



HISTORISCHE BIJDAGEN

De stad als ‘pleitbezorger’?

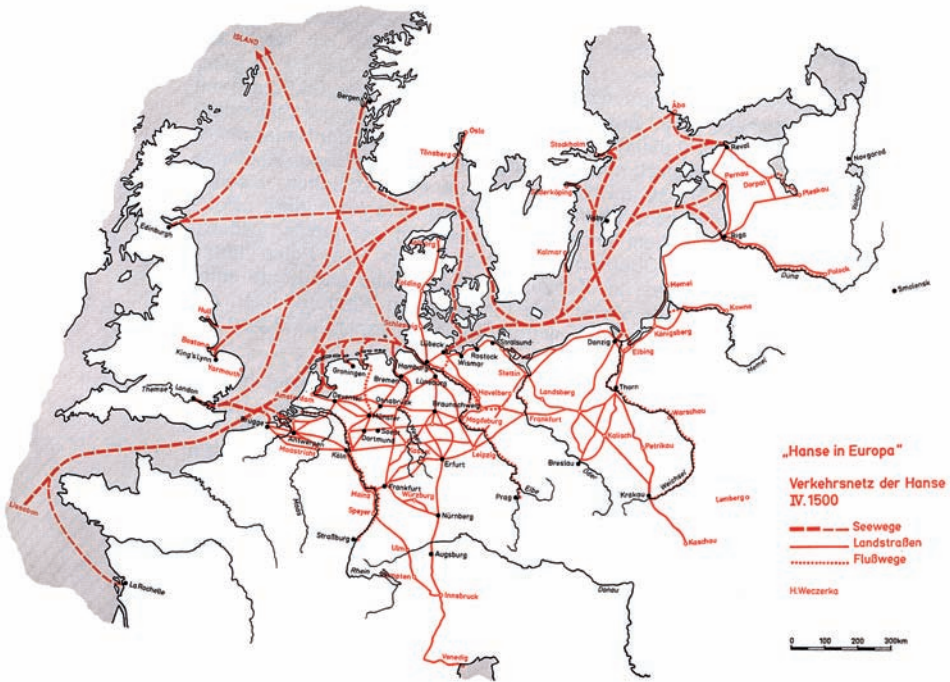
*De raadsels rondom een middeleeuwse vrachtbrief
in het Kamper archief ontrafeld*

door Dick E.H. de Boer

In de 15de eeuw was het zouttransport één van de kernactiviteiten van Kamper schippers in de internationale handel. Een vrachtbrief uit 1461 biedt in zijn details een schat aan informatie die ons in staat stelt om het optreden van handelaars en schippers in een breder verband te bezien. Deze bijdrage geeft een schets van de ontwikkeling van de zouthandel en probeert aan de hand van een reconstructie van de reis van Jan Claessoen en zijn schip te verklaren waarom juist deze vrachtbrief in het stadsarchief verzeild raakte.

Rond de Sont

Ontelbaar waren de tochten die Kamper schippers in de 15de eeuw over de wateren van Noord- en Oostzee maakten.¹ Een fijn netwerk van relaties strekte zich uit ter weerszijden van de Sont, als de twee delen van een enorm stelsel van de bloedsomloop van de Noord-Europese handelseconomie. Zelfs nog verder reikten de routes die ze met hun nog zo nietige scheepjes volgden: door het Kanaal, langs de Noord-Franse kusten, om de gevaarlijke klippen van Normandië en Bretagne ver naar het zuiden. Vele duizenden bevrachters vertrouwden hun waren aan de schippers uit de IJsselstad toe, in de hoop dat op de verre kades van Danzig, Riga of Reval (Tallinn), in de pakhuizen van Londen of de kantoren in Brugge evenzoveel tevreden klanten hun goederen in ontvangst zouden nemen. Partenreders wachtten iedere vaart weer gespannen af of het schip waarvan ze voor de helft, of misschien maar voor een 64ste deel, eigenaar waren, de stormen had doorstaan, piraten getrotseerd, zandbanken omzeild.² Van reis tot reis, van koopman tot koopman werden contracten opgemaakt, verzekeringen afgesloten, voorschotten betaald, winstdelingen overeengekomen. Op de grote jaarmarkten van bijvoorbeeld Antwerpen of Bergen op Zoom, die min of meer fungeerden als de schippersbeurzen van die dagen,³ schreven klerken zich de vingers blauw om alle overeenkomsten schriftelijk vast te leg-



Handelsroutes rondom 1500.

(Kaartje uit: *Hanse in Europa. Brücke zwischen den arkten 12. bis 17. Jahrhundert*; Keulen, 1973).

gen, meestal in twee- of drievoud, zodat de verschillende betrokken partijen een kopie konden behouden. Het resultaat van al deze activiteiten moet een hoeveelheid akten en oorkonden van een duizelingwekkende omvang zijn geweest.⁴ Wie in het Kamper archief gaat zoeken naar de sporen van deze handel, zal vrijwel zeker teleurgesteld zijn door het gebrek aan documenten die de Kamper schippers, reders en handelaren hebben nagelaten. Toch is dat niet zo verwonderlijk. Alle contracten, ladingbrieven, monsterrollen enzovoort, behoorden in beginsel tot de particuliere administratie. Slechts in gevallen waarin complete archieven van handelshuizen bewaard zouden zijn gebleven en zouden zijn overgedragen aan de stad, zouden dit soort documenten uit de privé-sfeer in het publieke domein terecht zijn gekomen. Maar zulke gevallen zijn uiterst schaars. Niet voor niets zijn de brieven van de Italiaanse koopman Datini (ca. 1335-1410) en diens partners zo'n unieke bron,⁵ Uit het handelsgebied van Noord- en Oostzee zijn de brieven en handelsboeken van de leden van het handelshuis Veckinchusen een waardige tegenhanger daarvan.⁶

Eigenlijk is het vooral merkwaardig dat we een beperkt aantal contracten en vrachtbrieven wèl in het Kamper archief terugvinden. Het kan niet anders dan dat deze in het archief van het stadsbestuur terecht zijn gekomen omdat de stad op de één of andere manier betrokken raakte bij de afwikkeling van het waretransport of de handelstransactie. De redenen daarvoor konden uiterst divers zijn. Als een schip was vergaan, als het door piraten was overvallen, of als schip en lading door een vreemde stad of mogendheid waren gegijzeld om op die manier een ander conflict op te lossen, dan kwam de stad in actie voor haar benadeelde poorters. Dan konden men het middeleeuwse rechts- en solidariteitsbeginsel in werking zien; dan trad het collectief op ter verdediging van de belangen van het individu. Eerder beschreef ik het dossier-'Jorien-Voet' als een mooi voorbeeld van de manier waarop de Kamper overheid betrokken raakte bij de handel en wandel van haar burgers.⁷

We mogen er dan ook van uitgaan dat de weinige vrachtbrieven die tot op de dag van vandaag worden bewaard in het Oud-Archief Kampen, in de stukken van de magistraat terecht zijn gekomen omdat er ergens onderweg iets mis was gegaan. Eén van de meest opmerkelijke van die brieven betrof het transport van een grote lading zout van de West-Franse kust naar Reval in Estland, waarvoor op 4 december 1461 een contract werd gesloten tussen de Kamper schipper Jan Claessoen en twee '*coplude vander duytschen Hanze*' (zie bijlage).⁸ Om de omstandigheden van de reis van Jan Claessoen te kunnen begrijpen, is het goed om de ontwikkeling van de zouthandel nader te bekijken.

Zout in de pap

In de lange afstandshandel van de late Middeleeuwen nam de zouthandel, naast die in wijn en graan,⁹ een vooraanstaande plaats in.¹⁰ Zout was al in de prehistorie een begeerd artikel om de smaak van voedsel te verbeteren, of om het langer houdbaar te maken, en het werd dan ook over grote afstanden verhandeld en geruild. Al heel vroeg hadden zeezout en mijnzout hun duidelijk bepaalde afzetgebieden, waarvan de reikwijdte werd bepaald door de manier waarop productie- en transportkosten op elkaar inspeelden. Uit opgravingen is gebleken dat al in de Late IJzertijd in de Hollands-Zeeuwse kustgebieden zout werd gewonnen door indamping van zeewater in zoutbekkens, of uit de as van verbrand zouthoudend veen. Het 'verpakkingsmateriaal', in de vorm van gootjes en potten van typisch poreus aardewerk, is tot ruwweg 200 kilometer landinwaarts teruggevonden.¹¹

Waar in de prehistorie het zout misschien aan de elite was voorbehouden, is het in de late Middeleeuwen een echt massagoed geworden, dat uit geen enkele middeleeuwse keuken was weg te denken.¹² In het Oostzeegebied ontbrandde - met de spectaculaire groei van de transportactiviteiten van



Prehistorische zoutgootjes, zoals gevonden in de Nederlandse kustgebieden. (Collectie Rijksmuseum van Oudheden, Leiden.)

schippers uit de Nederlanden - vooral in de 15de eeuw een concurrentiestrijd tussen het mijnzout - waarvan Lüneburg het belangrijkste productiecentrum was - en het zeezout, dat vooral werd gewonnen in de grote zoutpannen in de baai van Bourgneuf. De centrale informatie over de handel in Baaizout is nog steeds te vinden in het boek dat Agats ruim een eeuw geleden over dit onderwerp publiceerde.¹³ Agats' studie maakte duidelijk dat het Baaizout in het midden van de 14de eeuw in de Oostzeegebieden 'konkurrenzfähig' begon te worden. Weliswaar was het ingedampte zeezout smoezeliger dan het zuiverder zout uit de belangrijkste mijnen bij Lüneburg, Halle of Kolberg, maar het was ook veel goedkoper. De aanleg en het onderhoud van de mijnen, de kosten van de technologie en de arbeid bepaalden in belangrijke mate het kostenplaatje van het mijnzout.

De afstand van het mondingsgebied van de Loire naar Reval was ruwweg 3500 kilometer over zee. Van Lüneburg naar Reval was de reis veel korter: eerst moest het zout eerst ruim 100 kilometer met karren over land of met kleine bootjes via de Ilmenau, de Stecknitz en de Traave naar Lübeck worden vervoerd, en daarna nog zo'n 1500 kilometer over zee. Maar door de lagere productiekosten en de toename van het transportvolume en de transportsnelheid was het 'baaizout' relatief goedkoper geworden dan het Traavezout, zoals het zout uit Lüneburg meestal genoemd werd. Ruwweg was de prijs van het Baaizout in de 15de eeuw op de toonaangevende markt in Lübeck de helft van die van het nabij gewonnen mijnzout. Zo kostte in het nauwelijks door crises beïnvloedde jaar 1453 - de inname van Constantinopel door de Turken deed weliswaar een siddering door Europa gaan, maar had geen effect op de zoutconsumptie - een last Baaizout van 4000 pond 11 mark zilver, terwijl voor dezelfde gewichtseenheid Traavezout 20

mark moest worden betaald.¹⁴ Doordat de aanvoer van het Baaizout vooral in Nederlandse handen was, bepaalden in wezen schippers uit Holland, Zeeland en de IJsselsteden de marktprijzen in Lübeck. Vijf jaar later stelde een koopman in Riga dan ook dat de zoutprijs voornamelijk afhankelijk was van het volume aan zout dat door de Hollanders naar het oosten werd verscheept. In dat voorjaar kostte een last zout daar ongeveer 30 mark zilver, maar na de aankomst van de zoutvloot op 6 juni kelderde de prijs tot 22 mark.¹⁵ Daarmee bracht hij duidelijk tot uitdrukking dat de tijdgenoten zich scherp bewust waren hoe sterk de Hollanders als zoutvaarders in de Oostzee waren gaan domineren.

Inderdaad was het aandeel van schippers uit Holland en Zeeland en uit de IJsselsteden - vooral Kampen - in de loop van de eerste decennia van de vijftiende eeuw, ondanks verschillende handelsoorlogen, snel toegenomen. Al in 1432 meldde een koopman uit Brugge dat reders *'uut Holland, Zeeland ende de van Campen 100 vijftich scepe unde meer uutreiden umme in de Baye sulven to laden unde willen darmede dor den Sund to den van Prusen unde Lyflande segelen'*.¹⁶ Vanzelfsprekend zagen Lüneburg - als productiecentrum en Hanzeatische landstad - en Lübeck - als *caput et principium omnium* - de triomf van het Baaizout met lede ogen aan.¹⁷ De betrokkenheid van de Hollandse en de IJsselsteden bij de zouthandel bood dan ook een stevige conflictstof; het was haast onvermijdelijk dat het tot een gewapend conflict zou komen. Dat brak uit in het jaar 1438 als wat wel bekend staat als de 'Wendische oorlog', of de 'hansisch-niederländischer Krieg' en in de recente Duitse literatuur wordt aangeduid als de 'Fehde der Jahre 1438-1441'.¹⁸ Seifert heeft aangetoond hoe een conflict over de door piraterij veroorzaakte schade aan de basis lag van de oorlog. In wat in wezen een (Bourgondisch)-Hollands conflict met de Hanze was, werden de IJsselsteden meegezogen, en toen de bemanning van meer dan 100 Hollandse schepen op 31 mei 1438 een Hanzeatische Baaivloot overmeesterden van 23 Pruisische en Lijflandse zoutschepen, die zelf naar Bretagne waren gevaren, was de beer los.¹⁹ Na drie jaar van zinloze spanningen, verstoringen van de handel, graancrisis en allerlei ellende liep deze 'oorlog' zonder winnaars ten einde; het was - in de woorden van Seifert - 'für beide Seiten ein Verlustgeschäft', waarna de zaken gewoon doorgingen als tevoren. Dat het tot een vrede kwam was mede te danken aan de bemiddeling van Kampen, dat haar rol bekrachtigde door vanaf 1441 nadrukkelijker dan tevoren haar plaats op de Hanzevergaderingen op te eisen.²⁰ Het was welbegrepen eigenbelang dat de stad dreef, en waarvan zij in de volgende decennia ook de vruchten kon

plukken: de betrokkenheid van de Kamper schippers bij de zouthandel bloeide alras als nooit tevoren. Hoewel het nergens expliciet geschreven staat, kunnen we de afwezigheid van Lüneburg bij de Hanzevergadering die in 1444 in Kampen werd belegd voor een deel verklaren uit de gramschap over de bedreigde concurrentiepositie van het mijnzout.²¹

Business as usual

Na 1441 was het - zeker vanuit het Kamper gezichtspunt - al snel weer 'business as usual' en richtte men zich steeds gretiger op het bedienen van de vraag naar scheepsruimte op de lange verbindingslijnen door de Oostzee. In Estland - of Lijfland, zoals men in die tijd in de regel zei - was Reval het belangrijkste eindpunt van de zouthandelsroute. De oude jaarmarkten in Novgorod hadden aan belang ingeboet en de andere Baltische handelscentra, zoals Vilnius, Pärnu en Klaipeda, stonden in de schaduw van Reval.²² Alleen Riga was belangrijker. Niet voor niets was de munt van Riga de standaard voor de geldcirculatie in de Baltische staten.

Tot in het derde kwart van de 14de eeuw was het gebruikelijk voor de kooplieden die betrokken waren bij de Hanzeatische handel in Baaizout om in de herfst de contracten voor het volgende jaar af te sluiten. Daarbij had men in de regel voor ogen dat de ingehuurde schippers ergens in de Zeeuws-Vlaamse wateren, in de regel in het Zwin, zouden wachten tot zich een forse vloot had verzameld, om vóór de winter gezamenlijk in konvooi in zuidelijke richting door het Kanaal te varen en de gevaarlijke kapen van Bretagne en Normandië te ronden, om bij Bourgneuf het zout te gaan laden. Daar zou men het voorjaar afwachten om bij gunstige wind en mildere temperaturen de route naar de Sont te kiezen en de Oostzee binnen te varen.

Deze praktijk werd echter in toenemende mate door allerlei gevaren bedreigd. De vijandelijkheden tussen Frankrijk en Engeland in het kader van de Honderdjarige Oorlog leidden ertoe dat schippers het risico liepen dat schip en lading in de ene of de andere haven werden geconfisqueerd, omdat ze vijandelijke waren vervoerden. De zeeën werden bovendien onveilig gemaakt door vrijbuiters, en door piraten, die door een officiële kaperbrief gemachtigd waren om vijandelijke schepen te enteren en te beroven.²³ Heel wat kooplieden en schippers werden zo het slachtoffer van het simpele beginsel 'eerst enteren dan pas vragen' dat de kapers hanteerden. Als reactie op deze gevaren werd het vanaf 1370 steeds gebruikelijker om in het voorjaar in één keer naar het zuiden te varen om zout te laden en dan meteen de steven te wenden richting Oostzee.

Het varen in konvooi was met het oog op de verdediging tegen piraten en de mogelijkheid om elkaar in stormen of bij andere problemen bij te staan, een evident succes. Toch had het ook nadelige kanten: bij aankomst van een complete vloot in de haven van bestemming werden de marktprijzen hoe dan ook ontwricht: bij aankomst van een door de omstandigheden gehavende vloot en een lading die sterk achterbleef bij de verwachtingen, stegen de prijzen onmiddellijk. Bij een behouden vaart kon de markt voor enige tijd instorten. Zo schreef één van de Veckinchusens in 1458 met een bezorgde vorm van tevredenheid, dat de Baaivloot van dat jaar weliswaar zonder problemen in Reval was aangekomen, maar dat er alleen maar winst in de handel te verwachten was als er dat jaar niet nog meer Hollandse vloten zouden aanmeren, omdat in dat geval de prijzen zouden kelderden. Duidelijker kon het belang van de zoutkonvoeien uit de Nederlanden niet verwoord worden.²⁴

In 1460 stuurde de stad Reval een eigen, Lijflandse vloot van 21 schepen naar de Baai van Bourgneuf, om aan te geven dat men niet volledig afhankelijk wilde zijn van de Hollandse aanvoerlijnen, en vooral omdat ook Lübeck en Danzig probeerden om met eigen schepen in te breken in het feitelijke zoutmonopolie van de Hollandse schippers en die uit de IJsselsteden. Deze gang van zaken onderstreept dat de Hanzesteden in de Oostzee bij lange na geen gesloten blok waren: rivaliteit en tegengestelde belangen leidden ook daar regelmatig tot conflicten tussen en zelfs binnen de 'viertelen' van de Hanze. Juist in het jaar 1462, waarin Jan Claessoen uit Kampen de overeenkomst van zijn vrachtbrief ten uitvoer moest brengen, stuurde Danzig een algemene waarschuwing uit, dat kooplieden en schippers niet naar Riga, Pernau, Memel etc. moesten zeilen, omdat men in Riga de vijanden van Danzig steunde. Ook in Kampen kwam die verontrustende brief binnen, maar waarschijnlijk ruim nadat Jan Claessoen aan zijn fatale reis begonnen was.²⁵ De Hollandse Baaivaarders waagden zich uit angst voor piraten, die met kaperbrieven de waarschuwingen kracht bijzetten, een tijdlang niet verder dan Lübeck, totdat hun eisen waren ingewilligd om van Danzig brieven van vrijgeleide te ontvangen, die hen voor verdere problemen zouden kunnen behoeden.²⁶ Tegen deze achtergrond moeten we de reis van Jan Claessoen plaatsen.

Toch is er geen reden om aan te nemen dat het zouttransport, waarvoor op 4 december 1461 de stukken werden opgemaakt, in geweld ten onder is gegaan. Er moeten andere problemen zijn geweest die de uitvoering van het contract hebben belemmerd, want het is hoogst waarschijnlijk dat de

in den namen godes Amen fund vnde kenchet sy allen den Jenen de desse Jachten sullen seer offte lozen le
pen dat gins straten vnde de lach vlynde by de Opude van der Driehery gins hebben kochter Einij
pen Jan Gess van Compen myt siner pleyer to futen vnder d'vlynde die mit hz rns by sijn ghu
Einij liggert myter eijer Einij ghu die vnde de ene vander vnde gres verken in de
vlynde vnde die hullen de vord Opude laden offte d'vlynde laden in dat pine ginde Drijit Dersichim
dat godes d'vlynde haken vze vechinder t'vordende de vord gins straten vord ginde
de sal to samene vnsfingry to kende in giffende gema vordvordit t' lach vlynde vordvordit
dat aff sal vnsfingry to kende in giffende gema vordvordit t' lach vlynde vordvordit
vord Einij alsus geladen sijn sal de Einij p'vorden vord vord vord vord vord vord vord vord
den vordry vord dat ghy vord to kende in giffende vord vord vord vord vord vord vord vord
alder vordmer is so sal of ghy to vord van offte vordvordit l'yt van also vord vord vord vord
vord den vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord
des so sal vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord
gins sal vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord
vord vord to kende van dat gel'yt vnd de vord in desse kende vord vord vord vord vord vord vord
by van vord vord vord vord sal of de vord in desse kende vord vord vord vord vord vord vord vord
by dat vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord
fangen in d'vlynde kende vord de van der vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord
indichit vord het van des so vord de vord kende vord vord vord vord vord vord vord vord vord
ley vord de vord Einij sal sijn Opude vordvordit vord vord vord vord vord vord vord vord vord
alle vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord
vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord
vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord
vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord

Dit vord ghy sal laden in de vord vord vord vord vord vord vord vord vord
vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord vord

De vrachtbief van 4 december 1461. (Gemeentearchief Kampen, oud-archief, nr. 2113, reg. 294.)

‘pleite’ waarmee schipper Jan Claessoen uit Kampen in 1462 de reis zou maken, de haven van Reval nooit heeft bereikt. Wellicht is het voor de schipper wel zijn laatste vaart geweest, waardoor burgemeesters en schepenen na een ramp de ‘pleitbezorgers’ van de belangen van schip en landing werden. Door een analyse van de vrachtbrief en de omstandigheden van de reis kunnen we misschien een antwoord vinden op de raadsels rond een nooit voltooide reis.

De vrachtbrief van Jan Claessoen

Zoals hierboven al is aangegeven, bevindt zich in het Kamper Stadsarchief het origineel, of liever één van de beide originelen van de vrachtbrief, waarmee Jan Claessoen uit Kampen zich op 4 december 1461 verplichtte om een grote lading zou te gaan laden in de baai van Bourgneuf, om die linea recta naar Reval te vervoeren voor een tweetal Hanzekooplieden, die blijkbaar in de Lijflandse hoofdstad hun thuisbasis hadden.²⁷ Ongetwijfeld is de in Kampen bewaarde brief het exemplaar van de schipper geweest. Het is de helft van wat in de oorkondenterminologie wordt aangeduid als een ‘chirograaf’, of *carta partita*, d.w.z. een akte waarvan de tekst tweemaal (soms zelfs driemaal) op één blad wordt geschreven, waarna de delen van elkaar worden gesneden. Vrijwel altijd wordt de snede gemaakt door speciaal aangebrachte letters, zodat de documenten samen het bewijs van elkaars authenticiteit zijn. Soms maakte men de snede bovendien op een gekartelde manier - dan sprak men van een *indentura* - zodat nog een extra toetsinstrument werd toegevoegd, dat moest garanderen dat de stukken bij elkaar hoorden. Bij de vrachtbrief van Jan Claessoen Kampens had men zich van allebei deze waarmerken bediend.

In de tekst van de vrachtbrief lichtten de opstellers dit ook duidelijk toe. Ze schreven dat van de tekst van hun overeenkomst *‘twee tzarters alleens ludende den enen uutten anderen by A, B, C, D gesneden’* (twee charters of oorkonden, met dezelfde tekst, van elkaar losgesneden over de letters A, B, C en D) waren gemaakt. Met daarbij de toevoeging dat de ene voor de schipper en de ander voor de beide kooplieden was bedoeld. Als zulke charters al in een stedelijke administratie terechtkwamen, dan was dat als een stedelijke overheid als opsteller of getuige was opgetreden; in Vlaamse steden kwam dat wel voor. Bij de vrachtbrief van Jan Claessoen was dat hoe dan ook niet de stad Kampen: de brief was opgesteld in Bergen-op-Zoom en er waren geen speciale getuigen, laat staan iemand uit Kampen bij betrokken.

Het kan dus niet anders dan dat we hier te maken hebben met het exem-

plaar van Jan Claessoen dat aan de stad was overgedragen, opdat die kon optreden als pleitbezorger van de schipper of diens erfgenamen of compagnons. Dit kan zijn veroorzaakt doordat Jan betrokken was geraakt bij een politiek conflict of dat hij door zeeroof of schipbreuk schip en lading was kwijtgeraakt, waarna de stad zijn belangen bij een vreemde mogendheid moest bepleiten. Maar het kan ook zijn dat Jan zelf zijn verplichtingen niet geheel of niet tot tevredenheid van zijn klanten had kunnen nakomen. In het uiterste geval kan dat zijn omdat de dood hem daarvan had afgehouden.

Zo is de brief niet alleen een directe getuige van de manier waarop Jan Claessoen pas in de praktijk van handel en scheepvaart in het midden van de 15de eeuw, maar ook de indirecte getuige van de problemen die daarbij konden ontstaan. Door de sporen te volgen die de in de brief genoemde partijen hebben nagelaten, kunnen we als een detective proberen de raadsels rondom de vrachtbrief te ontrafelen. We beginnen het spoor te volgen in de herberg waar op 4 december 1461 het vrachtcontract werd gesloten en kijken wat er eigenlijk werd afgesproken over lading en transport. Daarna onderwerpen we het schip aan een inspectie en volgen Jan Claessoen naar de kade in Bourgneuf, om de mannen te ontmoeten die voor het laden verantwoordelijk waren. En tenslotte reizen we naar Reval om op het havenhoofd uit te kijken naar de aankomst van het schip en zijn lading... Als die tenminste zijn aangekomen.

In een Bergense herberg

In de vrachtbrief verplichtte Jan Claessoen zich tot het vervoer van een lading zout die door twee bevrachters in Frankrijk zou worden geladen voor hun handelscompagnons in Reval. Het is mogelijk dat deze bevrachters zelf in Brabant of Vlaanderen verbleven en op afstand met de exploitanten van de zoutpannen bij Bourgneuf een afzonderlijk contract hadden gesloten tot leverantie van het zout. Het kwam voor dat zaakwaarnemers van de zouthandelaren dezelfde jaarmarkten bezochten waar de schippers werden gecontracteerd. Maar het is net zo goed mogelijk dat ze persoonlijk naar het zuiden waren gereisd om het zout in te kopen, voordat ze zich op de schippersbeurs meldden. Hoe het ook zij: om te zorgen dat het zout te zijner tijd volgens afspraak zou worden geladen, schakelden ze één of meer zaakwaarnemers in Bourgneuf in.

Op die zaakwaarnemers kom ik straks terug. Eerst kijken we even naar de gang van zaken in Bergen-op-Zoom, zoals die uit de vrachtbrief kan worden



Het Oosterlingenhuis te Brugge, gezien vanuit het noordwesten. Detail uit het schilderij *'Septem admirationes civitates Brugensis'*, dat omstreeks het midden van de 16de eeuw door een onbekende meester werd vervaardigd. (Collectie Begijnhof, Brugge.)

gereconstrueerd. In elk geval hebben de belangen van bevrachters en schipper elkaar getroffen in de West-Brabantse jaarmarktstad, maar of de drie mannen in levenden lijve aan de schrijftafel tegenover elkaar hebben gezeten, om met een stevige pint hun contract te beklinken, is een onbeantwoordbare vraag. Het is goed mogelijk dat Jan Claessoen in het slechte seizoen van de najaarsstormen naar de jaarmarkt was gekomen, in de hoop goede zaken te kunnen doen. In dat geval had hij zijn schip 'thuis'gelaten. Uit de vrachtbrief blijkt dat zijn schip - een 'pleyte' - op die 4de december 1461 'in der Zuderzee' lag, dus waarschijnlijk niet aan de Kamper IJsselkade, of in de Borgel, die als binnenvaart dienst deed, maar kort nabij, op de rede

voor de IJsselmonding. Daar wachtte het op de terugkeer van haar schipper, met een lading en een vaart in het verschiet.

Dat het vrachtcontract in Bergen-op-Zoom werd gesloten, is heel begrijpelijk. De jaarmarkten van die Brabantse stad waren in de loop van de 15de eeuw steeds belangrijker geworden, in de schaduw van de nog voortvarender opkomst van Antwerpen en het nog steeds dominerende Brugge. Ruim een jaar voordat Jan Claessoen met zijn Baltische bevrachters tot overeenstemming kwam, had de Bourgondische hertog Filips de Goede, in 1460, de privileges van Bergen bekrachtigd en daarmee het belang van de Bergense 'Paas- en Koudemarkten' bevestigd.²⁸ In het geval van Jan Claessoen bepaalde de 'Koudemarkt' tijd en plaats van handeling. De 'Koudemarkt' werd altijd met Allerheiligen formeel aangekondigd. In heinde en verre verkondigden boden dat twee weken laten, op 14 november, de marktvrede zou ingaan, waarmee een ieder die op de jaarmarkt goederen of diensten aan te bieden of te kopen had, kooplieden, marskramers, schippers etc. op bescherming en rechtszekerheid kon rekenen. De jaarmarkt duurde precies een maand, dus tot 14 december. Later werd het zelfs mogelijk de markttermijn

te verlengen, dankzij een privilege van keizer Frederik II uit 1488, dat desgewenst een verlenging tot Kerstavond toestond.²⁹ Tijdens de jaarmarkt verwisselden ontelbare goederen van eigenaar en werden talloze productie-, pacht-, koop- of transportcontracten gesloten. Ook veel 'Oosterlingen' vonden de weg naar Bergen-op-Zoom, waarbij het vooral ging om Duitse kooplieden die betrokken waren bij de Rijnhandel, waarin Keulen het middelpunt vormde. Hun aantal groeide zo sterk dat ze aan het einde van de 15de eeuw het huis 'De Zekel (Sikkel)' aan de Markt in gebruik namen als handelscentrum. Zo'n 'Oosterlingenhuis' was van oudsher ook in Brugge in gebruik; het werd in 1472 zelfs nog groots verbouwd en uitgebreid.³⁰ Mogelijk was 'De Zekel' ook in december 1461 al de plaats van handeling, maar waarschijnlijker is dat de partijen in één van de vele herbergen, die door de Duitse kooplieden gefrequentieerd werden, boven het perkament hebben gezeten, om de twee gelijklopende kopieën van hun contract op te stellen.³¹

Ondanks de groeiende betekenis van Bergen-op-Zoom waren de Duitse kooplieden niet altijd tevreden met de behandeling die zij daar genoten. Op de Hanzevergadering die in Wesel werd gehouden op 14 maart 1461 - dus een half jaar vóór het afsluiten van het vrachtcontract met Jan Claessoen - beklagden vertegenwoordigers van de Brugse kooplieden zich erover dat de Hanzeatische kooplieden in Bergen-op-Zoom door de burgers van die stad niet voor schade gevrijwaard werden en dat er Bergense burgers waren die hun schulden helemaal niet, of pas na eindeloos uitstel betaalden. Systematisch onderzoek kan hier nog veel klein leed boven tafel halen, maar nu al is duidelijk uit een lange rij van klachten, die door Keulse kooplieden werden ingediend, dat we hier niet met een geïsoleerd geval te maken hebben.³² Toch is er geen reden om aan ernstige wantoestanden te denken. In het licht van alle problemen van transport, communicatie, politieke en natuurlijke gevaren, kon het haast niet anders of de intensivering van het handelsverkeer had complicaties als begeleidingsverschijnsel.

Om goed te kunnen beoordelen hoe de bevrachters van Jan Claessoen hun zaakjes regelden, zou het mooi zijn als we wisten of zijn klanten een grote partij zout over meerdere schepen verdeeld hadden, dan wel, of ze hun hele koopwaar aan Jan hadden toevertrouwd. Jammer genoeg laat de tekst van de vrachtbrief zich daarover niet uit. Wel levert de vrachtbrief ons een aantal belangrijker gegevens over de lading en over de zakelijke relaties van de betrokkenen, en de afspraken over het transport. Laten we eerst naar het transport als zodanig kijken.

Het transport

De schipper verplichtte zich om zodra het weer het toe zou staan - *'mytten ersten schepen ghuden wedere unde wynde'* - van zijn ankerplaats in de Zuiderzee naar de baai van Bourgneuf te zeilen om daar het zout, dat kennelijk de enige lading vormde, aan boord te nemen. Als dat gebeurd was moest hij rechtstreeks *'den rechten wech dat Zwen vorbij'*, dus zonder af te buigen naar Brugge of één van de andere havens in het gebied van de Scheldemonding en de Zeeuwse eilanden, naar Reval zeilen. Dit past helemaal in de inmiddels gevestigde praktijk om de reis zo snel mogelijk te volvoeren en risico's als gevolg van de politieke spanningen en het optreden van piraten te reduceren. Het kan ook zijn dat deze bepaling bedoeld was om te voorkomen dat de schipper, als er al ruimte aan boord zou zijn, zou proberen om nog andere vrachtes te laden en daarmee de hoofdtransactie zou vertragen. We kunnen intussen ons verbaasd afvragen of de contractueel vastgelegde verplichting om de reis kennelijk gezwind in open zee af te leggen, wel verstandig was, gezien het feit dat de pleite een klein scheepstype was, dat eigenlijk vooral op de binnenvaart werd ingezet. Hoe dit zij, zodra de schipper het zout in Reval op de kade had afgeleverd, zou men hem betalen, of liever gezegd, kon hij aanspraak maken op betaling. De zinsnede *'dar komen synde sal deme schipper de vracht verschenen wesen unde verdeent hebben'* moet namelijk worden vertaald als 'wanneer hij daar gekomen is zal aan de schipper het vrachtloon betaalbaar zijn en heeft hij het verdiend'. Het loon zou worden berekend aan de hand van het daadwerkelijk in Reval geleverde volume aan zout: *'van also vele zoltes alse he van den vornoemden sevenhundert zoltes uutten selven schepe to levert'*, dus 'over de hoeveelheid zout die hij van de genoemde zeven honderd zout uit het schip levert'. Men hield er dus rekening mee dat een van tevoren onbekend deel van de lading onderweg verloren kon zijn gegaan.

De betaling zou 15 mark *'Rijges geldes'* bedragen *'van elker ghewegener last'*; dit betekent dat Jan Claessoen bij uitvoering van het contract zou kunnen rekenen op een betaling van maximaal $7 \times 15 = 105$ mark zilver, zoals dat gold in de munt van Riga.³³ Toch zou de daadwerkelijk betaling niet in Reval plaatsvinden. Door te bepalen dat Jan Claessoen pas *'an desse kanten'* (aan deze kant, dus misschien ook in Bergen-op-Zoom, bij de volgende jaarmarkt, of anders in een willekeurig wisselkantoor in de Nederlanden) zijn geld zou krijgen, werden voorkomen dat hij met een grote hoeveelheid muntgeld zou moeten terugvaren en dat er omwisselproblemen konden ontstaan.

Hoewel we hier niet van een feitelijke zeeverzekering kunnen spreken,³⁴ was dit met het oogpunt op risicobestrijding voor beide partijen een heel verstandige clausule. Voor de schipper verkleinde dit het risico om na een behouden transport toch financieel in de problemen te komen; voor de bevrachters was dit een garantie dat het transportrisico bij de schipper werd gelegd, en dat zij - tenminste wat betreft de vrachtkosten - niet zouden opdraaien voor verliezen onderweg. De zekerheid voor de schipper werd nog vergroot door een andere zinsnede in de vrachtbrief, waarin wordt vastgelegd dat bevrachter Hans Strateken, twee honderd zout van zijn aandeel in de vracht '*sal innebeholden*' (bewaren). In het geval dat de schipper op de thuisreis zou verongelukken '*dat God vorbede*' (wat God verhoede), dan zou hij daaruit de '*naesten unde vrunde*' kunnen betalen. Daarbij moeten we bedenken dat het woord '*vrunt*' eerder duidt op iemand waarmee men in een zakelijke vertrouwensrelatie stond en minder op vriendschap in onze betekenis van het woord. Hieruit kunnen we afleiden dat bij een onverhoopt overlijden van de schipper op zijn thuisvaart in elk geval 2 x 15 = 30 mark Riga's zilvergeld als overlijdensuitkering beschikbaar was. In het geval van een gezonde thuiskomst, waarvan men natuurlijk het liefst uitging, werd in de vrachtbrief nog vastgelegd dat Jan Claessoen volgens het oude gewoonterecht van de zee voor dezelfde kooplieden zou '*ligghende blyven*', me andere woorden dat hij zich beschikbaar zou houden voor een nieuw contract.

Het schip van Jan Claessoen

In het beeld van de laat-middeleeuwse scheepvaart neemt de kogge een dominante plaats in. De bouw van de moderne Kamper kogge en het aansprekende succes van het streven om daarmee een middeleeuwse route na te zeilen - hoe tragisch helaas ook uiteindelijk gesmoord -, hebben dat nog eens bevestigd. Ook in de scheepsarcheologie eist de kogge in de regel de meeste aandacht op.³⁵ Toch waren er daarnaast vele scheepstypen in allerlei maten, waarmee de onverschrokken schippers van de late Middeleeuwen de binnenwateren en de zeeën bevoeren. In zijn baanbrekende werk over de Antwerpse scheepvaart heeft de Belgische scheepshistoricus Asaert een prachtig reconstructie gemaakt, op grond van duizenden gegevens over scheepseigendom, van de verscheidenheid van de vloot zoals die er in de periode van Antwerpens opkomst moet hebben uitgezien. Dat is een veelbetekenend overzicht, omdat we hier een beeld krijgen uit een periode waarin van open zee, via de kustwateren en die van Zeeuwse archipel

en wadden tot en met de benedenloop van de grote rivieren, dezelfde schepen werden ingezet.³⁶

Asaert baseerde zijn analyse van de schepen op de documenten betreffende de verkoop van 2422 schepen of aandelen in schepen tussen 1398 en 1480 in Antwerpen. Met 602 vermeldingen was verrassend genoeg de *heude* verreweg het meest genoemde schip. Op de tweede plaats volgde het scheepstype dat eenvoudigweg met de typenaam *schip* werd aangeduid en 577 keer werd genoemd. Pas op de derde plaats kwam de *kogge*, met 460 geregistreerde verkopen, op de voet gevolgd door de *pleite* die 387 keer van eigenaar verwisselde, waarbij het in 354 gevallen om de verkoop van een volledig schip ging.³⁷ Ondanks deze vooraanstaande positie in de rangorde van schepen die de Zeeuws-Vlaamse wateren hebben doorkliefd, is er opmerkelijk weinig over de *pleite* geschreven en duidelijk als *pleite* geïdentificeerde middeleeuwse afbeeldingen zijn al evenmin bekend.³⁸ Uit de voorbeelden bij Asaert kunnen we niettemin afleiden, dat Jan Claessoen de eigenaar is geweest van een middelgroot schip, met een vlakke bodem, dat voornamelijk voor de binnenvaart werd gebruikt, maar dat ook voor de kustvaart goed geschikt was.³⁹ Dit lijkt te worden bevestigd door een uitspraak van keizer Maximiliaan in een conflict over de tol van Iersekeroord in 1512, waarin hij de *pleite* gelijkstelde aan een '*geboeyde huyde, coggeschop ofte raseel*'.⁴⁰ In Iersekeroord passeerden talrijke pleiten, met steeds wisselende lading, het tolhuis.⁴¹

Volgens Asaert was de *pleite* in de periode van 1456 tot 1460 zelfs het meest verkochte schip in Antwerpen, met bijna 26 % van alle scheepstransacties, terwijl bovendien voor de *pleite* naar verhouding hoge prijzen werden betaald.⁴² Dit duidt erop dat Jan Claessoen eigenaar was van een schip dat in de jaren direct voorafgaande aan het sluiten van zijn vrachtcontract aan populariteit had gewonnen. Hoewel we niet weten wanneer hij zelf eigenaar van het schip was geworden, rijst het vermoeden dat de Kamper schipper doelbewust heeft gekozen voor een schip dat voor veel klussen en in verschillende wateren inzetbaar was. Een slimme keuze voor een schipper die zijn vleugels zakelijk wil uitslaan. Inderdaad bevestigt Asaert dat Antwerpse pleiten zowel in de Kanaalhavens als elders aan de kusten van Noord- en Oostzee binnenliepen.

Het blijft bij dit alles moeilijk te bepalen hoe groot de *pleite* geweest is. Net zoals bij de *koggen* zullen er van dit scheepstype grote en kleine varianten zijn gebouwd. Asaert berekende een gemiddelde tonnage van iets meer dan 63, maar stelde dat er ook grotere versies van meer dan 100 ton bekend



Het laden van middeleeuwse schepen. Pentekening uit een handschrift over de Trojaanse oorlog van Conrad van Würzburg, ca. 1440. (Collectie Germanisches Nationalmuseum, Neurenberg.)

waren.⁴³ Jan Claessoen zag in de omvang van zijn schip kennelijk echter geen aanleiding om af te zien van het waagstuk om de 3000 kilometer lange vaart (en vice versa dus het dubbele) van Bourgneuf naar Reval te ondernemen. In onze ogen lijkt Jan Claessoen met zijn vrachtcontract zowel in materiële als in geografische zin de grenzen van zijn mogelijkheden te hebben opgezocht. Maar niets wijst erop dat hijzelf of zijn bevrachters serieus aan de goede afloop twijfelden. Het is daarom tijd om na te gaan waaruit de lading bestond, wie zijn klanten waren, en of zij het klappen van de zweep, of liever het klapperen van de zeilen kenden.

Seuenhundert zoltes

De vrachtbrief vertelt ons dat de lading zou bestaan uit twee partijen zout met een gezamenlijk volume van *'seuenhundert... derteyn tzarsen vor twehundert gerekent'*. Deze op het oog wat raadselachtige aanduiding houdt verband met het feit dat zout van oudsher werd gemeten in lasten die werden aangeduid als 'honderd'.⁴⁴ Ook in het Baltische gebied was de 'honderd' een gebruikelijke inhoudsmaat, die men meestal voluit in het Nederduits of het Latijn ('centum') geschreven, of als afkorting ('C') aan de warenaanduiding toevoegde. In de registers van de aangekomen schepen in Reval - die vanaf 1425 bewaard zijn - duidt een getal, gevolgd door een C, zelfs zonder uitzondering op een lading zout.⁴⁵

De *hundert* werd volgens de bij allerlei maten geldende praktijk meestal verdeeld in vierendelen, achtendelen en zestierendelen, maar in het Oostzeegebied hanteerde men daarnaast als kleinere maat de zogenoemde *tzarse of sarse*, waarvan er $6\frac{1}{2}$ in een *hundert* gingen. Inderdaad geeft de vrachtbrief aan dat in de lading van Jan Claessoen *'derteyn tzarsen vor twehundert gerekent'* worden. In moderne maten uitgedrukt kwam een *hundert* in Reval in deze periode overeen met ongeveer $7\frac{1}{2}$ last, waarbij een last ruwweg op 2 ton kan worden gesteld.⁴⁶ Het is zeer aannemelijk dat de zeven *hundert* de volledige lading waren van de pleite van Jan Claessoen. In dat geval kunnen we het volume van zijn schip berekenen als 105 ton, wat bewijst dat hij inderdaad als schipper voer op een relatief grote pleite.

De lading zout die in de Kamper pleite moest worden vervoerd, werd nadrukkelijk verdeeld in een partij van drie *hundert* en één van vier *hundert*. De manier waarop dat gebeurde maakt het mogelijk om de handelsrelaties en de verantwoordelijkheden duidelijk van elkaar te onderscheiden. In Bourgneuf was een zekere Aleff Kribbe verantwoordelijk voor het afleveren en laden van de vier *hundert* zout waarvoor Hans Strateken als bevrachter

optrad. Zijn partij was bestemd voor de Revaler koopman Herman Vogelsanck. Uit het feit dat - zoals we eerder zagen - Hans Strateken de transportkosten voor helft van zijn lading achter de hand hield als betaalzekerheid voor eventuele verwanten of zakenrelaties van Jan Claessoen, mogen we volgens mij afleiden dat we hem kunnen beschouwen als de initiatiefnemer van de transactie.

Voor de lading zout van Claes Ubbyes, die uit drie *hundert* bestond en die uiteindelijk bestemd was voor Gherwen Borneman in Reval, was aan de Franse havenkade een zekere Hans Tacke verantwoordelijk. Op deze manier lijkt een netwerk van zakenrelaties te kunnen worden gereconstrueerd: Hans Strateken en Herman Vogelsanck enerzijds, en Claes Ubbyes en Gherwen Borneman anderzijds, traden op als koopmansduo's, waarvan de ene helft als 'oosterling' resideerde in Vlaanderen of Brabant en daar de inkoop en bevrachting in West-Europa verzorgde, en de andere helft de handelspoot in Lijfland belichaamde. Of we hier te maken hebben met een firma, of een vast compagnonschap, dan wel met een *ad hoc*-coöperatie kan op basis van alleen maar deze gegevens niet worden gezegd. Daarnaast was er de samenwerking tussen beide duo's voor deze vaart, die misschien door het toeval van vraag en aanbod in Bergen-op-Zoom kan zijn bepaald, maar evengoed kan hebben behoord tot een vast patroon van samenwerking. Wanneer we zakenrelaties van de vrachtbrief in een schema plaatsen, krijgen we het volgende beeld:

Bourgneuf	Aleff Kribbe	Hans Tacke
	&	&
Brabant/Vlaanderen	Hans Strateken &	Claes Ubbyes & schipper Jan Claessoen
	&	&
Reval	Herman Vogelsanck	Gherwen Borneman

Als we de groep van betrokken personen overzien, is het niet gewaagd aan te nemen dat vertrouwensrelaties en oudere ervaringen een belangrijke rol hebben gespeeld. Wat ook de aard van de verbintenissen was: men zal bij het sluiten van een vrachtovereenkomst liefst op ervaringen in het verleden hebben voortgebouwd. De eerder al vermelde afspraak dat Jan Claessoen zich na de vaart voor een volgende opdacht beschikbaar zal houden, duidt ook op zo'n behoefte aan bestending. Misschien kunnen gegevens van elders over de betrokken personen ons meer vertellen over de manier waarop ze zaken deden.

Agenten aan de kade

Blijkbaar hebben de beide bevrachters, Hans Strateken en Claes Ubbyes - hoewel zij de centrale personen zijn geweest die in deze zouttransactie de koop hebben gesloten, het transport hebben geregeld en het vrachtcontract hebben gesloten - niet zelf de reis naar Bourgneuf gemaakt om toe te zien op de levering van het zout op de Atlantische kade en het laden van de pleite van Jan Claessoen. Het werd in de praktijk van de Revaler zouthandel van essentieel belang geacht om in de Baai ter zake kundige, en in de lokale omstandigheden ingevoerde agenten aan het werk te hebben.⁴⁷ De afzonderlijke aantekening onderaan de vrachtbrief maakt duidelijk dat ze Hans en Claes zich in dit geval verzekerden van de diensten van twee zaakwaarnemers ter plaatse, die we hierboven al even leerden kennen: Aleff Kribbe en Hans Tacke. Hun namen maken al aannemelijk dat we hier niet met ingehuurd Franses te maken hebben, maar met personen die van oorsprong zelf uit de Pruisische of Baltische gebieden afkomstig moeten zijn. Daarom is het interessant om na te gaan welke plaats zij innamen in de netwerken van compagnonschappen en zakenrelaties, waarvan de contouren zich langzamerhand aftekenen.

Het was het moeilijkst om verdere sporen van de eerste te vinden, omdat het, ondanks de toch wel specifieke naam (toch minstens individueeler dan Jan Claessoen), zoeken was naar een speld in een hooiberg. Uiteindelijk dook een spoor op in Engeland, waar in het jaar 1468 de Duitse koopman Gerhard von Wesel, als beheerder van de kas van de Hanzekooplieden in de Londense Stahlhof, in zijn rekening van inkomsten en uitgaven noteerde, dat hij een bedrag van 11 shilling en 8 pence had ontvangen van een zekere Alf Kribben *'vanden broke de up den contoer legen'*.⁴⁸ Dit betekent waarschijnlijk dat er een geschil was geweest, waarbij Aleff/Alf betrokken was geweest en waarvoor hij nu de boeten die in verband daarmee aan het Hanzekantoor in Londen was opgelegd (geheel of gedeeltelijk) betaalde. Tot dusverre is dit de enige verwijzing naar iemand met deze unieke naam, die bij transacties in Hanzeverband betrokken moet zijn geweest.

Hans of Johan Tacke was ongetwijfeld de belangrijkste van het tweetal, zoals uit de uiteenlopende verwijzingen naar zijn persoon blijkt. Verschillende archiefstukken getuigen van zijn optreden als belangenbehartiger van de Duitse koophandel in Frankrijk in het begin van de jaren zestig van de 15de eeuw. Op 3 november 1461, dus net een maand vóór het afsluiten van de Kamper vrachtbrief van Jan Claessoen, schreef een Hans Tack(e) een verslag van zijn onderhandelingen met de secretaris van de

Franse koningin-weduwe Marie van Anjou-Sicilië, over schadevergoedingen voor benadeelde Duitse kooplieden.⁴⁹ Op 22 juli van dat jaar was koning Karel VII (1403-1461) *le Trésvictorieux* overleden. Diens weduwe was kennelijk het aanspreekpunt in de eerste maanden van de nieuwe koning Lodewijk IX, die een uiterst slechte verhouding tot zijn ouders had en zelfs niet aanwezig was bij de begrafenis van zijn vader, op 8 augustus 1461. Hans Tacke vroeg om nadere instructies. Kennelijk bleef de zaak voortslepen, wat ruim twee maanden later, op 6 januari 1462, schreef het hoofd van de Duitse gemeenschap te Brugge een brief aan de stad Keulen, over dezelfde kwestie, waarin hij berichtte dat hij kort tevoren de opdracht had gegeven aan Hans Tack 'ligger in der Baye' om met de koningin-weduwe van Frankrijk of met de 'sénéchal' van Normandië te onderhandelen over de vergoeding van de schade aan een door de Fransen buitgemaakt en beroofde Bremer hulk.⁵⁰ Nog in 1470 wordt hij genoemd in verband met zijn connecties met de nieuwe Franse koning Lodewijk XI, die dan de crisissituatie rondom zijn aantreden te boven is gekomen.⁵¹

In deze jaren lijkt Hans Tacke dus één van de belangrijkste belangenbehartigers van de Duitse koophandel in Frankrijk te zijn geweest. Omdat de zouthandel daarin zo'n voorname plaats innam, zal hij bij het opstellen van de vrachtbrief de belangrijkste garantie voor een goede afwikkeling van het bevrachten geweest zijn. De carrière van Hans Tacke was twintig jaar eerder flink gevorderd, gezien het feit dat hij in 1452, als 'aelterman' van de Duitse kooplieden in Utrecht, deelnam aan de onderhandelingen die in Deventer werden gevoerd met Robbert Fancillion, gezant van dezelfde Franse koningin die later zijn aanspreekpunt zou zijn.⁵² Het is een verleidelijke gedachte dat we hier het begin zien van een rol als intermediair tussen schippers uit de Nederlanden, waarmee hij als alderman goede contacten had gelegd, de Hanzekooplieden voor wie hij een vertrouwenspersoon was en de Franse politieke netwerken waartoe hij aldus toegang had gekregen.

Al met al blijft echter de herkomst van Hans Tacke vooralsnog onduidelijk. Op grond van het vaker voorkomen van zijn achternaam is het goed denkbaar dat hij verwanten heeft gehad die van oorsprong, of als migranten in de Baltische gebieden - in het bijzonder in Lijfland - leefden. Als dat zo is, personifieerde hij niet alleen door zijn optreden, maar ook door zijn familiebanden de verbindingen tussen Oost en West.⁵³

Naar de haven van Reval: de bevrachters en hun partners

De beide bevrachters, Hans Strateken en Claes Ubbyes, worden in de vracht-



Gezicht op Tallinn (Reval), vanaf de oude Duitse Orde-burcht in de richting van de Finse Golf, waar de vloten aanmeerden.

brief aangeduid als twee ‘*coplude vander duytschen Hanze*’. Zij waren dus minstens poorters van een stad die actief deel uitmaakte van het Hanzeverbond, en waarvan de ingezetenen kooplieden, die in het volle bezit van het burgerrecht waren, konden profiteren van de voorrechten die in Hanzeverband waren verworven. Helaas wordt hun herkomst in de vrachtbrief niet vermeld, maar op burgers van Reval, dat al aan het eind

van de 13de eeuw als Hanzestad werd genoemd en als vooruitgeschoven bruggehoofd van de Duitse Orde in Lijfland sterk Duits georiënteerd was, was de kwalificatie als ‘*coplude vander duytschen Hanze*’ moeiteloos van toepassing. En dat zal al helemaal hebben gegolden voor hun partners, die in het voorjaar van 1462 in afwachting van de partij zout zijn geweest.

Omdat deze laatste mogelijk het best op te sporen zijn op hun basis in Reval, wendden we de blik naar de Lijflandse handelsstad, in de hoop de kooplieden in de haven aan te treffen. Inderdaad blijken Herman Vogel-sanck en Gherwen Borneman tot de vooraanstaande geslachten van Reval behoord te hebben. Vooral over de laatste is het nodige bekend. Een Gherwen (ook wel gespeld als Gerwin/Gerwyn) Borneman wordt in de stadsrekeningen, of *Kämmereibücher*, uit de jaren 1452 tot 1467 herhaaldelijk genoemd, vooral in verband met bouwactiviteiten.⁵⁴ Hoewel deze vermeldingen aantonen dat hij niet een man van één stiel was, is het belangrijker voor ons onderzoek dat uit de scheepslijsten van Reval in de jaren zestig van de 15de eeuw blijkt dat Borneman veelvuldig werd geregistreerd als de (voornaamste) klant van schippers die met hun lading in Reval arriveerden.⁵⁵ In deze scheepslijsten schreef men sinds 1425 (of eerder, maar die bronnen zijn niet bewaard gebleven) de accijnzen in die als een soort haventol in Reval werden geheven. Daarbij ging het in het bijzonder om accijnzen op het zout dat uit de baaien van Bourgneuf of van Brouage naar Lijfland was verscheept.⁵⁶ In 1462, het jaar waarin bij een behouden vaart ook Jan Claessoen uit Kampen zich met zijn volle pleite aan de kade van Reval zou hebben moeten melden, waarna hij met zekerheid zou zijn ingeschreven, registreerde de Revaler havenmeester zelfs een aantal schippers met een lading zout die voor Gerwen Borneman bestemd was. Op 23 en 27

mei kwamen de schippers Pauwell Beneke en Dirik Cruceman elk met twee *hundert* zout in de boeken,⁵⁷ en op 27 juni schipper Hans Winrikes met een *hundert*. Maar over Jan Claessoen uit Kampen zwijgt de havenadministratie. Hoewel de Revaler scheepslijsten tot 1471 bijzonder volledig zijn,⁵⁸ wordt Jan Claessoen überhaupt niet vermeld onder de 57 schippers die in het jaar 1462 hun partijen zout afleverden.

Als de laatste schipper die in 1462 zout voor Borneman aan land bracht, werd een zekere Kersten Koseler op 4 augustus in de Revaler registers ingeschreven.⁵⁹ Hij was, naast een lading zout van een *hundert* voor Gerwyn, verantwoordelijk voor nog net zo'n partij die op naam stond van iemand die we niet in Reval, maar juist aan het andere uiteinde van de lange handelslijn, in Brabant of Vlaanderen, zouden verwachten: een man met de naam Hans Strate, die toch wel dezelfde moet zijn als Hans Strateken die in de vrachtbrief van Jan Claessoen figureerde als de rechtstreekse partner van Herman Vogelsanck. Op dezelfde dag kwam nog een schipper, Hanneke Smyt - die kennelijk in konvooi had gevaren met Kersten Koseler - in Reval aan, die in zijn ruim eveneens een *hundert* zout voor Hans Strate had vervoerd. Dit betekent dat - als de identificatie klopt - Hans Strate(ken), terwijl hij in de Nederlanden actief was als de westelijke compagnon of agent van kooplieden in Reval, ook voor eigen rekening en op eigen naam bleef opereren. Het onderstreept zijn betrokkenheid met de Lijflandse stad en laat bovendien zien dat tussen de zakenrelaties zoals we die in het schema van Jan Claessoen met elkaar in verbinding zagen, ook kruisverbanden konden voorkomen.⁶⁰

Nu we al - direct of indirect - drie van de vier personen die in de transactie van 1461 samenwerkten, in Reval hebben aangetroffen, is het aannemelijk dat ook de vierde, Claes Ubbyes, naast zijn werkterrein in de Nederlanden ook in Lijfland kunnen ontmoeten. Inderdaad komt iemand met de naam Clawes Ubbis die in het jaar 1464 in Revaler bronnen voor. Hij blijkt in verband te kunnen worden gebracht met grondbezit in het achterland, het goed Ubja in het kerspel Wesenberg. Ook lijkt in deze jaren een familielid van Claes/Clawes in Reval actief te zijn, namelijk de geestelijke heer Johan Ubies/Ubbias, die in het Revaler *Kämmereibuch* wordt genoemd in verband met betalingen ten behoeve van de St.-Mattheuskapel, een zijkapel van de Niguliste (St. Nicolaas) kerk in Reval.⁶¹

Dit alles wijst nog niet op betrokkenheid bij de handel, maar op 1 januari 1462 duikt Claes in Danzig op! Dan verkoopt namelijk de Danziger burger Asmus Kalouwe een hulk met de naam 'Marienknecht', met alle bijbeho-

rende scheepsuitrusting voor een bedrag van 500 mark Rigase munt aan 'Clawese Ubies', burger van Reval.⁶² Bovendien verklaart de verkoper dat hij samen met een zekere Godeman van Burem, burger in Lübeck, de koper 'mit dem erscrevenen schepe in de Baye unde vort van der Baye to Revel vorfrachtet' had. Dit betekent dat geclausuleerd aan de verkoop van het schip nog een zouttransport vanuit de Baai van Bourgneuf naar Reval verbonden was. Claes Ubbyes had daarbij het recht bedongen om pas na zijn terugkeer in Reval te beslissen of hij het schip voor de overeengekomen prijs 'gelevede to beholdene' (wenste te behouden). Hier zien we Ubbyes dus optreden als een in het handelsverkeer tussen Oost en West ervaren koopman, die in de Baaihandel zijn sporen had verdiend. Omdat deze transactie krap een maand na het sluiten van het transportcontract van Jan Claessoen in Bergen-op-Zoom werd gesloten, heeft het er alle schijn van dat bij één van beide gelegenheden Claes Ubbyes niet persoonlijk aanwezig is geweest, maar zijn belangen door een compagnon heeft laten waarnemen.

Een drama ontvouwt zich

Maar het verhaal is nog niet ten einde. Hoewel bij de vele sporen die de spelers in het drama hebben getrokken, Jan Claessoen telkens aan onze blik ontsnapt, is er wel degelijk een ontknoping. Eén zoutschip, dat in de vroege zomer van 1462 in Reval aankwam, waarschijnlijk met een zwarte rouw-wimpel in top, biedt daarvoor het aanknopingspunt. Op 27 juni 1462, toen schipper Hans Winrikes zich met een *hundert* zout voor Gerwen Borneman in de haven meldde, meerde ook een zekere Bernt Kerstikenson in Reval af met een verbluffende lading: namelijk drie *hundert* zout voor Gerwen Borneman, en vier *hundert* voor Herman Vogelsanck!⁶³ Dit is de enige keer in 1462 dat de beide Revaler kooplieden die in de vrachtbrief van Jan Claessoen worden genoemd, daadwerkelijk in Reval samen optreden, en bovendien gaat het om exact dezelfde hoeveelheden zout als die in het transport van Jan Claessoen waren overeengekomen. Zo wordt de logische conclusie uit het voorkomen van de vrachtbrief in het stedelijk archief van Kampen, dat er met het transport door Jan Claessoen iets misgegaan moet zijn, ineens aangescherpt tot een haast onverbiddelijke zekerheid: de pleite en zijn lading hebben Reval wel bereikt, maar Jan Claessoen had intussen zijn schip en dit leven vaarwel moeten zeggen. Bernt Kerstikenson had de droeve plicht om met schip en lading naar Reval door te zeilen.

Niet Jan Claessoen maar zijn metgezel zet ons dus op het spoor van zijn overlijden. Jan is overigens in de Kamper bronnen hoe dan ook moeilijk op

te sporen. Wanneer dat met een zo weinig onderscheidende naam al mogelijk is, dan zijn er hoogstens drie documenten die mogelijk op hem duiden. Het zijn dan geen handelscontracten, maar eigendomsakten, uit de jaren 1440, 1443 en 1453, die een man met de naam Jan Claessoen noemen, en helaas ook zonder beroepsvermelding.⁶⁴

Als Jan inderdaad onderweg gestorven is, door ziekte of ouderdom, geweld of verdrinking, en Bernt Kerstikensoen het roer heeft moeten overnemen, kan het goed dat deze niet alleen als meest ervaren bemanningslid in aanmerking kwam, maar ook dat hij als compagnon, of mede-eigenaar de vaart meemaakte. Ook in het denkbare, en minder dramatische, andere geval dat Jan Claessoen na het afsluiten van het vrachtcontract, maar nog vóór het vertrek van de pleite van de rede voor Kampen naar de Baai al zou zijn overleden, zou in het geval van een positie als partenreder Bernt Kerstikenssoen de aangewezen persoon zijn geweest om de verplichtingen jegens de bevrachters en hun zakenrelaties in Reval na te komen.

Voor deze gedachte pleit het feit dat ook Bernt hoogstwaarschijnlijk burger van Kampen was! Een akte uit 1473 noemt een Beernt Kerstkensoen als één van de reders en kooplieden uit Kampen die 'hair pleiteschip' met zout en andere goederen voor een vaart naar Danzig bevracht hebben en voor wie de stad Kampen aan de koning van Denemarken een verzoek had gedaan om ongehinderde doorvaart in de Sont te garanderen.⁶⁵ Het gaat hier om dezelfde naam, eenzelfde soort transactie en eenzelfde scheepstype. Al deze gegeven bijeen rechtvaardigen de gedachte dat een oudere Jan Claessoen en een jongere Bernt Kerstikensoen samen opereerden, tot in het voorjaar van 1462 het noodlot toesloeg, waarna Bernt de vaart en de zaken voortzette. En de vrachtbrief moest wel aan de Kamper autoriteiten ter hand worden gesteld om als pleitbezorger voor de '*naesten unde vrunde*' het apart gehouden risicobedrag, dat in het contract was gereserveerd, te innen. De vrome wens '*dat God vorbede*' was helaas in dit geval niet verhoord.

Besluit

De Kamper vrachtbrief van 1461 zou nooit bewaard zijn geweest, als een nog steeds onbekend noodlot de vaart niet zou hebben afgebroken. Maar dankzij het trieste overlijden van schipper Jan Claessoen is een document behouden gebleven, dat ons in staat stelt om een blik te werpen achter de schermen van de Kamper zouthandel. Het biedt een uniek vergezicht op de voor de stad zo belangrijke zouthandel in het midden van de 15de eeuw, die lange verbindingslijnen tussen de Franse Atlantische kusten en de

wateren van de Finse golf met zich meebracht, en die Kamper schippers betrok bij een handel die even lucratief als riskant was. De transactie van Jan Claessoen is representatief voor het optreden van de grote groep schippers. De grote jaarmarkten zoals die van Bergen-op-Zoom waren het jachtterrein waar ze hun orders binnenhaalden. Hun klanten waren burgers uit de Hanzesteden, vooral in het oosten van de Oostzee, die tot in Reval hun basis hadden en zich graag bedienden van de diensten van schippers uit de Nederlanden. De kennis van de routes en hun gevaren, het nautisch vakmanschap en de solide praktijken van die schippers waren aantrekkelijke factoren, die het succes van die schippers in de Oostzee hadden bevorderd. Met hun Baltische klanten waren schippers als Jan Claessoen onderdeel van een complex netwerk van bevrachters en tussenpersonen, reders en kooplieden, handelaren en schippers waarin veel belangen, nationaliteiten en identiteiten elkaar troffen. Het onderzoek van dergelijke netwerken is een belangrijke, nieuwe opgave voor innoverend onderzoek op het terrein van de Hanze, dat in het bijzonder voor de toekomstige verbindingen met landen en mensen in de Baltische Staten en Polen een historische dimensie kan bieden.

Bijlage. Transcriptie van de vrachtbrief van 4 december 1461⁶⁶

In den namen Godes. Amen. Kund unde kentlick sij allen den ghenen de desse tzarter zullen zeen offte horen le/sen dat Hans Strateken unde Claes Vbbyes, beyde coplude vander duytschen Hanze, hebben bevrachtet schip/peren Jan Claessoen van Campen myt syner pleyten to zegelen uuter Zuderzee dar nuu ter tijd dat selue ghude / schipp ligghet mytten ersten schepen ghuden wedere unde wynde de eme wayet unde God verlenet in de Baye unde dar zullen de vornoemde coplude laden offte doen laden in dat selve ghude schipp sevenhun/dert zoltes, derteyn tzarsen vor twehundert gerekent, to wetene de vornoemde Hans Strateken veerhundert / de sal to samene umfanghen to Reuele in Lijfflande Herman Vogelsanck. Item Claes Vbbyes dreehundert / dar aff sal umfanghen Gherwen Borneman dreehundert van Claes Vbbyes weghe. Mit welken zolte dyt / vornoemde schipp aldus geladen sijnde sal de schipper gehalten wesen van dar wedderumme to zegelen / den rechten wech dat Zwen vorbij to Reuele in Lijfflande, unde wanneer he vermyd des der hulpe van Gode / aldar gekomen is / so sal he hebben to vracht

van elker ghewegener last van also vele zoltes also he / van den vornoemden sevenhundert zoltes uutten selven schepe to levert vijffteyn marck Rijges geldes unde / des so syn sunderlinghe vorworde tusschen den vornoemden Hanze Strateken unde schipperen gemaket dat de vornoemde / Hans sal innebeholden van dessen vornoemden veerhundert zoltes twehundert bet to der tijd de vornoemde schipper ghe/west hevet to Reuele unde dar gelosset, unde dar komen synde sal deme schipper de vracht verschenen we/sen unde verdeent hebben, doch sal he de vracht an desse kanten betalen, unde wert oeck dat de vornoemde schipper / up der wedderreyse bleve, dat God vorbede, sollen syne naesten unde vrunde dan sodane gelt hebben unde unt/fangen in dessen lande komende van den twenhundert zoltes de de schipper deme vornoemde Hanze umme leijf/modicheit inne let unde des so sollen de vornoemde coplude den vornoemden schipperen laden, lossen unde syne vracht beta/len, unde de vornoemde schipper sal synen copluden wedderumme liggende blyven na alder castume van der zee, / alle argelist hijr inne utgescheyden. In kennissen aller vorseyder dinghe, eendracht unde vorworden, so syn hijr van / twe tzarters alleens ludende den enen uutten anderen by A, B, C, D gesneden gemaket, dar van de ene in han/den is des vornoemden schipperen unde de andere in bewaringhe der vornoemden coplude. Dyt was gedaen to Bergen upten / Zoom, koldenmarcte, int jaer unses Heren dusentveerhundertteenundtsestich upten veerden dach in decembri.

Onder de tekst staat nog gelijktijdig en in de zelfde hand geschreven:

Dyt vornoemde zolt sal laden in de Baye Aleff Kribbe vierhondert / unde Hans Tacke dreehundert.

Noten

- 1 Dit artikel is een sterk uitgewerkte tekst, op basis van de bijdrage die ik eerder als 'Pleite mit Salz? Betrachtungen zu einem Kampener Frachtbrief aus dem Jahre 1462', publiceerde in Nils Jörn e.a. (red.), «*Kopet uns werk by tiden*». *Beiträge zur hansischen und preussischen Geschichte. Festschrift für Walter Stark zum 75. Geburtstag* (Schwerin 1999) 105-111, en de tekst van een in Kampen gehouden lezing.
- 2 Het verschijnsel van de gedeelde eigendom van schepen, in de vorm van 'parten' in deze periode wordt nog steeds het best beschreven door G. Asaert, *De Antwerpse scheepvaart in*

de XVe eeuw (1394-1480). Bijdrage tot de economische geschiedenis van de stad Antwerpen.

Verhandelingen van de Koninklijke Academie van Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België. Klasse der Letteren XXXV, nr. 72 (Brussel 1973) vooral pp. 146 en volgende.

- 3 Voor deze jaarmarkten zie J.P.A. Coopmans, 'De jaarmarkten van Antwerpen en Bergen op Zoom als centra van rechtsverkeer en rechtsvorming', *Tijdschrift voor Belgisch handelsrecht*, 21 (1988) 1-24 en C.J.F. Sloomans, *Paas- en Koudemarkten te Bergen-op-Zoom, 1365-1565. 1e Stuk, 2e Stuk en 3e Stuk*. Bijdragen tot de geschiedenis van het Zuiden van Nederland LXIV, LXV en LXVI (Tilburg 1985). De pagina's van de drie delen van Sloomans zijn door-ge nummerd; daarom wordt in de volgende noten slechts de hoofdtitel genoemd.
- 4 Als we uitgaan van het hypothetische rekenvoorbeeld dat gedurende de 15de eeuw per jaar gemiddeld zo'n 100 Kamper schippers en handelaren voor vier vaarten van kortere en langere duur met gemiddeld zes niet-Kamper partners/klanten per vaart een afzonderlijk contract afsloten, betekent dat een theoretische productie van 2400 akten, en dus voor de hele eeuw bijna een kwart miljoen stukken, die bovendien dan nog in tweevoud opgemaakt zijn. Ook al is dit een rekenmodel, het geeft toch aan dat de archieven zelfs zouden uitpuilen als maar 1% hiervan bewaard was gebleven!
- 5 Zie Iris Origo, *The merchant of Prato. Francesco di Marco Datini* (Londen 1957; ook in verschillende Nederlandse uitgaven als *De koopman van Prato*); en voor Datini's betrokkenheid bij de zouthandel bijvoorbeeld Christiane Villain-Gandossi, *Comptes du sel (Libro di ragione e conto di salle) de Francesco di Marco Datini pour sa compagnie d'Avignon, 1376-1379*. Collection de documents inédits sur l'histoire de France. Série in-8o ; vol. 7 (Parijs 1969).
- 6 Dieter Seifert, 'Hildebrand Veckinchusen. A typical Hanseatic merchant in the Low Countries?', in: Peter Stabel, Bruno Blondé en Anke Greve (eds.), *International Trade in the Low Countries (14th-16th Centuries). Merchants, Organisation, Infrastructure. Proceedings of the International Conference, Ghent-Antwerp, 12th-13th January 1997*. Studies in Urban Social, Economic and Political History of the Medieval and Early Modern Low Countries, 10 (Leuven 2000) 45-53 en Simonne Abraham-Thisse, 'La correspondance d'un marchand hanséate au XVe siècle: Hildebrand Veckinchusen', in: *Le Marchand au Moyen Age. Actes du 19° congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, Reims, juin 1988* (Parijs 1992) 121-135. De door Wilh. Stieda (ed.), *Briefwechsel eines deutschen Kaufmanns im 15. Jahrhundert. Hildebrand Veckinchusen; hrsg. und eingel. von -* (Leipzig 1921) uitgegeven brieven betreffen slechts een klein deel van het materiaal. Michail P. Lesnikov (ed.), *Die Handelsbücher des hansischen Kaufmannes Veckinchusen*. Forschungen zur mittelalterlichen Geschichte, 19 (Berlijn 1973); Margot Lindemann, *Nachrichtenübermittlung durch Kaufmannsbrieve. Brief-"Zeitungen" in der Korrespondenz Hildebrand Veckinchusens (1398-1428)*. Dortmunder Beiträge zur Zeitungsforschung, 26 (München/New York 1978). Vergelijk ook Albrecht Cordes, *Mittelalterlicher Gesellschaftshandel im Hanseraum*. Quellen und

- Darstellungen zur hansischen Geschichte, N.F. Bd. XLV (Köln 1998).
- 7 Dick E.H. de Boer, 'De zaak Jorien Voet. Een Kamper piraterijconflict aan het eind van de 15de eeuw', *Kamper Almanak 2003* (Kampen 2003) 68-97.
 - 8 J. Don, *De archieven der gemeente. Dl. 1. Het oud-archief* (Kampen 1963) nr. 2113, reg. 294. De tekst is eerder uitgegeven in De Boer, 'Pleite mit Salz?' als verbetering van een oudere editie in het *Hansisches Urkundenbuch* (hierna te citeren als *HUB*) Bd. VIII. 1451 bis 1463 (Leipzig 1899) 653-654, nr. 1089; in regestvorm o.a. bij H.A. Poelman (ed.), *Bronnen tot de geschiedenis van den Oostzeehandel. 1e dl. : 1122-1499. Tweede stuk* Rijks Geschiedkundige Publicatiën (hierna steeds aangeduid als RGP). Grote serie, 36 ('s-Gravenhage 1917) 854, nr. 2272, en bij F.G. von Bunge e.a. (eds.), *Liv-, Esth- und Curländisches Urkundenbuch nebst Regesten* (hierna genoemd als *LUB*) Bd. XII (Riga/Moskau 1910) 59, nr. 116. De identificatie van de bevrachters is lang bemoeilijkt doordat Don abusievelijk als naam van één van beiden Claes Wyes geeft, in plaats van Vbbyes, wat in de basisvorm als Ubbies moet worden gelezen.
 - 9 Voor de graanhandel zie b.v. R.W. Unger, 'Integration of Baltic and Low Countries grain markets, 1400-1800', in: *The interactions of Amsterdam and Antwerp with the Baltic region, 1400-1800. De Nederlanden en het Oostzeegebied, 1400-1800. Papers presented at the third international conference of the "Association Internationale d'Histoire des Mers Nordiques de l'Europe", Utrecht, August 30th-September 3rd 1982*. Werken uitgegeven door de Vereniging Het Nederlandsch Economisch-Historisch Archief, 16 (Leiden 1983) 1-11 en uitvoeriger Milja van Tielhof, *De Hollandse graanhandel, 1470-1570. Koren op de Amsterdamse molen*. Hollandse Historische Reeks, 23 | (Den Haag 1995). Van de oudere graanhandel bestaat geen systematische analyse. Voor het belang van graan- en zouthandel tesamen voor Reval: R. Vogelsang, 'Salz und Korn. Zum Revaler Handel im 15. Jahrhundert', in: N. Angermann en W. Lenz (ed.), *Reval. Handel und Wandel vom 13. bis zum 20. Jahrhundert*. Schriften der Baltischen Historischen Kommission, 8 (Lüneburg 1997) 135-173.
 - 10 Het best bestudeerd zijn de zoutproductie en -handel waarvan Venetië het centrum vormde: zie J.-C. Hocquet, *Le sel et la fortune de Venise, Bd. 2*. (Lille 1978-1979). P. Jeannin, 'Le marché du sel marin dans l'Europe du Nord du XIVe au XVIIIe siècle', in: M. Mollat (ed.), *Le Rôle du Sel dans l'Histoire* (Parijs 1968) 73-97, beschrijft voornamelijk de vroegmoderne tijd, maar bevat voor de late middeleeuwen interessante statistieken. De door J.-C. Hocquet en R. Palme uitgegeven congresbundel *Das Salz in der Rechts- und Handelsgeschichte* (Hall in Tirol 1991) bevat weinig nieuws. Dat geldt ook voor het van 1993 tot 2001 door de CIHS (Commission Internationale d'Histoire de Sel) in Innsbruck uitgegeven *Journal of Salt History- Annales d'Histoire du Sel - Jahrbuch für Salzgeschichte. Chr. Lamschus, Salz - Arbeit und Technik - Produktion und Distribution in Mittelalter und Früher Neuzeit* (Lüneburg 1989) biedt via artikelen van diverse auteurs een mooi diachroon overzicht, waarbij vooral W. Stark, 'Salz im Ostseehandel des 14. und 15. Jahrhunderts', pp. 252-259 hier genoemd

- moet worden. Voor het Hanzegebied bouwt G. Theuerkauf, 'Zum norddeutschen Salzhandel während des 13. bis 16. Jahrhunderts – jenseits des Lübecker Handels und des Baienhandels', in: Jörn e.a., «*Kopet uns werk by tiden*», 99-105, hierop voort. Daarnaast is het artikel van W. Fellmann, 'Die Salzproduktion im Hanseraum', in: G. Heitz, M. Unger (ed.), *Hansische Studien Heinrich Sproemberg zum 70. Geburtstag*. Forschungen zur Mittelalterlichen Geschichte, 8 (Berlijn 1961) 56-72, nog steeds nuttig. Stuart Jenks, 'Der hansische Salzhandel im 15. Jahrhundert im Spiegel des Danziger Pfundzollbuchs von 1409', in: Rainer S. Elkar et al. (eds.) "*Vom rechten Maß der Dinge*": Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Festschrift für Harald Witthöft zum 65. Geburtstag. Sachüberlieferung und Geschichte. Siegener Abhandlungen zur Entwicklungen der materiellen Kultur, 17 (Sankt Katharinen 1996) 257-284, geeft een interessante momentopname.
- 11 Onder meer aangetroffen bij opgravingen in Leiden in 1984, vriendelijke mededeling door dr. R.M. van Heeringen, die de opgraving destijds als archeoloog van de ROB, Amersfoort, uitvoerde. Zie ook de website van de Leidse musea van Oudheden, Volkenkunde en Naturalis: www.museumkennis.nl/lp.rmo/museumkennis/i000315.html (zoals beschikbaar in maart 2005), zie ook P.W. van den Broeke, 'Oud zout. Prehistorische winning en handel', *Vondsten uit het verleden. Oudheidkundig bodemonderzoek. Archeologisch jaarboek*, 1 (1986) 66-81 en de bijdrage van K.A.H.W. Leenders, 'Ecologische aspecten van de middeleeuwse zoutwinning in de Delta', *Jaarboek voor ecologische geschiedenis* (1999) 43 - 60
 - 12 Merkwaardig genoeg wordt zout niet genoemd in het artikel van I. Pöltsum, 'Essen und Trinken in den livländischen Städten im Spätmittelalter', in: Jüri Kivimäe, Juhan Kreem (eds.), *Quotidianum Estonicum, Aspects of daily life in medieval Estonia*. Medium Aevum Quotidianum. Sonderband V, (Krems 1996) 118-128.
 - 13 A. Agats, *Der Hansische Baienhandel*. Heidelberger Abhandlungen zur mittleren und neueren Geschichte, 5 (Heidelberg 1904).
 - 14 K.H. Schwebel, *Salz im alten Bremen*. Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der freien Hansestadt Bremen, Bd. 56 (Bremen 1988) 12, noot 8, met verwijzing naar H.H. Mauruschat, *Gewürze, Zucker und Salz im vorindustriellen Europa. Eine preisgeschichtliche Untersuchung*. (Diss. phil. Göttingen 1973) 44.
 - 15 W. Stein, 'Handelsbriefe aus Riga und Königsberg von 1458 und 1461', *Hansische Geschichtsblätter* 29 (1898) 59-125, vooral 98-100. Vogelsang, 'Salz und Korn', 139 ff.
 - 16 W.J. Alberts, *De Nederlandse Hanzesteden* (Bussum 1969) 86.
 - 17 Fellmann, 'Salzproduktion', bevat tussen de pp. 64 en 65 mooie overzichtskaarten van de verbreidingsgebieden van het regionale zout in het Oostzeegebied.
 - 18 D. Seifert, *Kompagnons und Konkurrenten. Holland und die Hanse im späten Mittelalter*. Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte. Neue Folge. Band XLIII (Köln, Weimar, Wien 1997), vooral hoofdstuk 10, pp. 275 ff.

- 19 Seifert, *Kompagnons und Konkurrenten*, 286.
- 20 De mythe van het 'nieuwe' Hanzelidmaatschap van de stad in dat jaar, gaat hierop terug. Frits David Zeiler, «Soe die stadt Campen meest op zeevarende neringe gefundeerd is...», in: J. Kummer e.a. (red.) *Geschiedenis van Kampen. Deel 2 "Zij zijn Kampers ..."* (Kampen 2001) 13-93, m.n. 26. Ik gebruik het woord mythe omdat voor heel veel steden geldt dat er vele vormen van betrokkenheid bij de Hanze waren, en afwisselende fazen van nauwere en lossere banden, waarbij een formeel 'lidmaatschap' vrijwel nooit als zodanig vastgesteld is. In elk geval is het onjuist om zo'n lidmaatschap te begrijpen op de manier waarop het begrip in onze tijd wordt toegepast. Zie ook Thomas Behrmann, 'Hansekaufmann', 'Hansestadt', 'Deutsche Hanse'? Über hansische Terminologie und hansisches Selbstverständnis im späten Mittelalter', in: dez. en Thomas Scharff eds.), *Bene vivere in communitate. Beiträge zum italienischen und deutschen Mittelalter - Hagen Keller zum 60. Geburtstag überreicht von seinen Schülerinnen und Schülern* (Münster etc. 1997) 155-176.
- 21 Seifert, *Kompagnons und Konkurrenten*, 327.
- 22 Vogelsang, 'Salz und Korn', 135 ff.
- 23 Wilfried Ehbrecht, 'Hansen, Friesen und Vitalienbrüder an der Wende zum 15. Jahrhundert', in: Wilfried Ehbrecht en Heinz Schilling (eds.), *Niederlande und Nordwestdeutschland. Studien zur Regional- und Stadtgeschichte Nordwestkontinentaleuropas im Mittelalter und in der Neuzeit. Franz Petri zum 80. Geburtstag. Städteforschung, A/15* (Köln 1983) 61-98. David Ditchburn, 'Bremen piracy and Scottish periphery: the North Sea world in the 1440s', in: Allan I. Macinnes, Thomas Riis and Frederik Pedersen (eds.), *Ships, Guns and Bibles in the North Sea and the Baltic States, c.1350-c.1700* (East Linton 2000) 1-29. Klaus Friedland, 'Maritime law and piracy: advantages and inconveniences of shipping in the Baltic', in: Allan I. Macinnes, Thomas Riis and Frederik Pedersen (eds.), *Ships, Guns and Bibles in the North Sea and the Baltic States, c.1350-c.1700* (East Linton 2000) 30-38. Stephen P. Pistono, 'Henry IV and the English privateers', *English Historical Review* 90 (1975) 322-330. Michel Mollat, 'De la piraterie sauvage à la course réglementée (XIVe-XVe siècle)', *Mélanges de l'Ecole française de Rome. Moyen Age - temps modernes* 87 (1975) 7-25.
- 24 HUB VIII 739.
- 25 *Hanserecesse von 1431-1476. Zweiter Abtheilung; hrsg. vom Verein für Hansische Geschichte.* 7 delen (Leipzig 1876-1892) (hierna te citeren als HR). (hierna te citeren als HR) II, 5, nr. 223-224, 233; Poelman, *Bronnen*, 858, nr. 2279.
- 26 Agats, *Baienhandel*, 87-88; HR II, 5, nr. 251; Poelman, *Bronnen*, 860, nr. 2288.
- 27 Hiervóór noot 8 en de bijlage bij dit artikel.
- 28 Slootmans, *Paas- en Koudemarkten*, 23.
- 29 *Ibidem*, 29.
- 30 Broeder Firmin (F.L. Smekens), *Het Oosterlingenhuis te Brugge en zijn ontwerper Jan vanden Poele* (Antwerpen 1948). Ook elders kwam dit verschijnsel voor: zo kreeg in Leiden een

- plein nabij de raamlanden de naam Oosterlingplaats, naar aanleiding van het grote aantal textielhandelaren uit het Oostzeegebied. Daar bouwden de Duitse handelaren een gemeenschappelijk huis; zie: Dick E.H. de Boer, 'De hertog van Egypte en de Oosterlingen. Vreemdelingen en nieuwkomers in middeleeuws Leiden', in: J. Moes e.a. (red.), *In de nieuwe stad. Nieuwkomers in Leiden, 1200-2000* (Leiden 1996) 13-39, m.n. 32.
- 31 *Ibidem*, 306 ff. Jammer genoeg heeft Sloomans de rol van de Bergense jaarmarkten als facilitair centrum voor de internationale handel, en daarmee als plaats waar contracten werden afgesloten, nauwelijks behandeld. Hij maakt dan ook slechts en passant melding van de Kamper vrachtbrief, waarbij hij bovendien verwarrende genoeg schrijft over de 'schepen' van Jan Claessoen, *ibidem*, 1136.
- 32 *Ibidem*, 531-532; *HR II*, 5, nr. 211; *HUB VII*, nr. 1156 en *IX*, nr. 43 en 61.
- 33 De mark van Riga was de basis van het Lijflandse muntwezen. Sinds een munthervorming van 1426 gold een mark als 36 schellingen, 144 artigen en 432 Lübeckse penningen. Als gewichtseenheid was een mark van Riga gelijk aan ongeveer 208 gram zilver; zie de inleiding tot Ivar Leimus (ed.), *Revaler Münzbücher 1416-1526*. Veröffentlichungen des Stadtarchivs Tallinn, 3 (Tallinn 1999) (met dank aan mw.dr. Anu Mänd, Tallinn). Daarmee was de mark van Riga zwaarder dan die van Danzig en Elbing die 191 gram zilver bedroeg; E. Fournial, *Histoire Monétaire de l'Occident médiéval* (Parijs 1970) 164 en 168. Vogelsang, 'Salz und Korn', 146 meldt dat een jaar later, in 1463 per last een vrachtgeld van 17 mark werd betaald.
- 34 Vergelijk bijvoorbeeld D.E.H. de Boer, '«Waer mede sal men den cogge laden?» Enkele aspecten van de laat-middeleeuwse handel in de Nederlanden tot ca. 1470', in: A. Carmiggelt (ed.), *Rotterdam Papers VII. A contribution to medieval archaeology* (Rotterdam 1992) 51-61.
- 35 Zie bijvoorbeeld F.M. Hocker en K. Vlierman, *A small cog wrecked on the Zuiderzee in the early fifteenth century*. Excavation report 19 (z.pl. [Amersfoort/Ketelhaven] 1996).
- 36 G. Asaert, *De Antwerpse scheepvaart in de XVe eeuw, (1394-1480). Bijdrage tot de economische geschiedenis van de Stad Antwerpen*. Verhandelingen van de Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België. Klasse der Letteren, jrg. 35, nr. 72 (Brussel 1973).
- 37 Asaert, *Antwerpse scheepvaart*, tabel op pag. 507.
- 38 In het overzicht bij J. van Beylen, 'Scheepstypen', in: G. Asaert e.a. (red.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden. 1. Prehistorie, Romeinse tijd, Middeleeuwen, vijftiende en zestiende eeuw* (Hilversum 1976) 108-155, ontbreekt de pleite helaas; dez., *Schepen van de Nederlanden, van de middeleeuwen tot het einde van de 17e eeuw* (Amsterdam 1970) 170 ff. noemt de pleite heel kort. E.W. Petrejus, *Oude zeilschepen en hun modellen: binnenschepen, jachten en vissersschepen* (Bussum 1971) bespreekt op de pp. 59 ff. de pleite en vermeldt dat in de late middeleeuwen grote en kleine typen naast elkaar bestonden en vooral op de Noordzee

- werden ingezet. Hij noemt als opmerkelijk voorbeeld een 'coggepleyte' in 1485. De enige afbeelding op p. 62 is echter die van een 19de-eeuwse pleite.
- 39 Asaert, *Antwerpse scheepvaart*, 63-64.
- 40 W.S. Unger (ed.), *De Tol van Iersekeroord. Documenten en Rekeningen*, 1321-1572. RGP Kl. Serie, 29 ('s-Gravenhage 1939) 101.
- 41 *Ibidem*, bijvoorbeeld 194, 213, 385, 396, 397, 400, 403-408, 417, 418, 427-429 etc.
- 42 Asaert, *Antwerpse scheepvaart*, 63-64.
- 43 G.J. Schutten, *Verdwenen schepen. De houten kleine beroepsvaartuigen, vrachtaarders en vissersschepen van de Lage Landen* (Zutphen 2004) heeft verrassend genoeg geen gebruik gemaakt van de gegevens van Asaert. Hij deelt op p. 231 de pleite in bij de schepen van de Friese bouworde, als een ondertype van de categorie van de Vlaamse tjalken. Helaas is zijn typologie chronologisch erg slecht onderbouwd. Dat maakt het moeilijk om na te gaan voor welke periode zijn opgave op p. 69, tabel 2.7, en p. 345, dat de pleit als één van de grotere Vlaamse vrachtschepen een volume van 125 tot 180 ton bereikte, geldig is. Het lijkt hier, zoals bij de meeste van zijn beschrijvingen, om een 19de- of vroeg-20ste-eeuwse variant te gaan.
- 44 Th. Wolf, *Tragfähigkeiten, Ladungen und Maße im Schiffsverkehr der Hanse, vornehmlich im Spiegel Revaler Quellen* (Köln/Wien 1986) 57.
- 45 Wolf, *Tragfähigkeiten*, 57, 116; R. Vogelsang, *Revaler Schiffslisten, 1425-1471 und 1479-1496* (Köln, Weimar und Wien 1992) XXXI.
- 46 Vogelsang, 'Salz und Korn', 139-140, verwijzend naar Wolf, *Tragfähigkeiten*, 58, geeft een overzicht waarbij de hondert varieert van 7,5 tot 13 last, met het equivalent van 13-21 ton (gewicht). De Revaler maat was daarbij het kleinst.
- 47 Vogelsang, 'Salz und Korn', 145.
- 48 *HUB IX*, 4305
- 49 *HUB II.5*, 122-123, nr. 303.
- 50 *HUB II*, 5, 123, nr. 204. De bedoelde 'sénéchal' was waarschijnlijk Jacques de Brézé, comte de Maulévrier, grand sénéchal de Normandie, die in 1462 in het huwelijk trad met de dochter Charlotte die Karel VII had bij zijn beroemde minnares Agnès Sorel.
- 51 *HUB II*, 6, 283, nr. 320, 349, nr. 356, par. 119. Marie van Anjou-Sicilië was intussen zelf in 1463 overleden.
- 52 *HR II*, 4. S. 69-70, nr. 98.
- 53 Er wordt zelfs een Hans Tacke genoemd in een ongedateerde erfeniskwestie in Reval: *LUB XII*, 250, n. 456, terwijl iemand met dezelfde naam als stadsbeambte in Reval, in het jaar 1463 in het *Kämmereibuch* wordt vermeld (Vogelsang, *Kämmereibuch, 1432-1463*, 32). Omdat de functies van stadsbeambte in Reval en zaakwaarnemer in Bourgneuf erg moeilijk te verenigen zouden zijn, lijkt het niet waarschijnlijk dat dit 'onze' Tacke is.
- 54 R. Vogelsang (ed.), *Kämmereibuch der Stadt Reval 1432-1463* (Köln/Wien 1976) 445, 492, 496,

- 502, 559 en 584, en dez. (ed.), *Kämmereibuch der Stadt Reval 1463-1507* (Köln/Wien 1983) 107.
- L. Feyerabend, *Die Rigaer und Revaler Familiennamen im 14. und 15. Jahrhundert* (Köln/Wien 1985) 135, geeft een datering tussen 1445 en 1465, op basis van de registers van erfenissen, renten en poorterinschrijvingen.
- 55 Vogelsang, *Schiffslisten*, passim.
- 56 Wolf, *Tragfähigkeiten*, 102.
- 57 Vogelsang, *Schiffslisten*, 535-537.
- 58 *Ibidem*, XXI.
- 59 *Ibidem*, 544-552.
- 60 Voor de denkbeeldige mogelijkheid dat Hans Strateken tussen 4 december 1461 en 4 augustus 1462 ook persoonlijk vanuit de Nederlanden naar Reval was gereisd, is geen enkel bewijs gevonden.
- 61 Vogelsang, *Kämmereibuch 1432-1463*, 524 en 543; dez. 'Salz und Korn', 144, duidt Claes Ubbyes aan als Revaler burger, maar zonder nader bewijs.
- 62 *LUB XII*, 63, nr. 125.
- 63 *Ibidem*, 537-542.
- 64 Don, *Archieven*, nr. 247, 249, 202 en 266.
- 65 *HUB X*, 112-113, nr. 191.
- 66 Bij de transcriptie zijn de gebruikelijke afkortingen stilzwijgend opgelost. Voorts is het gebruik van de letters 'u' en 'v' genormaliseerd, behalve in namen, waar de schrijfwijze van het origineel is gevolgd; het onderscheid tussen 'y' en 'ij' is in de transcriptie gehandhaafd. Het regeleinde is aangegeven met een '/'.