

MARIA BOGUČKA

AMSZTERDAM ÉS A BALTIKUM A 17. SZÁZAD ELSŐ FELÉBEN

(The Economic History Review, 1973/3.)

E cikk azt kívánja feltárni, hogy néhány balti kikötőváros hogyan kapcsolódott be a 16. század elején a nagy kelet-nyugati kereskedelembe, amelynek központja Amszterdam volt, és amely oly fontos szerepet játszott a 16-17. századi világ-gazdaságban. A tanulmány fő forrása az az 1784 db teherszállítási szerződés, amit 124 jegyzőkönyv vizsgálata során fedeztem föl az amszterdami Gemeente Levéltárban. Más adatok ritkasága és töredékessége miatt ezek a források, habár némiképp befejezetlenek és egyoldalúak, bizonyos következtetések és összehasonlítások alapjául szolgálnak. Teherszállítási szerződésekkel, amelyek a kereskedelem történetének ilyen vizsgálata szempontjából értékesek, A.E. Christensen és J. Schreiner már foglalkoztak munkáikban, és ezek a balti kereskedelem tanulmányozását illetően a legnagyobb jelentőséggel bírnak. Az amszterdami, több mint kétezer jegyzőkönyv a bejegyzésekkel, amelyek a 17. század első felére vonatkoznak, a további adatok ritka, értékes tárházát jelentik a témával kapcsolatban. Az, hogy még nincsenek teljes egészében felfedezve, a beiktatás hiányának és paleográfiai nehézségeknek is tulajdonítható. Bár a könyveket, amelyeket a szerző tanulmányozott, azokból a jegyzői hivatalokból vette, amelyek főként a balti tengeri kereskedelemben voltak érdekelték, kétségtelenül még számos teherszállítási szerződést fel lehetne fedezni abban a gazdag anyagban, amelyet a vizsgálatból kihagyott.

Másrészt még a kétezer példány legalaposabb vizsgálata sem tudna kimerítő statisztikai képet adni Amszterdam és a Baltikum tengeri kereskedelméről. A jegyzékek egy része elveszett, nem minden hajóskapitányok és kereskedők közötti megegyezést kellett igazolni a jegyzői hivatalokban; és amikor maguk a hajótulajdonosok hajói szállították az árut, nem volt szükséges egyetlen ilyen szerződés aláírása sem. Azon kívül néhány szerződés nem is jöhetett létre; vagy bizonyos módosításokkal valósulhatott meg. Tehát soha nem remélhetjük, hogy teljes statisztikai képet nyerünk Amszterdam tengeri kereskedelméről a jegyzőkönyvekből, és azokat a táblázatokat, amelyeket ilyen okmányok alapján összeállítottunk, úgy kell tekintenünk, hogy a minimumot mutatják. Habár a jegyzőkönyvi iratok értékes információval szolgálnak az amszterdami kereskedők kereskedelmi orientációjával kapcsolatban. Azon az alapon, amit ezek az akták nyújtanak, következtetéseket lehet levonni bizonyos ténykedések intenzitásáról és gyakoriságáról, amelyek rendkívüli időszakokban zajlottak, és időszakonkénti összehasonlítást is végezhetünk bizonyos kikötővárosok és területek közötti kapcsolatok erősségét illetően. A forrásokban lévő gazdag információ lehetővé teszi, hogy egy feltéte-

lezett statisztikát állítsunk fel, amelyet kétségtelenül igazolni és ellenőrizni kell más típusú forrásokból vett megfelelő adatokkal, amelyek a Sund (tengerszoros Svédország és Dánia között /the Sound/) vámügyi jegyzékeiben szerepelnek. E tanulmány feladata, hogy anyagot szolgáltatson az ilyenfajta szembeállításához. Az 1. táblázat mutatja, hogy majdnem 2000 hajót, több, mint 721.000 laszt teljes és 123,9 laszt átlagos szállítási kapacitással hajónként, jegyeztek a 17. század eleji jegyzőkönyvekbe, amelyeket a Baltikumba küldtek.

1. táblázat

Amszterdam partnerei a balti kereskedelemben, 1597-1651

Kikötő	Teherszállítási szerződések száma:%		Szállítási kapacitás: (lasztban)%		Átlagos szállítási kapacitás:(lasztban)
Danzig	950	53,3	121.060	54,7	127,4
Riga	366	20,5	45.288	20,5	123,7
Königsberg	96	5,4	11.524	5,2	120,0
Revel	66	3,7	8.268	3,7	125,2
Windau	55	3,1	7.132	3,2	129,6
Wiborg	41	2,4	4.245	1,9	103,5
Abo	30	1,7	3.485	1,6	116,1
Stettin	29	1,6	2.624	1,2	90,4
Parnau	19	1,1	2.485	1,1	130,7
Lübeck	18	1,-	2.654	1,2	147,4
Libau	17	0,9	2.151	0,9	126,5
Narva	15	0,8	1.145	0,5	76,3
Memel	10	0,5	1.215	0,6	121,5
Elbing	7	0,4	870	0,4	124,2
Egyéb	65	3,6	7.038	3,3	108,2
Összesen	1.784	100,0	221.184	100,0	123,9

Egy laszt, amelyet ürmértékként is és súlymértékként is használtak, durván 2 tonnának felelt meg.

E hajók több, mint fele valószínűleg kikötött Danzigban, amely több mint 50%-okkal kereskedett, a hajók számában és befogadó képességében kifejezve, Amszterdam baltikumi kereskedelmében.

I. Danzig

A 2. táblázatban a 950 szerződés, amelyet a Danzig felé irányuló utakra kötöttek, az évtizedek során felbomlott. Ezeket a számadatokat nem szabad olybá

venni, mint az ingadozások pontos és meggyőző képét Amszterdam kereskedelmi intenzitásáról Danziggal, mert a véletlenül kimaradt utak is nagy szerepet játszhatnak itt. Azonban a táblázat által feltüntetett tendencia valószínűnek látszik; a kereskedelmi kapcsolatok gyakoriságának növekedése az első két évtizedben; csökkenése az 1620-as években, főként a Baltikumban feléledő ellenségeskedéseknek köszönhetően; és végül ismét növekedése az 1630-as és 40-es években.

2. táblázat

Teherszállítási szerződések a Danzig felé irányuló utakra

Év	Szám
1597 - 1600	9
1601 - 1611	53
1612 - 1621	194
1622 - 1631	3
1632 - 1641	300
1642 - 1651	391

Egy különálló, de ezzel kapcsolatos kérdés annak megállapítása, hogy hány hajó, amely kikötést tervezett Danzigban (ahogyan a szerződésekben szerepel), állt is meg valójában ott. Danzig kikerülésének lehetősége és más balti kikötőkben való megállás (Riga, Revel, Königsberg, vagy Memel), ha ez előnyösebbnek bizonyult, a szerződések 90%-ának esetében elképzelhető. A gyakorlatban előforduló ilyenfajta szabálytalanságok százalékarányát a danzigi kereskedelemben nem lehet biztosan leszögezni, de ez nem lehetett magas. Mivel hasonló kikötések egyéb szerződésekben is előfordultak, amelyekben más kikötők szerepeltek végcélként, feltételezhetjük, hogy ezek az eltérések nagyrészt semlegesítették egymást. A legtöbb teherszállítási szerződést, amely Danzigba irányuló szállítással volt kapcsolatos, egyedülálló kereskedők kötötték meg (775 szerződés, azaz 81,6%). Ritkábbak azok a szerződések, amelyeket két személy kötött (147 szerződés, azaz 15,5%); és csak nagyon kis számú (28, azaz 2,9%) szerződés az, amelyet több, mint két kereskedő kötött. Elégé valószínű, hogy néhány megállapodás, amelyet egyes emberek kötöttek, a valóságban társaságok ügye volt, amelyek, talán azért, hogy egyszerűsítsék a jegyzőkönyvi megegyezést, így választották azt, hogy ismeretlenek maradjanak. Nem valószínű, hogy ez általánosan elterjedt lett volna, bár azért feltételezhetjük, hogy a danzigi kereskedelem jelentős részét egyéni cégek irányították: ez a jelenség kétségtelenül kapcsolatos a hajóépítés, a navigációs módszerek fejlődésével és a tengeri biztonság növekedésével.

A legtöbb, szerződést kötő kereskedő Amszterdamból jött (76%). Azonban sokan más holland városok lakói voltak, pl. Oostzaan (15,4%), Enckhuisen, Lantsmeer, Staveren, Hoorn vagy Harlingen; tanúskodik erről az a jelentős érdeklő-

dés, amelyet a kereskedelmi kapcsolatok ápolása jelez Danziggal egész Észak-Hollandia kereskedőinek részéről. Más országokbeli kereskedők is kötöttek szerződéseket pl. angolok, portugálok, franciák és svédek. Ez bizonyára a balti kereskedelem nemzetközi színezetének köszönhető. Azok a társaságok, amelyek bekapcsolódtak a balti kereskedelembé, ugyanazokat a nemzetközi jegyeket hordták magukon; amszterdami-danzigi kereskedő társaságok létrejötte különösen gyakori volt.

A 3. táblázat azt mutatja, hogy több, mint 380 holland kereskedő kapcsolódott be az Amszterdam és Danzig közötti kereskedelembé. E kereskedelem vonzereje tehát vitathatatlan. Ezt megerősítheti a kereskedők hasznának tanulmányozása; a haszon, amely a gabona exportálásával keletkezett Danzignál Amszterdamba, átlagosan több mint 40%-ra becsültek.

3. táblázat

A Danzigba irányuló teherszállítási szerződések száma ugyanazon kereskedő aláírásával (csak holland kereskedők)

Kereskedők száma	Teherszállítási szerződések száma	Százalék
177	1	46,5
72	2	18,9
33	3	8,7
22	4	5,7
14	5	3,6
10	6	2,6
8	7	2,1
11	8	2,9
11	9	2,9
9	10	2,4
14	több mint 10	3,7
Összesen: 381		100,0

Habár sok kereskedő volt érdekelt a danzigi kereskedelemben, egy kis csoport azonban intenzív nagybani kereskedelmet bonyolított le. Bár olyan kereskedők, mint Aris Albertson Snoeck, vagy Claes Cornelissen Melckpoet (lásd 4. táblázat) nem monopolizálták az egész amszterdami-danzigi kereskedelmet, sok szerződést aláírtak és sok hajót küldtek, így elérték, hogy az üzleti forgalom nagy százalékát ők zsebeljék be. Ahogyan a 4. táblázat mutatja, főleg az amszterdami kereskedők hajlottak a pénzhalmozás felé, míg a második helyet az oostzaani polgárok foglalták el.

4. táblázat

Nagykereskedők a danzigi kereskedelemben

Név	Város	Teherszállítási szerződések száma
Aris Albertson Snoeck	Amszterdam	46
Claes Cornelissen Melckpoet	Oostzaan	35
Cornelis Graefland	Amszterdam	29
Outgert Luytssen	Oostzaan	26
Claes Janssen Clopper	Amszterdam	23
Claes Andressen	Amszterdam	18
Egberth Dolingh	Amszterdam	17
Matheus Swellengrebel	Amszterdam	17
Symon Jacobsen Coppes	Oostzaan	15
Pieter Janssen	Oostzaan	14
Claes Jacobsen	Oostzaan	12
Dirck Rodenbergh	Amszterdam	12
Marten Cornelis van Hoorn	Amszterdam	11
Marten Crossen	Amszterdam	11

Szabály szerint, minden teherszállítási szerződés nemcsak a hajó nevét említi, hanem méreteit is. Az 5. táblázat adatai különböznek a G. W. Kernkamp által megadott számoktól, aki a Sundon 1601-43 között áthaladó hajókat három csoportra osztotta: 100 l fölöttiek (37%), 30-100 l-ig terjedők (60%), és 30 l alattiak (3%). Azonban az ő beosztása a Sundon áthajózó valamennyi hajót tartalmazta, míg a mi táblázatunk csak azokat a hajókat említi, amelyek megálltak Danzigban. Valószínűleg az utóbbiak közé a nagyobb hajók tartoztak, vagy a szállított árú, vagy az üzlet jelentősége miatt. Az átlag raksúly majdnem megduplázódott a 17. század első évtizedében (80 laszt, az 1640-50-es években 140 laszt). Ez a növekedés Christensen 1594-1639-re számított eredményeivel egyezik meg. Ez a tendencia azonban nem látszott tartósnak.

A 17. század második felének gabonakereskedelmét vizsgálva, A.J. Faber egy Danzigba tartó holland hajó szállítási kapacitást csak 80 laszt gabonára becsüli, amely e tanulmány szerint az átlagkapacitáshoz való visszatérést jelenti.

A teherszállítási szerződések nem szögeznek le világosan, hogy milyen árút kellett szállítani a bérelt hajóknak. Ez azért lehetett, mert a hajóskapitányok, vagy ügynökök, Danzigban jelentős szabadságot kaptak a behajózást illetően; vagy annak a ténynek is tulajdonítható, hogy a kereskedelem bizonyos útvonalon jól kijelölt irányban haladt és szükségtelennek látszott a szerződésben részletezni a különböző árukat. Majdnem 100, azaz több mint 10%-a a feltárt szerződéseknek egyáltalán nem említi a szállítmány mibenlétét. Azon szerződések idevágó adatait amelyek mégis megnevezik a szállítmányt, a 6. táblázat tartalmazza.

5. táblázat

*Az Amszterdam-Danzig kereskedelmi útvonalon
közlekedő hajók szállítási kapacitása*

Szállítási kapacitás (lasztban)	Hajók száma	Százalék
0 - 15	0	0
16 - 80	92	9,7
81 - 120	202	21,3
121 - 190	574	60,4
191 - 220	47	4,9
meg nem állapított	35	3,7
Összesen:	950	100,0

A vegyes szállítmányok valószínűleg különböző ipari termékeket tartalmaztak: időről-kidőre említés esik kátrányról, lugkőről, kőrisfáról, viaszról, gyümölcsről, lenmagról és ezüstércről is.

6. táblázat

*Teherszállítmányfajták, ahol fel van tüntetve
az Amszterdam - Danzig kereskedelemben*

Szerződések száma	Teherszállítmány fajtája	Százalék
719	só	75,6
503	gabona	52,0
329	kavics	34,6
83	gerenda vagy árbocfa	8,7
81	bor	8,5
43	hal vagy hering	4,5
34	malomkövek	3,5
24	len vagy kender	2,4
48	vegyes	5,0

A szerződésekben említett útvonal attól függően változott, hogy mikor írták alá a megállapodást. Az első szakaszban, amely 1597-1631 közötti időszakot jelent (259 szerződéssel) a legegyszerűbben meghatározott útvonal Amszterdamból vagy egy másik holland kikötő-városból indult a Baltikumon keresztül Danzigig, vagy ha ez megvalósíthatatlan, esetleg a kereskedőnek kedvezőtlen volt, más ki-

kötőkig. Így Königsbergig, Rigáig, vagy Memelig. Ez az útvonal azonban csak a szerződések 11%-ában fordul elő. Gyakoribbak voltak (27%) azok a szerződések, amelyek Hollandiától Portugáliáig vezető útvonalról szóltak, (Setubalnál sőt, vagy Farónál bort felvéve) Danzigot érintették, (sőt kirakodva gabonát vettek fel) és végül Amszterdamba érkeztek vissza. Körülbelül a szerződések 6%-a szólt hasonló útvonalra, bár ezek portugál kikötők helyett franciákat említenek, így a jellegzetes só-felvevőhelyet, Broage-t, vagy ritkábban Franciaország északi kikötővárosait. A szerződések 18%-a ettől egy kicsit eltérő változatot tartalmaz: a hajónak, ahelyett, hogy visszamentek volna Danzigból Amszterdamba, egyenesen folytatniuk kellett útjukat, olyan olasz kikötők felé, mint Genoa, Spezia, Leghorn, Viareggia, Vecchia, Nápoly, Bari vagy Velence, sőt még távolabb, Kréta vagy Ciprus felé. A szerződések 13%-ában meghosszabbított utak szerepelnek; másodszori kikötés Portugáliában (főleg Lizabonban és a só-felvevőhelyeknél, néha Faronál vagy más partmenti kikötőkben). A hajók 12%-ának Spanyolország felé kellett vennie útját (Huelva, San Lucar de Barrameda, Cadiz, Malaga, Motril, Valencia, Barcelona, vagy Mallorca), 10%-uknak másodszor is meg kellett állnia Franciaországban gyakran azért, hogy sőt rakodjon be La Rochelle táján, vagy bort Nantes-ban, Bordeauxban, Bayonne-ban vagy Marseilles-ben. A meghosszabbított szerződések 93%-a előírta, hogy a hajók visszatérjenek Amszterdamba, így fejezve be a hosszú bonyolult kacskaringókkal tűzdelt utat. A fő útvonaltól való eltérések nem voltak gyakoriak. Csak ritkán volt elképzelhető a szerződések alapján, hogy a hajók dán, vagy angol kikötőben, vagy Ostende-ben megálltak. Egy alkalommal egy hajó, amely Itália és a mediterrán szigetek felé tartott, egészen Afrikáig eljutott, Palesztina és Egyiptom kikötőjében is megállt. Egyetlen szerződés szól egy Kanári-szigetekig elérő útról, ahol a hajó terhe hordókból állt. Figyelemre méltó az az érdeklődés, amely igyekezett közeli kapcsolatot fenntartani Danzig és a déli kikötők között. Ez részben a balti gabona iránti keresletnek tulajdonítható, amely annyira szembeszökő volt a Mediterraneumban akkortájt, részben pedig a spanyol és olasz borok, déligyümölcsök, selyem és hasonló áruk iránti érdeklődésnek köszönhető, amely Danzigban, mint Lengyelország legfontosabb kikötőjében oly élénken élt.

A második szakaszban, 1632-51 között a kereskedelmi utak – amint a teher szállítási szerződések mutatják – jelentősen megváltoztak. Danzig és a Mediterraneum között fenálló közvetlen szerződés, amely oly nagy szerepet játszott a 16-17. század fordulóján, megszűnt. Csak egyetlenegy megállapodásban esik szó az Amszterdam-Danzig-Marseilles-Genoa, Livorno vagy Nápoly-Szicília és ismét Amszterdam útvonalakon való hajózásról. A spanyolországi kikötőkkel tető alá hozott szerződések, amelyek azelőtt oly gyakoriak voltak, most hiányoznak: csak három Danzig-Cadiz, vagy S.Lucar-Amszterdam útról való említést lehet találni. Másrészt egy kisebbfajta növekedés, az összes szerződés 12%-át illetően figyelhető meg a legegyszerűbb (Hollandia-Danzig-Amszterdam) útvonal menti hajózásban. Ebben a későbbi szakaszban a legtöbb szerződés a Hollandia-Franciaország (La Rochelle és Brouage környéke, főleg sóberakodás miatt) - Danzig-Amszterdam útvonalra szól. Az ilyen szerződések száma 373-ra rúg, azaz 54%-ra, hogyha azo-

kat az útvonalakat, amelyek ettől a vonaltól egy kissé eltértek, nem számítjuk és 421, azaz 61% a számuk, hogyha beleszámítjuk. A Portugáliával kötött szerződések a második helyen szerepelnek (Hollandia-Setubal-Danzig-Amszterdam); e szerződések kb. 1/3-a említ mellékutakat Svédországba, (Norrköping, vagy Stockholm) és Angliába (Dover, vagy ritkábban London). Összegezve, ez a csoport 147 szerződést, azaz kb. 21%-ot jelent. A többi egyedülálló szerződéseket foglal magába Amszterdam-Danzig és aztán Kalmar, Koppenhága, Stockholm, Bergen, Bremen, Hamburg, Rostock, London, Dover, stb. felé irányuló utakra.

Ezekből az adatokból bizonyos következtetéseket vonhatók le. A kereskedelmi útvonalak a későbbi időpontokban rövidebbeknek látszanak a korábbi periódusokhoz képest, bár a forgalom ezeken az utakon meglehetősen élénknek tűnik, a jelentős számú szerződésekből következőleg. Így arra következtethetünk, hogy egy stagnálási szakasz után a kereskedelem ismét fellendült, bár ugyanakkor térbeli kiterjedése korlátozottabbá vált és a specializálódás, mely rövidebb utakat jelentett, növekedett. A balti gabona, vagy másnéven a danzigi gabona nem tartotta tovább domináns helyzetét a Mediterraneum és az Ibériai-félsziget piacain. Számos oka volt e változásoknak. A demográfiai mozgásoktól és változásoktól eltekintve, amelyek akkor az európai mezőgazdaság fejlődésében megfigyelhetők, a legfontosabb tényezők az árak és a nyereség közötti kapcsolat jelentette. A Danzig-Ibériai félsziget kereskedelme közötti közvetítők csak akkor tudtak haszonhoz jutni, ha gabonát exportáltak. A 17. század elején az ilyen üzleten nyert haszon, az alacsony holland teherszállítási ráta segítségével, gyakran elérte a befektetett tőke 100%-át; és az 1609-14-es évek kisebb átmeneti hanyatlása után a haszon még magasabb lett. Elméletben, ha megvizsgáljuk, a gabonárok különbségeit a danzigi és spanyol piacokon az 1640-es években, a gabona-exporton nyert profit azon az útvonalon el kellett, hogy érje, a több mint 200, vagy 300%-ot. A gyakorlatban azonban a további kereskedelem azon az útvonalon lehetetlenné vált. A spanyol áruk, só vagy egyéb gyarmati cikkek, mint pl. fűszerek importja Danzigba ritkán vált kifizetődővé a Spanyolországban kivetett magas vámtarifák és a túlságosan kicsi árkülönbségek miatt. Az ezüst és az ércpénz behozatala, amelyet a gabona-kivitel ellensúlyozására vezettek be – gyakori a 17. század elején, és hasznos, azon kockázat ellenére is, amit az ezüst és az ércpénz exportjának megtiltása eredményezett és virágzó a spanyol korona kilátásba helyezett szigorú büntetése ellenére is, ami a törvényszegőket sújtotta – nem folytatódott az 1630-as és 40-es években.

A 17. század első két évtizedében a spanyol dukát árszija nagyon magas volt, több mint 50%, de később ez lecsökkent, sőt, leszámítolásba fordult. Ez az ezüsthány miatt következett be, amelyet Spanyolországban ebben az időben kezdtek érezni, és amely az Ibériai-félsziget és Danzig közötti jelentős árkülönbség eltűnéséhez vezetett. Következésképpen, amikor az ezüst és az ércpénz importjából származó profit kétségessé vált, az egész Danzig-Spanyolország közötti kereskedelem leállt az Ibériai-félsziget magas gabonaárjai ellenére. Egyszerűen semmi nem volt, amit a kereskedők haszonnal cserélhettek volna az importált gabonáért. Franciaország jelentősége, mint a Baltikum kereskedelmi partnere, úgy nőtt,

ahogyan az ibériai és itáliai kikötők fontossága csökkent. Danzigban a francia só sikeresen kelt versenyre az ibériai sóval és a francia borok kiszorították a 17. század első éveiben a távoli délről importáltakat.

Bizonyos adatok, amelyek elszórva találhatók a jegyzőkönyvekben, egyfajta elgondolást sugallnak nekünk az ebben az időben előforduló kereskedelmi szerveződésekről. A kereskedők, akik szerződéseket írnak alá, most megpróbálnak maximális hajlékonyságot biztosítani kereskedelmi ügyeikkel kapcsolatban; a legtöbb szerződésben az áll, hogy az út alatt a kapitánynak a hajót bérlő kereskedő ügynökeivel kapcsolatban kell lennie és utasításait követnie kell. Ez az ügynök-rendszer gyors fejlődésével volt kapcsolatban, amely abban az időben a nemzetközi csekereskedelem virágzó szerveződésének alapja volt. Az ügynökök szolgáltatva információk alapján a hajóskapitányoknak az utolsó pillanatban kellett eldönteniük, hogy melyik kikötőben állnak meg és milyen árut rakodnak be. Két nagy információ-központ létesült: az egyik a Sundnál, a másik La Rochelle-nél. Amszterdammal együtt ez a két hely lett a balti csekereskedelem irányító központja, amelyek szervezői megtanulták, hogy gyorsan reagáljanak a piaci változásokra. Egy másik említésre méltó változás az a szokás, hogy egész flottákban kezdtek hajózni, nagyon gyakran hadihajók kíséretében. Ez a szállítási védelemrendszer már 15. és a 16. században is ismert volt, de csak időszakonként vették igénybe, amikor ellenségeskedések lángoltak fel. A 17. század második negyedében azonban ez a szállítási mód olyan mértékben szokássá vált, hogy a szerződések 80%-ának esetén biztosították ezt; amikor a hajónak egyedül kellett haladnia, védőkíséret nélkül, a teherszállítási díj ennek megfelelően magasabb volt.

II. Riga és más lett kikötők

A teherszállítási szerződések fényében Lettország (Észtország és Courland kivételével) második helyet foglalja el Danzig után, mint Amszterdam balti kereskedelmi partnere. Lettország részesedését Amszterdam balti kereskedésében a 17. század első felében a következő számadatokkal lehet illusztrálni: 403 teherszállítási szerződés, amely 22,6%-ot tesz ki Amszterdam kereskedelmében a balti kikötőkkel; a lett kikötőkben megálló hajók szállítási kapacitása 49.263 laszt, így ez 22,3%-a a szerződésekben említett teljes szállítási kapacitásnak. Nagy hajók közlekedtek azon az útvonalon és bár az átlagos teherbírási képesség egy kicsit kisebb volt, mint a Danzigba tartó hajóké, ez is több mint 120 laszt volt (nagyobb hajókat, amelyek az Amszterdam-Parnau út nagyobb részén hajóztak lásd a 7. táblázatban).

7. táblázat

Amszterdam kereskedelme a lett kikötőkkel

Kikötő	Teher szállítási szerződések száma:%		Szállítási kapacitás: (lasztban)%		Átlagos szállítási kapacitás:(lasztban)
Riga	366	90,8	45.288	91,7	123,7
Parnau	19	4,8	2.485	5,1	130,7
Narva	15	3,7	1.145	2,4	76,3
Osilien	3	0,7	.345	0,8	115,0
Összesen	403	100,0	49.263	100,0	122,2

A lett kikötők közül, amelyek az Amszterdammal való kereskedelemben szerepet játszottak, a legfontosabb kétségtelenül Riga volt, amelynek üzleti forgalma a terület teljes kereskedelmének 90%-át tette ki és ez Amszterdam balti kikötővárosaival való teljes kereskedelem 20,5%-át jelentette. Riga és Danzig volt a lengyel határon termő gabona legfontosabb export-kikötője. Úgy látszott, az, hogy a svédek 1621-ben elfoglalták Rigát, nem hozott fordulópontot e kereskedelem fejlődésében. Ahogyan következtetni lehet, nemcsak teher szállítási szerződésekből, de a jegyzőkönyvek más adataiból is, amszterdami kereskedők élő kapcsolatot tartottak fenn ezzel a kikötő-várossal az egész időszakon át. Az Oroszországgal való üzletelést szintén gyakran bonyolították le Rigán keresztül és ez is hozzájárult e kikötőváros fontosságához. A jegyzőkönyvek említést tesznek olyan kereskedelmi társaságokról, amelyeket Riga, Amszterdam, Antwerpen kereskedői alapítottak. Riga nyugat felé irányuló kiviteli cikkei gabonfélékből álltak (rozs, árpa és zab) és jelentős mennyiségű lenmag és kendermag, viasz, kender, hamuzsír, kőrifanéhá gerenda is járult hozzá. Nagy mennyiségű portugál és francia só, hering és bor áramlott Rigába Amszterdamon keresztül: a szerződések 22%-a tesz említést kavicsról. Parnauból, mely 1617-től svéd ellenőrzés alatt állt és Narvából, amit 1581-ben foglaltak el a svédek, főleg gabonát (rozs, búza, zab és árpa) és jelentős mennyiségű viaszt vittek ki.

Az utak nagy része, amelyeket a teher szállítási szerződésekben Lettfölddel kapcsolatban említenek, meglehetősen egyszerű: 68%-uk foglalkozik az Amszterdam-Lettország-Amszterdam útvonallal. Néha a Lettországba vitorlázás előtt a hajónak ki kellett kötnie némely kikötőben Nyugat-Franciaországban, ahol sót vett fel (a szerződések 14%-a szól erről), vagy portugál kikötőkben (8%). A szerződések majdnem 10%-ában egy Amszterdamtól Lettorszáig tartó valószínű útról, amelynek során Franciaországot érintve főleg bretagne-i, vagy bordeaux-i kikötőkben sót, vagy bort rakodtak be, aztán vissza Lettországba, ahol egy újabb kirakodás, majd berakodás következett és végül visszatértek Amszterdamiába.

A lett kereskedelem a 17. század első negyedében Lambert van Tweenhuysen és Timmerman és Amelandt cége fontos szerepet játszott. Számos teherszállítási szerződésen található olyan kereskedők aláírása, mint Claes van Domselaer, Dirck Vlack, Guillaume Bert, Dirck van Oostzaanen, Jacob Symesen, Louw, Anthony van Beaumont és Jacob Lucassen Rotgans. A század második negyedében a kereskedelemben a vezető pozíciót Selió Marselis vette át, aki az orosz kereskedőkkel folytatott élénk kapcsolatairól volt ismert, a Goyke testvérekkel és Aris Snoeckkel, Marten Carstennel, Rutger Niederhof-fal, Hans Vlamingh-gal, Martan Carschuyrrel, Cornelis Graefflandtal, Egbert Dolingh-gal, John de Gruyter-rel, Cornelis van Cuyckkal és John Calckbrennerrel együtt. Sokan közülük egyidejűleg aktív kereskedelmet folytattak Danziggal. A teherszállítási szerződések kb. 9%-át enckhuisen-i és Oostzaani kereskedők kötötték, akik üzleteiket Amszterdamon keresztül bonyolították. Az Amszterdam-Lettföld kereskedelem majdnem teljesen holland kereskedők kezében maradt. Voltak azonban bizonyos rigai kereskedők, mint pl. Jochem Crumhausen, Jurgen Schraden és Lenert Huller, akik tevékenyek voltak Amszterdamban. Lehetséges, hogy ők nemcsak saját üzletüket vezették, hanem más rigai kereskedők nevében is ügködtek.

Az Amszterdam-Lettföld közötti kereskedelem szervezeti felépítése jelentősen különbözik az Amszterdam és Danzig közöttitől. A szerződések majdnem fele jelzi, hogy a hajóskapitány felerészt tulajdonosa volt vagy a hajónak, vagy a szállítmánynak – ez a jelenség majdnem teljesen ismeretlen volt a danzigi kereskedelemben, ahol a pontosan jelzett specializáció, a kereskedő és a szállító feladatainak szétválasztása volt a jellemző. A szerződések 37,5%-át, több mint két kereskedő írta alá, a megállapodások 18%-a esetén, amelyben végcélként Riga kikötője szerepelt, nem az egész, csak a fél hajót bérelték, vagy esetleg egyharmadát, egynegyedét. Az Amszterdam-Lettföld kereskedelem sokkal szétszórtabb, gazdasági fejlettségét tekintve alacsonyabb szintű és kevésbé monopolizált volt, mint az Amszterdam-Danzig közötti.

III. Más balti kikötővárosok

Már sokat írtunk Észtország szerepéről a balti kereskedelemben és földesúri farmjainak termelési eredményeiről. Revel, amely 1561 óta svéd kézben volt, Amszterdam negyedik legnagyobb kereskedelmi partnereként ismert. A 66 teherszállítási szerződés az egésznek 3,7%-át képviseli és a hajók teljes szállítási kapacitása ezekben az időkben 8.268 lasztra rúg, ami 3,7%-al egyenlő. A Revelig tartó utat nagyhajók tették meg – az átlagos szállítási kapacitás 125 laszt volt, csak egy kicsivel kevesebb a Danzigba tartó hajóknál (vö.: 1. táblázat).

A Revelbe tartó hajók kereskedelmi szerződéseiben főleg francia és portugál sóról esik említés a nyugatról behozott áruk mellett. Revelben a sóarak sokkal magasabbak voltak, mint Danzigban, ahol a só iránti kereslet meglehetősen alacsony volt, hiszen a Lengyelországban fogyasztott sót Wieliczka-Bochnia és Ruténia bányáiban termelték ki – a lengyel nemesség ezt a sót alacsonyabb áron

vásárolta meg. A sóért cserébe a kereskedőknek, vagy hajóskapitányoknak Revelben gabonát kellett felvenniük (búza, rozs és árpa) valamint viaszt, kendert és kátrányt. E kereskedők között ismét kiemelkedő szerepet játszott Lambert van Tweenhuysen, aki Revelben ügynököket alkalmazott és a kereskedőknek berakodási árút kölcsönzött. Más amszterdami kereskedők – Egbert Dolingh, Seger Cornelise, John Calckbenner, Melchior Crumhausen, a Cornelius testvérek és Gisberg Hogenberg, Caspar Brinckmann, ifj. Corneleus Graefflandt – szintén erőteljes kereskedelmet folytattak Revelben és ügynököket is foglalkoztattak ott. Az ezen az úton folyó kereskedelem legmeglepőbb jellegzetessége, hogy kis mennyiségű árút szállítottak a hajón: magányos kereskedők nagyon gyakran nem teljes hajókat béreltek ki, csupán 50-60, vagy 70 lasztnyi árút akartak elszállíttatni. A hajóskapitányok, sőt egyszerű matrózok is nagymennyiségű áruval kereskedtek saját szakállukra, vagy a hajó-tulajdonosok nevében. Az aláírt szerződések általában a legegyszerűbb útra szóltak: Amszterdam-Revel-Amszterdam; csak kis számú megállapodásban (10%) esik szó közvetlenül Franciaországba, vagy Portugáliába irányuló útról. Amszterdam ötödik legnagyobb jelentőségű kereskedelmi partnere a Baltikumban Windau volt, Courland legfontosabb kikötője, 55 szerződéssel (az egésznek 3,1%-a); ami a 7132 laszt összes szállítási kapacitás 3,2%-nyi részét tette ki. Courland másik nagy kikötője Libau volt, amely szintén meglehetősen fontos kereskedelmet folytatott Hollandiával. Általában a Courland-i kikötők 79 szerződése e balti kereskedelemnek 4,4%-át jelentette a szerződések számát tekintve, vagy a szállítási kapacitás szerint szintén 4,4%-ot (lásd 8. táblázat). Az ezen az úton közlekedő hajók átlagkapacitása 129 laszt volt – nagyobb, mint a Danzigban megálló hajóké.

8. táblázat

Amszterdam kereskedelme a Courland-i kikötőkkel

Kikötő	Teherszállítási szerződések száma:%		Szállítási kapacitás: (lasztban)%		Átlagos szállítási kapacitás:(lasztban)
Windau	55	69,6	7.132	69,9	129,6
Libau	17	21,5	2.151	21,1	126,5
Meg nem állapított	7	8,9	910	9,0	130,0
Összesen	79	100,0	10.193	100,0	129,0

Az amszterdami kereskedők sót, heringet és sajtot szállítottak a Courlandi kikötőkbe, cserébe gabonát (rozs és árpa) kendert, kátrányt, viaszt és fagerendát szállítottak. Ugyanezek a kereskedők a balti kereskedelem más részén is aktívak

voltak, mint pl. Lambert van Tweenhuysen, Anthony van Beaumont, Selió Marselis, Cornelis van Cuyck, Cornalis Claesen Oostzaanból felbukkantak ebben a kereskedelemben is. A behajózott mennyiség kevés volt; a hajótulajdonosok – és kapitányok jelentős részt vállaltak e kereskedelemben. Az utak több mint 80%-a közvetlenül Hollandiából Courlandba és vissza irányult, bár alkalmanként kiterjesztették francia, portugál, vagy olyan német kikötőkben való megállásra, mint Hamburg.

Königsberg jelentős kereskedelme miatt a Porosz Hercegség kikötői foglalták el a következő helyet az Amszterdam-Baltikum kereskedelmében. Königsberg maga végcélként szerepelt 96 szerződésben (ez a szerződések teljes számát tekintve 5,4%-ot, a szállítási kapacitás szempontjából 5,7%-ot jelent). A másik kikötő, Memel, kisebb jelentőséggel bír.

9. táblázat

Amszterdam kereskedelme a Porosz Hercegség kikötővárosaival

Kikötő	Teher szállítási szerződések száma:%		Szállítási kapacitás: (lasztban)%		Átlagos szállítási kapacitás:(lasztban)
Königsberg	96	90,5	11.524	90,4	120,0
Memel	10	9,5	1.215	9,6	121,5
Összesen	106	100,0	12.739	100,0	120,7

Mindent összevetve, a Porosz Hercegség részesedése a kereskedelemben, figyelembevéve a hajók számát és rakományukat, valószínűleg nem tett ki 6%-ot Amszterdam balti kapcsolatait illetően a 17. század első felében.

A Porosz Hercegség behozatala francia és portugál sóból, dohányból, francia és spanyol borokból, heringből, néha fegyverekből és jelentős mennyiségű ércpénzből állt. A területről kivitt cikkek között szerepelt a gabona – rozs és zab, lenmag, hajdina és más gabonaneműek, kender, viasz és fagerenda. Lambert van Tweenhuysen a kereskedelemben szintén tevékenyen részt vett, ahogyan Jonas Witsen, Dirck Rodenburg, John de Gruytter, Aris Albesten Snoeck, Gisbert Tibbes Popta és Heyndrick van Vecheln is. Az oostzaan-i kereskedők között, akik a kereskedelem ezen ágával foglalkoztak, ott találhatjuk Claes Cornelissen Melckpoetet és két testvérét és kereskedelmi partnert, Outger és Dirck Luytsent, akik Danziggal való élénk kapcsolatukról voltak ismertek (lásd 4. táblázat). Néhány francia kereskedő La Rochelle-ből szintén bonyolított le üzleteket a Porosz Hercegséggel Amszterdamon keresztül.

A kereskedelem szerveződése ezen az útvonalon ugyanazokat a jegyeket mutatja, mint amit Litvániában megfigyeltünk. Szórt kereskedelem, kis mennyiségek

és a hajóskapitányok jelentős beavatkozása. A szerződések kb. 30%-át több mint két kereskedő kötötte és sok esetben a megállapodások hangsúlyozzák, hogy a szerződő felek egy vállalat nevében tették kézjegyüket a papírra. Nagyon gyakran ügynökök tevékenykedtek megbízó főnökeik nevében. A leggyakrabban (79%) említett út a szerződésekben az Amszterdam-Königsberg (vagy Memel) közötti és vissza, bár más utakat egészen a francia kikötőkig kiterjesztettek, általában La Rochelle-ig, vagy a só-kikötőig és néha Portugáliáig vagy Norvégiáig.

A Finnországgal való kereskedelem az összes szerződés 4,4%-át tette ki és a szállítási kapacitás kb. 4,0%-át. Néhány történész nézeteivel szemben a finn kikötőkben megálló hajók, amelyek átlagos kapacitása 108 laszt volt, valószínűleg némiképp kisebb volt a más balti kikötőkben megálló hajóknál.

10. táblázat

Amszterdam kereskedelme a finn kikötővárosokkal

Kikötő	Teherszállítási szerződések száma:%		Szállítási kapacitás: (lasztban)%		Átlagos szállítási kapacitás:(lasztban)
Wiborg	41	51,3	4.245	49,0	103,5
Abo	30	37,5	3.485	40,2	116,1
Egyéb	9	11,2	927	10,8	103,0
Összesen	80	100,0	8.657	100,0	108,2

Kátrányt, egy kis rozst és árpát exportáltak főként sóért cserébe nyugaton. Néhány ismerős névvel találkozunk a kereskedők között: John Cackbrenner, a Cornelis testvérek, Gysberg Hogenbergh, Anthony Benchmann, Jochem Crumhausen (rigai és amszterdami polgár is egyben) és az oostzaani kereskedő, Jacob Claes Slinger. A Franciországba tartó hajók útja általában nem volt bonyolult; egyetlen francia, vagy portugál só-kikötő sem tartozott bele az útba, talán mert a kátrányt főleg Hollandiába szállították.

Nyugat-Pomerániával is folyt egy kisebbfajta kereskedelem: 41 teherszállítási szerződés (az egésznek 2,3%-a) és 3.905 laszt (az egésznek 1,7%-a) teherbíróképességű hajótömeg mutatja ezt. Az erre hajózó vitorlások átlagos kapacitása kicsi volt, ritkán érte el a 100 lasztot.

11. táblázat

*Amszterdam kereskedelme
a nyugat-pomerániai kikötővárosokkal*

Kikötő	Teherszállítási szerződések száma:%	Szállítási kapacitás: (lasztban)%	Átlagos szállítási kapacitás:(lasztban)
Stettin	29	70,8	2.624 67,4 90,4
Egyéb	12	29,2	1281 32,6 106,7
Összesen	41	100,0	3.095 100,0 95,2

Stettin bizonyos jelentőséggel bír, más kikötőket azonban ritkán említenek a szerződésekben. Valószínű, hogy német kereskedők inkább, mint hollandok és főleg a nem túl távoli Lübeckből valók, szintén nagy szerepet játszottak a Nyugat-Pomerániával való kereskedelemben.

Lambert van Tweenhuysen volt a legjelentősebb amszterdami kereskedő, aki Stettinnel üzleti kapcsolatban állt, a 17. század elején Stettin polgármesterének, Simon Giesebrechtnek megbízottjaként is működött és intézte ügyeit Hollandiában. Más amszterdami kereskedők – akik Nyugat-Pomerániába küldtek hajókat – közé tartoztak Herman Dolingh, German Pouillie, Adrian van der Graeff, és Matthew Swellengrebel, valamint Pieter Cornelis Lantsmeerből és Joris Labat, egy francia kereskedő, aki Stettinnel Amszterdamon keresztül tartott fenn kereskedelmi kapcsolatot.

Búza, rozs, gyapjú és fagerenda voltak a fő áruk, amelyeket a területről hoztak sóért, heringért és borért cserébe. Ez az árucseré hasonlóan kis mennyiségben bonyolódott: egy kereskedő csak 20 laszt heringet forgalmazott. Kb. a hajók 60%-a Amszterdamból egyenesen Pomerániáig ment és vissza, bár a szerződések 10%-a esetében a hajóknak csak Pomerániáig kellett vitorlázniuk és aztán a kapitány kérésre bárkit, aki hajlandó volt a hajót bérebevenni. A szerződések fennmaradó 30%-a hosszabb utakra szólt, azonban ez arról tanúskodik, hogy a 17. század elején közvetlen szerződések jöttek létre Franciaországgal, sőt Portugáliával és Itáliával.

Megtaláltunk 18 szerződést, amely Lübecket is említi: ez kb. 1%-át teszi ki Amszterdam balti kereskedelmének; az, hogy ez a rész olyan kicsi, valószínűleg annak tulajdonítható, hogy Lübeck saját hajózási kereskedelme és tengeri kereskedőhálózata eléggé fejlett volt. A Lübeckbe hajózó vitorlások azonban különösen nagyok voltak, átlagosan 147,4 laszt teherbírásúak. Valószínűnek látszik, hogy az Amszterdam és Lübeck között üzleti kapcsolat meglehetősen élénk volt. Az amszterdami kereskedők (Isaak, Carell és Hans Wolff) ügyeiket lübecki kereskedőkre bízta (Christopher Kus); és fordítva, Stavoren kereskedője (Andries Pieters) lübecki kereskedő amszterdami ügynöke volt (John Vuchting és Hen-

rick Breitefeldt). Más amszterdami kereskedők közül, akik állandó kapcsolatot tartottak fenn Lübeck-vel, meg kell említeni John Calckbrennert, Gisbert van Raebhorstot, Rutger Niederhoffot és Edam polgármesterét is, John Mieuwsent. Lübecki hajóskapitányokat gyakran említenek úgy, mint amszterdami kereskedők szolgálatában állókat. A teherszállítmány a Hollandia-Lübeck vonalon általában búza, árpa, rozs és fagerenda volt, a sóval együtt amely a legfőbb importcikket képezte. Az egyenes útvonalat az esetek 47%-ában tarkították a portugál kikötőkben való megállással.

Végül említést érdemel 3 szerződés, amely Rostockig és három, amely Wismarig szólt. A század elejétől mindvégig a Portugáliába, vagy Itáliába szállított gabona volt a fő rakomány.

IV.

Amszterdam Baltikummal folytatott kereskedelme a 17. század első felében, a jegyzőkönyvek anyagának végzett elemzése szerint két alapvető áru cseréjére koncentrált: gabonára és sóra, bár ezüst vagy ércpénz és kavics szintén szerepelt cseretermékként északi részről. Olyan árúk, mint bor és hering nyugatról, fagerenda és erdei termékek keletről, szerepeltek a lista második helyén. A holland kereskedőknek Danzig volt a második legnagyobb kereskedelmi partnere, a forgalom több mint felét bonyolítva, majd ezt követve Riga és más litván kikötők sorakoztak. A Poroszországgal, Észtországgal és Franciaországgal folytatott széleskörű kereskedelmet ezek az amszterdami kereskedők kaparintották meg. Befolyásuk Nyugat-Pomerániában és olyan balti kikötőkben, mint Lübeck, jelentéktelenebb volt, itt a cserekereskedelem megmaradt a helyi kereskedők és matrózok kezében, a Hanse család leszármazottainál.

Ugyanazon nevek előfordulása a balti kereskedelemben, tekintet nélkül a területre vagy a kikötővárosra, meglepő. Nem kétséges, hogy egy bizonyos kereskedőcsoport ezekre a szerződésekre specializálódott és a kereskedelem összpontosulása főleg Danzigban volt egyértelműen megfigyelhető. Más balti kikötővárosokkal való szerződéskötés lazább volt, következésképpen kevésbé kimutatható. Azonban, még ott is a kereskedelem nagy holland cégek kezében volt, amelyek csaknem kizárólagosan uralták a Baltikum és a francia, portugál só-kikötők közötti üzletet. Ezek a cégek valószínűleg nagy mennyiségű tőke felett rendelkeztek; kihasználták az Amszterdam biztosította hatalmas hitel-lehetőséget is; számos ügynököt alkalmaztak, és gyakran vállaltak ügynökösködést nyugaton.

Az itt bemutatott anyag azt is jelzi, hogy a közvetlen kereskedelem a Baltikum és a Mediterraneum között elég erőteljes volt a 17. század első 25 évében, de az azt követő években az megakadt. A század második negyedében kevés szerződés foglalkozik a balti gabona Portugáliánál távolabbi közvetlen szállításával; közben a balti piacokon az ibériai sót kiszorította a francia. Ezeket a jelenségeket, amelyek az árváltozásoknak és kereskedői haszon ingadozásainak tulajdonítható, igazolja a terület befolyásának érezhető csökkenése a balti kereskedelemben. Ebben

az időben találunk a jegyzőkönyvekben olyan feljegyzéseket, amelyek azt mutatják, hogy a hollandok megkíséreltek gabonát venni más, nem balti kikötőkben: Oroszországban, Dániában, sőt még Franciaországban is, amely sok évig inkább a balti gabona importálója, semmint gabonexportőr volt. Ez a fejlődés az amszterdami piacon megjelenő gabona iránti kereslet hihetetlenül gyors növekedésének köszönhető, amely a 17. században bukkant fel, vagy pedig a balti kikötők elégtelen gabonaellátásának tulajdonítható? Kétségtelenül mindkettő szerepet játszott. A végső elemzésben leszögezhetjük, bár a balti terület, melyet a 16. században a hollandok a maguk „aranykereskedelmé”-nek neveztek, még mindig Amszterdam fő gabonaellátójának bizonyult; a közeledő hanyatlás, a 17. század első felében már elkerülhetetlen volt.

Fordította: Gódor Éva