen geplunderd werd, ertoe laten verleiden de Hanze te verwijten haar historisch uur te hebben laten voorbijgaan. Het lijkt hem wel niet mogelijk, dat zij de dan vacant gekomen plaatsen van Fugger in de Hongaarse mijnbouw had kunnen innemen - dit werd trouwens door het nationalisme van de Hongaarse adel afgewezen - maar zij had bepaald wel kunnen komen tot 'eine kluge Vereinbarung zwischen den politischen Interessen des ungarischen Adels und dem wirtschaftlichen Bürgervorteile der Hanse'.

Daarmede zou aan de penetratie van de Fuggers in het Balticum een eind gekomen zijn, mits door derden, bijvoorbeeld de Hanze (!), maar flinke leningen aan de altijd op zwart zaad zittende Jagellonen waren verschaft: die zouden daarvoor stellig een forse tegenprestatie (dus toch in de vorm van een concessie voor mijnexploitatie?) geleverd hebben. Zeer terecht is deze beschouwing door twee eminente kenners van de late Hanze-geschiedenis, Ludwig Beutin⁶⁷ en Pierre Jeannin⁶⁸, als een hersenspinsel afgewezen. Beutin heeft er speciaal op gewezen dat de Hanze onmogelijk ooit het kapitaal voor zulk een avontuur had kunnen vinden.

5. Het koper, dat nu juist het verbindend element vormde tussen Fugger en Amsterdam, verdient hier nog even vermelding. Het is namelijk niet alleen uit de bronnen dat wij van deze koperverschepingen tussen Danzig en het westen op de hoogte zijn. Op de mooie tentoonstelling 'Hanse in Europa', die in de zomer van 1973 te Keulen werd gehouden, was een belangrijke afdeling 'Das hansische Warenhaus', een expositie van goederen, die deel uitmaakten van het Hanzisch handelsverkeer: goederen, die voor een groot deel uit moderne vervangingsmiddelen bestonden. Toch ontbraken ook andere authentieke goederen uit de vijftiende en zestiende eeuw niet. Een merkwaardig onderdeel van de Poolse inzending waren vondsten, gedaan in een gezonken schip in de nabijheid van Danzig, namelijk onder andere pekvaten en koper. Op de tentoonstelling viel aldus een aantal samengekoekte roodkoperen schijven te zien, de vorm, waarin dit koper is verscheept en dat wij ook in de Fugger-inventarissen, naast andere vormen, als 'Rundscheiben' tegenkomen. Er is een zekere tegenstelling tussen de toelichting in de catalogus van de tentoonstelling⁶⁹ en de inlichtingen van de Poolse onderzoeker, Dr. hab. Przemyslaw Smolarek, die Dr. R. E. J. Weber over deze scheepsvondst bereikten en die hij aan mij door gaf. Blijkens deze inlichtingen werd de vondst gedaan in 1969 in de Oostzee, ca. 3 mijl ten noord-oosten van Danzig, op 18 meter diepte. Ook teer, potas, scheepstimmerhout, duigen, linnen, hennep en ijzer werden als lading aangetroffen. Van koper en ijzer werd vastgesteld (?) dat ze via de Weichsel uit Hongarije werden

67. *Hansische Geschichtsblätter*, LXXII (1954) 150.

68. Jeannin, 'Le cuivre', 234.

69. *Hanse in Europa. Brücke zwischen den Märkten 12.-17. Jahrhundert. Ausstellung des kölnischen Stadtmuseums 9. Juni-9. September 1973* (Keulen, 1973) 380, 4/2, 1-2.

aangevoerd. Het onderzoek is nog aan de gang (sinds 1974). De tonnen en ook enkele planken dragen koopmansmerken⁷⁰. De kans is dus groot, dat wij hier met Fugger-koper te maken hebben (mits het schip vóór 1546 is vergaan, toen Anton Fugger zijn bemoeiingen met de Hongaarse mijnbouw beëindigde) en dan zou het ook voor de hand liggen dat het een Hollands schip betreft.

6. Een laatste woord over Amsterdam: het samengaan van de belangen van Fugger en Amsterdam inzake de Sontvaart, waarbij ten aanzien van het Hongaarse koper van zulk een samengaan in ieder geval sprake is geweest tot 1546, het jaar waarin Anton Fugger zijn Hongaarse mijnbouwbelangen heeft afgestoten, zal ongetwijfeld de positie van Amsterdam hebben versterkt tegenover de Wendische afweer van zijn opdringen in het Oostzeegebied. Het was juist in het vijfde decennium van de zestiende eeuw, in 1544, dat eindelijk na een eeuw van moeizame verlenging van het Bestand van Kopenhagen (1441) bij het verdrag van Spiers een definitieve vrede tussen Holland en de Wendische steden tot stand kwam met een duurzame garantie voor een onbelemmerde, zij het niet onbelaste, Sontvaart. De figuur van Pompejus Occo is echter een eenzame vertegenwoordiger te Amsterdam gebleven van het Zuidduitse handelskapitalisme. Wellicht heeft dat vroegkapitalistisch karakter der Fuggers, naast dat van andere Italiaanse en Zuidduitse handelshuizen, zijn stempel gedrukt op Antwerpen, vanwaar het aan het einde der eeuw een economisch bevruchtende werking op Amsterdam en het Noorden heeft kunnen uitoefenen.

70. Een voorlopige mededeling van R. E. J. Weber over deze scheepsvondst (in afwachting van een door de heer Smolarek toegezegd artikel) in: *Mededelingen van de Nederlandse vereniging voor zee-geschiedenis*, XXX (april 1975) 37.

De belegering en de val van Antwerpen belicht vanuit een koopmansarchief*

Daniël van der Meulen, gedeputeerde van de Staten van Brabant ter Staten-Generaal (1584-1585)

GISELA JONGBLOET-VAN HOUTTE

Al geniet de zestiende-eeuwse koopman Daniël van der Meulen (1554-1600) geen algemene bekendheid, toch verdient hij ten volle onze aandacht. De aan Van der Meulen gerichte brieven en documenten, die zich thans in het Gemeentearchief van Leiden bevinden, stellen ons in staat van dag tot dag en tot in de kleinste details het grootse gebeuren van de Nederlandse Opstand in de jaren 1580 en 1590 te volgen, zoals dit beleefd werd door een zeer begaafd en succesvol Zuidnederlands koopman, die zich onmogelijk kon verenigen met het Spaans beleid en voor wie de scheuring van de Nederlanden zijn leven lang een intense kwelling is geweest.

De collectie-Daniël van der Meulen bestaat uit ongeveer twaalfduizend brieven en rekeningen¹, afkomstig uit verschillende handels- en intellectuele centra van Europa, en gezonden naar zijn opeenvolgende woonplaatsen Delft, Bremen en Leiden. Van eind augustus 1584 tot eind september 1585, de periode van het beleg van Antwerpen, verbleef Van der Meulen in Delft. Hij was als vertegenwoordiger van de Staten van Brabant naar het Noorden gezonden om er politieke, militaire, financiële en materiële hulp te vragen voor het wegwijnende Zuiden. Vervolgens vertrok hij naar het calvinistische Bremen (1585-1591) waar hij in november 1585 met zijn eveneens naar Duitsland uitgeweken broer Andries en zijn zwagers François Pierens en Antoine Lempereur een handelscompagnie stichtte. Deze had een levensduur van zes jaar. De compagnons lieten zich in hun bedrijf bijstaan door een aantal agenten, meestal familieleden, aan wie zij factorijen in Duitse handelssteden en later ook in verschillende Middellandsezeecentra toevertrouwden². Na

* De uitgewerkte tekst van een lezing, gehouden voor het vierentwintigste Nederlands-Belgisch historisch congres, dat van 23 tot 25 mei 1974 in Utrecht plaatsvond.

Schrijfster aanvaardde op 23 oktober 1969 de opdracht van de Rijkscommissie voor Vaderlandse Geschiedenis de uitgave voor te bereiden van de bescheiden, bewaard in het Gemeentearchief van Leiden, die behoren tot de Collectie Daniël van der Meulen (Coll. DvdM). Toezichthouders zijn prof. dr. J. H. Kernkamp en prof. dr. H. van der Wee.

1. J. H. Kernkamp, 'Het van der Meulen-archief ca.', *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden*, LXXXV (1970) 49-62.

2. De handelscompagnie, die te Bremen op 13 november 1585 gesticht werd, zou in werking treden 'de naestcomende Francfortsche Paeschmerckt ende daemaer volgende, den tijt ende termijn van sesse jaren geduerende'. Het startkapitaal bedroeg £ 12.000 vlaams. Andries en Daniël van der Meulen leverden samen £ 4.000 en Antoine Lempereur en François Pierens elk £ 4.000. Zie Coll. DvdM, nr. 93. Zie in dit verband ook J. H. Kernkamp en A. J. Klaassen-Meijer, 'De reke-