

# DE SCHEEPVAART DER BRETONS NAAR DE WALCHERSCHE REEDE IN DE XV<sup>e</sup> EN XVI<sup>e</sup> EEUW

DOOR

DR. W. S. UNGER

Het is een bekend verschijnsel in de geschiedenis van schier alle kustvolken, dat zij uit den aard hunner ligging niet alleen, maar meer nog onder den dwang der economische gesteldheid van hun land, zich gedurende korter of langer tijd hebben ontwikkeld tot kloeke zeevaarders. Achtereenvolgens hebben Phoeniciërs en Grieken, Hanzeaten en Bretons, Spanjaarden (Basken) en Portugeezen, Hollanders, Engelschen en Noren de ongunst van hun handelsbalans overwonnen door vrachtvaart, ten deele in dienst van derden. In de vijftiende en zestiende eeuw viel deze rol ten deel aan de bewoners van de kustplaatsen van Bretagne, die, naast en in concurrentie met Hollanders en Hanzeschippers, het verkeer tusschen Zuidwest-Frankrijk (ten deele ook het Iberisch schiereiland) en de Nederlanden gedurende ongeveer twee eeuwen hebben bemiddeld. Een merkwaardige arbeidsverdeeling tusschen de voornaamste der zeevarende naties voltrok zich hierbij ten aanzien van de beide producten, die het belangrijkste uitvoerartikel van dit gebied waren: het zout en de wijn. Want terwijl Hollanders en Hanzeaten het zout, dat zij haalden uit de West-Fransche kuststreken: de baie de Bourgneuf ten Zuiden van de Loiremonding, kortweg als „de Baai” toen alom bekend, en Brouage bij La Rochelle, rechtstreeks naar de Oostzee voerden, brachten de Bretons voor hun deel dit artikel niet verder dan Walcheren — hun vaart naar de Oostzee is althans na 1536 gering<sup>1)</sup> — waar het werd gezoden om daarna te worden gedistribue-

<sup>1)</sup> De scheepvaart der Bretons naar de Oostzee kan statistisch worden gekend uit de Sonttabellen: zie N. Ellinger Bang, Tabeller over Skibsfart og Varetransport

eerd en gebruikt voor het zouten van den haring, dan wel vandaar, en ook nu weer door de Hollanders, naar de Oostzee werd geëxporteerd <sup>1)</sup>).

Eenigzins anders ligt de zaak met betrekking tot den wijn. Veel minder dan ten aanzien van het zout het geval was <sup>2)</sup>, namen in dezen tijd Hollanders en Hanzeaten aan het vervoer daarvan deel <sup>3)</sup>; het leeuwendeel der vracht lag in handen der Bretons, die het edel nat naar de Nederlanden, met name eveneens naar Walcheren <sup>4)</sup>, brachten, vanwaar het voornamelijk voor inheemsche consumptie werd gedistribueerd. Slechts een gering gedeelte ervan werd, door Nederlandsche schepen, naar de Oostzee gevoerd.

De oudstbekende betrekkingen van de Bretons met Holland en Zeeland <sup>5)</sup> zijn van onvriendelijken aard <sup>6)</sup>. Terwijl reeds in den aanvang der vijftiende eeuw van kaperij over en weer sprake is <sup>7)</sup>, brak in 1420 een geregelde kaperoorlog tusschen beiden uit, die eerst in 1440 zijn einde vond. Den 28en April 1420 verleende her-

---

gennem Oeresund 1497—1660, I (Kopenhagen—Leipzig, 1906), p. 5 vlg., onder A 10.

De opgaven loopen over de jaren 1536—1649 en houden na dien geheel op; van grooten omvang is het verkeer niet geweest. Het hoogste aantal geregistreerde schepen (dus minstens één uit- en thuisreis) was 95 in 1608; het totaal der Bretonsche schepen bedraagt over deze periode 890 schepen, het jaarlijksch gemiddelde bijna 14. Zij kwamen, zooals uit vergelijking der cijfers blijkt, niet alle uitsluitend uit Bretagne.

<sup>1)</sup> Zie hiervoor Z. W. Sneller, Walcheren in de vijftiende eeuw (Utrecht, 1916), blz. 94 vlg.; W. S. Unger, De Sonttabellen (Tijdschrift voor Geschiedenis, XLI), blz. 142 en 150.

Ook naar Engeland werd wel van Walcheren zout gevoerd, zooals uit de rekening van den 100en penning op den uitvoer te Middelburg en Arnemuiden 1543—1545 (Algemeen Rijksarchief, Brussel, Chambre des comptes, no. 23357 vlg.) blijkt.

<sup>2)</sup> Later zou het anders worden: zie Tijdschrift voor Geschiedenis, XLI, blz. 143 en 151.

<sup>3)</sup> Zie Z. W. Sneller, Wijnvaart en wijnhandel tusschen Frankrijk en de Noordelijke Nederlanden in de tweede helft der 15e eeuw (deze Bijdr. VI 1), blz. 194, 202.

<sup>4)</sup> Ook te Rotterdam werd in 1488, blijkens mededeeling van een chroniqueur, wijn uit Frankrijk ontvangen, terwijl te Amsterdam in het tarief der „gueden, die van over zee comen”, naast zout ook wijn wordt genoemd: zie t. a. p., blz. 197. Van veel belang is dit echter wel niet geweest.

<sup>5)</sup> Reeds in vóórhistorischen tijd waren bewoners van Bretagne in de Noordzeelanden doorgedrongen, vanwaar zij barnsteen haalden en waarheen zij bronzen wapens brachten; zie H. M. R. Leopold, Uit de leerschool van de spade, IV (Zutphen, 1929), blz. 199 vlg.

<sup>6)</sup> Kampen echter wist in verband met de Baaivaart reeds in 1414 een privilege van den hertog van Bretagne te verwerven (zie de bronnen voor de geschiedenis van den handel met Frankrijk, door dr. Z. W. Sneller en ondergeteekende bewerkt, uitgave, die in 1930 zal verschijnen in 's Rijks Geschiedkundige Publicatiën — hier verder geciteerd als: Bronnen —, no 103), twintig jaar vóódat het eerste algemeene privilege aan de Hanze werd verleend.

<sup>7)</sup> T. a. p., nos 76, 77, 79 (1403).

tog Jan van Beieren aan zijn onderdanen het recht van kaapvaart tegen Spanjaarden en Bretons <sup>1)</sup>, het antwoord op den overval der Spanjaarden, die bij La Rochelle een Hanzevloot hadden aangetast, waarbij zich ook Nederlandsche schepen bevonden <sup>2)</sup>. Wel werd dit verlot in het najaar weer ingetrokken <sup>3)</sup> en is het, gezien het feit, dat na 1425 de Hollandsche Baaivaart opeens groote vlucht neemt <sup>4)</sup>, aannemelijk, dat een *modus vivendi* is getroffen —, af en toe echter laaide het smeulende vuur weer op tot fellen strijd. In 1432 wist de heer van Veere hiervan mee te spreken, toen een schip van Arnemuiden, waarin hij deelgenoot was, betrokken werd in de kaperij van twee zoutschepen op de kust van Bretagne <sup>5)</sup>; in 1438 verloren de Hollanders bij Brouage en Nantes aan de „Barthuners ” en Spanjaarden 18 hunner beste schepen <sup>6)</sup>. Maar in 1439 daagde de vrede. Uit December van dat jaar dateert het bevel van hertog Philips van Bourgondië aan zijn onderdanen uit Vlaanderen, die zich naar Holland en Zeeland hadden begeven, om daar de op Bretons en Spanjaarden prijsgemaakte goederen te gaan koopen, dit niet te doen, daar het oorlog zou kunnen veroorzaaken <sup>7)</sup>; juist een jaar daarna sloot hij het verdrag met den hertog van Bretagne <sup>8)</sup>, waarbij aan de langdurige veete een einde kwam. Toen werd een wapenstilstand gesloten voor twintig jaar, gedurende welken de wederzijdsche onderdanen vrij en veilig over en weer zouden kunnen handelen; vier commissarissen werden benoemd, om de aan beide partijen toekomende schadevergoeding te bepalen, die daartoe te Brugge zouden bijeenkomen; de executie der vonnissen werd geregeld en de mogelijkheid van nieuwe kaperij zoo goed mogelijk onderdrukt.

<sup>1)</sup> T. a. p., no 110. Kort daarvoor was een dergelijk verlot aan Jan Zasse verleend: zie t. a. p., no 109.

<sup>2)</sup> Zie hiervoor K. Häbler, *Der Hansisch-Spanische Konflikt von 1419* (*Hansische Geschichtsblätter*, 1894, S. 49 vlg.); zie ook Sneller, *De ontwikkeling van den handel tusschen Noord-Nederland en Frankrijk tot het midden der vijftiende eeuw* (deze *Bijdr.* V 9, blz. 22), die de feiten plaatst in het raam der internationale gebeurtenissen van dien tijd.

<sup>3)</sup> Bronnen, no 111.

<sup>4)</sup> Sneller, *Bijdragen* V 9, blz. 25. De oorzaak van deze toeneming zal in de uitbreiding der haringvaart en de daarmee gepaard gaande behoefte aan zout moeten worden gezocht.

<sup>5)</sup> Bronnen, no. 126. In 1439 werd een Veersch schipper, die van Schotland kwam, door Bretons beroofd: zie t. a. p., no 138.

<sup>6)</sup> T. a. p., no 134.

<sup>7)</sup> T. a. p., no 139.

<sup>8)</sup> T. a. p., no 153. Met Spanje werd het volgend jaar vrede gesloten.

Het kan niet toevallig zijn, dat kort daarop, in 1445, de eerste Bretons den weg vonden naar de Walschersche reede, waar de bescherming van den machtigen Bourgondiër hun veiligheid bood. Daarvóór hadden zij den wijn en het zout hunner Zuidelijke bureu gebracht naar de wereldmarkt aan het Zwin, doch in genoemd jaar waagden 8 „cleyne Bertoenkins”, aarzelende voorloopers als het ware van een later schier eindeloze reeks, het Noordelijker koers te zetten en hunne ankers uit te slaan vóór Arnemuiden <sup>1)</sup>. Bijna tweehonderd jaar bezochten zij de Walschersche rêe. Vlootsgewijze kwamen zij meestal aan <sup>2)</sup>, vooral in de zomermaanden, als het zout, en in het najaar, als de wijn werd aangebracht, en velen hunner ondernamen, zooals uit de vergelijking der namen kan worden geconstateerd <sup>3)</sup>, meer dan eens, tot soms vijf maal toe, de reis naar het verre Noorden.

Over den omvang van hun verkeer lichten ons de zoogenaamde ankeragelijsten in, bewerkt <sup>4)</sup> uit de rekeningen van den rentmeester van Bewesten Schelde, sinds 1518 uit die van den baljuw van den watere te Arnemuiden <sup>5)</sup>, wien de administratie van het ankeragegeld was opgedragen; daarnaast geven de talrijke vrachtcontracten, bewaard in de archieven van enkele notarissen te Bordeaux, ons een blik op de organisatie van het verkeer tus-

<sup>1)</sup> T. a. p., no 171. Het volgend jaar echter kwam er slechts één.

<sup>2)</sup> Te beginnen met 1464—65 wordt, ingevolge de in de vorige rekening gegeven opdracht, door den rentmeester de datum van aankomst genoemd. Nog overzichtelijker wordt het in 1493, toen de datum voorop werd gesteld. Om de paar weken blijkt dan een heele vloot Bretonsche schepen tegelijk aan te komen. In de 16e eeuw echter wordt alleen de maand genoemd, zonder nadere aanwijzing.

<sup>3)</sup> Ziehier het resultaat van een steekproef:

Rekening 1469/70: geen enkele twee- of meermaal.

Rekening 1474/75: 6 tweemaal, 7 driemaal.

Rekening 1478/79: 17 tweemaal, 2 driemaal.

Rekening 1483: 41 tweemaal, 20 driemaal, 8 viermaal, 1 vijfmaal.

Rekening 1493: 24 tweemaal, 6 driemaal, 1 viermaal.

<sup>4)</sup> Zij zijn van 1433 tot 1500 bewerkt door dr. Sneller (zie Walcheren in de vijftiende eeuw, blz. 63, 64), nadien tot 1585 door mij en zullen, voor zoover betreft Bretons en Franschen, in hun geheel worden uitgegeven als appendix der meergenoemde Bronnen.

Het ankeragegeld (zie hiervoor Sneller, Walcheren, blz. 51 vlg.) werd aanvankelijk alleen te Arnemuiden geheven; daarnaast werden de schippers genoteerd, die naar Antwerpen zeilden, waarvoor een wacht te Rilland was ingesteld. Tengevolge van de veranderde verhoudingen op de Walchersche reede, waar de beteekenis van Arnemuiden geregeld afnam — in den aanvang der 17e eeuw ging deze wacht geheel te niet „vermits de notoire drooghte ende verzandinge voor de voorscr. stadt” —, werd in 1535 een wacht te Middelburg ingesteld, die in beteekenis die te Arnemuiden weldra evenaardde en ten slotte overtrof; eenige jaren daarna volgde de instelling van de wachten te Vlissingen en te Veere, die echter slechts secundaire beteekenis hebben gehad.

<sup>5)</sup> Zie hiervoor Sneller, Walcheren blz. 78 vlg.

schen de centra van den Franschen wijn- en zouthandel en de havens van Walcheren. Op deze beide gegevens, aangevuld met enkele andere, is het volgende gebouwd.

Uit de ankeragelijsten kan men den omvang en het verloop van de vaart der Bretons naar de Walchersche reede als het ware met één oogopslag aflezen. Wat hierbij het meest treft is wel de onregelmatigheid van dit verkeer; bracht men de resultaten der tellingen in een grafische voorstelling, dan zou de curve een zéér grillig verloop vertoonen. Aanvankelijk van geringen omvang, neemt het na den dood van Philips van Bourgondië wat toe, om tegen de tachtiger jaren der vijftiende eeuw op eens op drie cijfers te springen en in 1483 met 344 geregistreeerde schepen het maximum voor die eeuw te bereiken <sup>1)</sup>. Daarna volgt teruggang, misschien door het gerucht van den binnenlandschen krijg; sinds 1493 echter overtreft hun aantal weer geregeld de honderd. Ook de statistiek der zestiende eeuw kent zijn ups en downs, waarvan de verklaring ons in den regel <sup>2)</sup> ontsnapt; behoudens merkwaardige uitzonderingen — 1536/37 : 1, 1537/38 : 2, 1548/49 : 0! — echter, komen de Bretons dan ten getale van verscheidene honderden jaarlijks naar de Walchersche reede, om in 1533/34 met niet minder dan 808 schepen het topcijfer te bereiken. De jaren na 1560 vertoonen een inzinking (al krijgt de wacht te Middelburg dan meer beteekenis), gevolgd door kortstondig herstel; de oorlogsjaren na 1572 zijn uiteraard voor scheepvaartverkeer naar den Scheldemond bijzonder ongunstig, maar van 1579—1583 mag van een zekere herleving worden gesproken. Nadien echter heeft het Bretonsche verkeer in alle Walchersche wachten tezamen nooit meer de drie cijfers gehaald <sup>3)</sup>. Na 1625 zinkt het geheel in het niet, met uitzondering der jaren 1631—1633, toen nog respectievelijk 21, 22 en 34 Bretonsche schippers werden aangeteekend, om in het midden der vijftiger jaren, juist twee eeuwen nadat de eerste Bretons zich bij den rentmeester hadden gemeld, voor goed ten onder te gaan <sup>4)</sup>. Aan het eens zoo bloeiende

<sup>1)</sup> Het gemiddelde bedroeg: 1470—79 per jaar 50, 1480—89 per jaar 145, 1490—99 per jaar 181; zie Sneller, Bijdragen VI 1, blz. 204.

<sup>2)</sup> Verklaarbaar is bv. het ontbreken der Bretons in de rekeningen over de jaren 1521/22 — 1523/24 door den oorlogstoestand: vgl. Bronnen, no 556.

<sup>3)</sup> Maximum: 68 in 1604.

<sup>4)</sup> Ongeveer terzelfder tijd (1649) hield ook het Bretonsche verkeer door de Sont geheel en al op.

verkeer der koene zeevaarders uit het „einde der aarde” naar de Walchersche r e kwam zoo een eind <sup>1)</sup>.

Tot nog toe hebben wij deze reede voor de scheepvaart der Bretons als  en geheel gezien. Het is echter zaak, de verhoudingen aldaar wat nader te beschouwen, waarbij tevens gelegenheid zal zijn om de regelingen, getroffen omtrent dit verkeer <sup>2)</sup>, te bespreken.

Het mag bekend worden verondersteld, dat in de latere Middeleeuwen Middelburg en Arnemuiden als economisch  en geheel kunnen worden beschouwd en dat de Arnestad in den heer van Veere, die sinds 1453 ook over Vlissingen en een groot deel van het Walchersche platteland zijn heerschappij uitstreckte — het woord Einkreisungspolitik komt ons hierbij in de gedachte! —, een voor haar handelsbeweging zeer gevaarlijken nabuur had <sup>3)</sup>. Richtte het Bretonsche verkeer, anders dan dat van Hanzeaten en Schotten <sup>4)</sup>, zich voornamelijk naar Arnemuiden <sup>5)</sup> of Middelburg, al naar de gesteldheid der stroomen en andere overwegingen aan de eene of de andere plaats de voorkeur gevend, en kwamen zij slechts sporadisch in Veere voor <sup>6)</sup>, toch streefde de heer van Beveren er een en andermaal naar ook hen naar zijn stad te lokken. In 1496 vinden wij aangeteekend, dat hij vrijgeleide heeft gegeven „den Bertoenen om van Arnemuide hier te comen mit hairlieder sout” <sup>7)</sup>; misschien trachtte hij hierbij te profiteeren van de gelegenheid, waarin de Bretons waren geraakt door het opdringen

<sup>1)</sup> Dat toen aan den *handel* van Bretagne geen einde kwam, blijkt uit hetgeen prof. H. S e over de economische geschiedenis van St. Malo en Morlaix mededeelt in de *Mémoires et documents pour servir à l'histoire du commerce et de l'industrie en France*, t. IX, p. 1 vlg. (Paris, 1925). De bewoners der Bretonsche kustplaatsen legden zich meer en meer toe op visscherij (zoowel naar Newfoundland als sardijnvisscherij dichter bij huis).

<sup>2)</sup> Algemeene regelingen hiervan door den landsheer schijnen voor den ouderen tijd vrijwel te ontbreken. In 1468 verleende hertog Frans II van Bretagne een privilege aan de Hollanders en Zeeuwen bij hun bezoek aan zijn land (zie Bronnen, no. 232); in 1480 is sprake van bevestiging door Maximiliaan en Maria van een entrecours, dat door Karel den Stoute en den hertog van Bretagne zou zijn gesloten (t. a. p., no. 321).

<sup>3)</sup> Zie Sneller, Walcheren in de vijftiende eeuw, blz. 47 vlg., 70 vlg.

<sup>4)</sup> T. a. p., blz. 73.

<sup>5)</sup> Voor de kapel der Bretons aldaar zie Bronnen, no. 546.

<sup>6)</sup> Voor verblijf van Bretons te Veere zie t. a. p., nos. 290, 455, 524, 576, 635, 678. Voor vervoer van wijn van Bordeaux via Schotland c.q. naar Veere, zie no. 284 (1475); voor vervoer van haring van Veere naar Bordeaux door een Bretonsch schipper en van wijn vandaar naar Veere, zie no. 637 (1541).

Een enkele maal is ook van Bretons te Bergen-op-Zoom sprake: zie t. a. p., nos. 286 (1475), 306 (1478), 322 (1481).

<sup>7)</sup> T. a. p., no. 214.

der hun vijandige Spanjaarden vóór Arnemuiden, waarvan de kroniek van Reygersberch-Boxhorn ons verhaalt, maar ook lijkt de mogelijkheid niet uitgesloten, dat hij, vrijbuiters die hij was en het landsheerlijk gezag gaarne den voet dwars zettend <sup>1)</sup>, gebruik maakte van de omstandigheid, dat aartshertog Philips op verzoek van eenige Noordhollandsche steden, die ter zee schade hadden geleden van de Bretons, brieven van kaapvaart tegen hen had verleend, bij de uitvoering waarvan Middelburg uiteraard een belangrijke rol speelde <sup>2)</sup>. Veel succes echter schijnt de heer van Veere hierbij niet te hebben gehad. Ondanks ernstige grieven, somtijds door de Bretons tegen de Arnestad gekoesterd, bleven zij haar bij voortdoring getrouw, maar ook omgekeerd had Middelburg er groot belang bij, de Bartoenen blijvend te vriend te houden. Zoo verleende de stad in 1514 bescherming, hulp en bijstand aan messire Charles Ugosony en diens facteurs en dienaren, die van plan was „zekere diversche coopmanscepen, als tin, loot, laken, wolle, wynen, zoudt, gouden ende zydene lakenen ende andere coopmanscepen”, waardoor de nering der stad verbeterd zou kunnen worden, binnen Middelburg te brengen <sup>3)</sup>. Duidelijk ook blijkt dat uit de wrijving, die was ontstaan door diverse arresten, die op de Bretons te Arnemuiden in het einde der vijftiende eeuw door de gebroeders Secondines, kooplieden uit Spanje, en Thomas Bokelare, uit Amsterdam, waren gelegd <sup>4)</sup>, waarin de stad zich „ter liefden ende contemplaciën van denzelven Bartoenen in huerlieden namen gesustineert ende gevoecht” had <sup>5)</sup>, en waarbij zij zich groote financieele opofferingen had getroost. In ruil daarvoor hadden de Bartoenen, in 1505, op zich genomen voortaan van elk honderd <sup>6)</sup> zout, dat zij te Arnemuiden zouden lossen, te betalen zes grooten, en van elk vat wijn 1 groot, waarvoor Middelburg een specialen ontvanger heeft aangesteld, en welke belasting tot 1519 is geheven geworden <sup>7)</sup>. Middelburg's rivalen echter zaten inmiddels niet stil. Zieriksee trachtte de Bretons in 1511 te lokken „onder tdexel van den thol ende ancke-

<sup>1)</sup> Zie ook Sneller, Bijdragen VI 1, blz. 215.

<sup>2)</sup> Bronnen, nos. 403, 409, 427.

<sup>3)</sup> T. a. p., no. 514.

<sup>4)</sup> T. a. p., nos. 468, 472, 475, 498, 533, 534, 541.

<sup>5)</sup> Zie dr. W. S. Unger, Bronnen tot de geschiedenis van Middelburg in den landsheerlijken tijd, II, blz. 422.

<sup>6)</sup> =  $7\frac{1}{2}$  Hanze-last, overeenkomend met ongeveer 18 register ton.

<sup>7)</sup> Zie Unger, Bronnen II, blz. 602 n. 13, 606 n. 5—8, 610 n. 4—6, 8, 614 n. 4—7.

rage, daer zy denselven Bartoenen geloeven af te bevryen" <sup>1)</sup>, en ook de heer van Veere lag, natuurlijk, op de loer. Zijn poging om de Bartoenen te vervreemden van de reede van Arnemuiden en hen „te gecrigen vlootsgewyse" naar eigen haven, schudde het stadsbestuur wakker, en in den nazomer van 1519 zond het twee gezanten naar Nantes, om kwijtschelding van den achterstand te beloven op voorwaarde, dat zij de haven van Arnemuiden zouden blijven bezoeken <sup>2)</sup>. Kort daarop sloten de Staten van Bretagne met Middelburg's afgevaardigden een overeenkomst, waarbij werd bepaald, dat de Bretons „pourront à leur plaisir et volenté aller avec leurs navires et marchandises marchandement au dit havre d'Arnemue", zonder te worden lastig gevallen en zonder gehouden te zijn tot eenige verdere betaling <sup>3)</sup>, en in het voorjaar van 1520 werd dit door de hertogin van Bretagne bevestigd <sup>4)</sup>.

Ook daarna heeft de heer van Veere nog eenmaal getracht de Bretons tot zich te lokken, nl. in 1521, toen tengevolge van den oorlog tusschen Karel V en Frans I hun verkeer naar Walcheren geheel stil stond en hij de kans schoon meende te zien, in troebel water te visschen <sup>5)</sup>, maar ook nu had hij geen resultaat. Zooals uit de ankeragelijsten duidelijk blijkt, bleven de Bretonsche schippers aan de Arnemuïdsche reë de voorkeur geven, en niet meer dan enkele van de honderden, die naar Walcheren kwamen, deden voor en na Veere aan.

Vanwaar kwamen deze schippers?

Hierbij houde men twee dingen in het oog, nl. de vraag, welke van de tallooze Bretonsche kustplaatsen de woonstede was der stoute bouwers van de zee, die zich zoo ver van huis waagden (Schifferheimat) <sup>6)</sup>, en vervolgens de niet alleen voor de scheepvaart-, doch meer nog voor de handelsgeschiedenis gewichtige kwestie, uit welke haven de Bretons hunne lading naar Walcheren's verre kusten brachten. Over beide een enkel woord.

<sup>1)</sup> Bronnen, no. 491.

<sup>2)</sup> T. a. p., no. 539.

<sup>3)</sup> T. a. p., no. 541.

<sup>4)</sup> T. a. p., no. 543.

<sup>5)</sup> T. a. p., nos. 552, 567; zie ook no. 703.

<sup>6)</sup> Zie voor het onderscheid van „Schiffheimat" en „Schifferheimat", die voor de Bretonsche verhoudingen vrijwel identiek te achten zijn, het artikel van dr. S. van Brakel in *Hansische Geschichtsblätter* 1915, S. 211 vlg.; zie ook Sneller, *Walcheren*, blz. 65 vlg.

Bretagne's grillig gespleten kust, tal van baaien omsluitend, die een veilige ligplaats bieden aan schippers en visschers, is, meer dan enig ander deel van Frankrijk, voorbestemd geweest voor de vorming van een groot aantal agglomeraties van lieden, die op zee hun bedrijf vonden. Eertijds van zeevaarders en handelaars, later <sup>1)</sup> en nog thans van visschers de natuurlijke woonplaats, hebben St. Malo en Morlaix, St. Pol de Léon en Quimper, Audierne en Douarnenez en zooveel andere, kleinere plaatsen <sup>2)</sup> in de vroegere en latere economische geschiedenis van het land een betrekkelijk belangrijke positie ingenomen. Maar geen der Bretonsche kustplaatsen heeft in de vijftiende en zestiende eeuw in het scheepvaartverkeer zooveel beteekenis gehad als, mirabile dictu, het eenigszins teruggelegen Penmarch. Niet de plaats zelve echter, waar de schippers woonden, die in den aanvang der zestiende eeuw grootendeels de schoone kerk bekostigden, in wier voorgevel nog tal van in steen gehouwen barken en karveelen aan haar stichters herinneren <sup>3)</sup>, maar de faubourgs St. Guénolé en St. Pierre en vooral Kéridy <sup>4)</sup> waren in dien tijd de ligplaatsen der schepen, die uitgingen ter vischvangst of voeren om vracht naar vreemde landen. Geladen met in de onmiddellijke omgeving gevangen visch <sup>5)</sup> of ook wel met graan, begaven de schepen van Penmarch— en het optreden van deze lieden mag maatgevend ook voor de andere Bretons worden geacht — zich in de vijftiende eeuw,

<sup>1)</sup> Zie hiervoor H. Sée, *Etude sur la pêche en Bretagne au XVIIIe siècle (Mémoires et documents pour servir à l'histoire du commerce et de l'industrie en France, IX — Paris, 1925 —, p. 236 vlg.)*.

<sup>2)</sup> Als handelsstad heeft, vooral sinds de 17e eeuw, Nantes een groote beteekenis.

E. B. Le Beuf, *Du commerce de Nantes (Paris, 1857)*, p. 18, geeft van het handelsverkeer van deze stad voor het begin der 16e eeuw het volgende, ongetwijfeld geflatteerd beeld:

„Par la Loire, Nantes commerçait avec tout le littoral de ce fleuve; par la mer, il entretenait des rapports suivis avec le Danemarck, la Zélande, l'Allemagne, l'Angleterre, la Navarre, le Portugal, l'Espagne, la Savoie et le Levant.

Au Danemarck et en Zélande, les Nantais portaient des sels et des vins. Ils avaient même tant de crédit en ce dernier pays, que, suivant Dom Maurice, les habitants de Middlebourg payèrent une rançon de 15.000 livres pour quelques navires nantais, qui avaient été pris par des bâtimens ennemis. En reconnaissance les Nantais payaient 3 sols pour cent du sel et 6 deniers par tonneau du vin, qu'ils importaient en Zélande”.

Ten aanzien van de verhouding met Middelburg heeft de schrijver wel de klok hooren luiden, doch niet geweten waar de klepel hing; vgl. hiervóór, blz. 231.

<sup>3)</sup> Ook aan de kerk te Roscoff troffen wij dergelijke schepen in den gevel aan.

<sup>4)</sup> Voor de haven van Kéridy zie F. Quiniou, *Penmarc'h. Son histoire, ses monuments (Quimper, 1925)*, p. 82, die een getuigenis aanhaalt van 1664: „les plus grands vaisseaux peuvent y estre en toute marée sur dix brasses d'eau”.

<sup>5)</sup> Zie hiervoor t. a. p., p. 67 vlg.

naar uit de hiervan bewaarde tolrekening blijkt <sup>1)</sup>, grootendeels naar Bordeaux, waar zij wijn innamen, maar waarheen zij dat brachten weten de Bretonsche geschiedschrijvers ons niet goed mede te deelen <sup>2)</sup>. Uit de thans bekende gegevens, zoowel de vrachtcontracten, in de notarieele archieven van Bordeaux sinds 1470 bewaard, als de cijfers der ankeragelijsten, weten wij echter, dat ook deze schippers, evenals de andere Bartoenen, die goederen brachten naar Walcheren. Steekproeven over verschillende jaren doen ons zien, dat althans in de zestiende eeuw ongeveer een derde van alle Bretonsche schippers, die zich voordeden op de Walchersche r e, afkomstig was van Penmarch <sup>3)</sup>; het aandeel der andere plaatsen was absoluut en relatief veel geringer en vooral veel minder constant <sup>4)</sup>.

Gaan wij thans na uit welke havens de Bretons kwamen, die losten op de Walchersche reede en welke de goederen waren, die zij meebrachten. Ten aanzien van het eerste punt hebben wij, naast de andere gegevens, eenige cijfers uit de zestiger jaren der zestiende eeuw <sup>5)</sup>, en ten aanzien van het laatste was het mogelijk uit de opgaven der ankeragelijsten een tabel samen te stellen over

<sup>1)</sup> Zie t. a. p., p. 84 vlg. en appendice II. Het daar voor de schepen van Penmarch ge xcerpeerd „registre de la comptable de Bordeaux” van 1482/83 is volledig gedrukt in: Archives historiques du département de la Gironde, t. L (1915). Naast Bretonsche bevat het ook Engelsche namen.

Ook voor 1509 (Malvezin, Histoire du commerce de Bordeaux — Bordeaux, 1892 —, p. 172), 1562/63 (Archives d p. Bordeaux, C. no. 4087), 1580/81 (no. 4089) en 1589/90 (no. 4090) zijn gegevens aanwezig over het totaal der van Bordeaux afgevaardigde schepen.

<sup>2)</sup> Quiniou vermoedt (p. 84), dat men mag aannemen „que ces tonneaux de vins étaient destinés aux différents ports de la côte ouest de la France, d’Espagne ou de Portugal, et quelques uns à la région du Cap-Caval”.

<sup>3)</sup> Bv.: in 1520/21 kwamen 548 Bretonsche schepen bij den waterbaljuw te Arne­muiden, en daarvan waren 200 uit Penmarch; in 1526/27 waren deze cijfers resp. 454 en 130, in 1533/34 resp. 808 en 270, in 1538/39 resp. 489 en 180, in 1549/50 echter resp. 239 en 53, in 1570/71 zelfs 127 en 0, doch bij de wacht te Middelburg resp. 155 en 55.

Van de 101 Bretons, die blijkens de daarvan bewaarde rekening in 1565/66 (Bronnen, no. 776) wijn aanvoerden te Middelburg, waren 34 van Penmarch; in 1566/67 (t. a. p. no. 782) waren deze cijfers resp. 126 en 50. Tegen het einde der 16e eeuw ging de welvaart van Penmarch tengevolge van verloop der visscherij en de ravages van den burgeroorlog ten onder; in het eerste kwart der 17e eeuw komen nog maar schaarsch schippers vandaar in de Walchersche ankeragelijsten voor; hun namen verdwijnen lang voordat de Bretonsche scheepvaart ten einde loopt.

<sup>4)</sup> In 1520/21 nemen Groy, Blavet, St. Pol en Crodon met resp. 80, 45, 45, en 40 genoteerde schippers na Penmarch de belangrijkste plaats in; evenzoo in 1526/27, toen de cijfers bedroegen resp. 53, 34, 37 en 25. In 1533/34 komen Blavet (60), St. Pol (50), Crodon, Audierne en Morbihan (ieder 30), zij het dan ook heel ver, achter Penmarch; in 1538/39 Conquet. St. Pol en Blavet met resp. 37, 35 en 33 schepen. In de bovengenoemde rekeningen van den wijnaanvoer komt Audierne na Penmarch op de derde plaats met resp. 12 en 14 schepen; in 1565/66 neemt Jardt (deze plaats is niet te localiseeren) met 13, in 1566/67 Morbihan met 15 schepen de tweede plaats in.

<sup>5)</sup> Zie bijlage I hierna, blz. 243.

de jaren 1518—1571 <sup>1)</sup>). Maar reeds een vluchtige inzage hiervan leert ons, deze met voorzichtigheid te gebruiken. Want hoezeer het zout een belangrijk artikel voor de Bretonsche scheepvaart is geweest, de wijn was het, naar wij van elders weten, niet minder. Maar na 1536 wordt deze in de gegevens van de wacht te Arne-muiden, met geringe uitzondering, niet meer genoemd. Dit is echter te verklaren uit het feit, dat Middelburg zelf, anders dan ten aanzien van het zout, hiervoor het centrum van aanvoer was, zooals uit rekeningen van 1565/66 en 1566/67 <sup>2)</sup> ook in cijfers voldoende blijkt, maar de ankeragelijsten geven ten aanzien van de Middelburgsche wacht helaas niets omtrent lading en haven van afvaart. Zoodat ook hier wederom duidelijk blijkt, hoe betrekkelijk de waarde van al onze bronnen is en hoezeer zij voortdurende controle en onderlinge vergelijking van noode hebben!

Ten aanzien van den wijn blijken voornamelijk Bordeaux en La Rochelle aantrekkingskracht op de Bretons te hebben gehad; meer dan de helft der schippers, die in de jaren 1565—1567 hier laadden voor Walcheren, was uit Bretagne afkomstig; de rest kwam grootendeels uit Frankrijk, enkele kwamen uit Zeeland of Holland <sup>3)</sup>. Wat het zout betreft, blijkt in deze periode (1567—1571)

<sup>1)</sup> Bronnen, appendix II.

<sup>2)</sup> Bronnen, nos. 776, 782. In het eerste jaar werd  $\frac{1}{3}$ , in het tweede jaar ongeveer  $\frac{1}{4}$  van den uit het Westen in de Nederlanden aangevoerden wijn binnen Middelburg gebracht.

<sup>3)</sup> Ziehier de juiste cijfers:

	1565/66.	1566/67.
<b>BORDEAUX. E. O.</b>		
totaal	51	76
daarvan:		
Bretagne	31	47
Frankrijk	11	22
Zeeland	7	3
Holland	2	2
niet genoemd	—	2
<b>LA ROCHELLE.</b>		
totaal	60	95
daarvan:		
Bretagne	32	32
Frankrijk	21	43
(Olonne)	(13)	(35)
Zeeland	6	3
Noord-Holland	—	1
Spanje	—	1
Hanze	—	2
Antwerpen	—	1
niet genoemd	1	2

de befaamde Baai haar beteekenis grootendeels te hebben verloren <sup>1)</sup>; Brouage <sup>2)</sup> echter en de andere zoutplaatsen, vooral Ile de Ré, Oléron en Armentiers (Noirmoutier), werden door de Bretons druk bezocht. Daarbij hadden zij blijkbaar zware concurrenten in de Hanzeaten, die laatstgenoemde plaatsen meer intermitterend bezochten, maar in Brouage de Bretons, naar uit onze gegevens blijkt, langzamerhand overvleugelden <sup>3)</sup>.

Nam de vaart naar Bordeaux en La Rochelle en naar de zoutplaatsen het grootste deel der Bretonsche schippers in beslag, op zoek naar gewinrijke vracht geraakten zij ook verder van huis. De Noord-Spaansche havens, bediend als zij werden door de ter zee even bedreven Basken, boden den Bartoenen slechts bij uitzondering een kans <sup>4)</sup>, maar in de Portugeesche en Zuid-Spaansche havens komen zij, naast Hanzeaten <sup>5)</sup>en, in mindere mate echter, schippers uit de Noordhollandsche watersteden, wat meer voor, en zelfs tot Madeira en de Canarische eilanden drongen zij door. Ten aanzien van deze vaart naar het Iberisch schiereiland echter zijn met name onze statistische gegevens tamelijk onvolledig. Want terwijl de Arnemuïdsche ankeragelijsten van 1518—1521 een aantal typisch Zuidelijke producten: bastaard en romanije, suiker en specerijen, vermelden, die zij ongetwijfeld

<sup>1)</sup> Feitelijk al sinds den aanvang der 16e eeuw: zie A. Agats, *Der Hansische Baienhandel* (Heidelberg, 1904), S. 103 vlg.

<sup>2)</sup> Van de van 1 April—30 October 1566 tot een totaal van 1035 honderd 2 groot kwartier 3 klein kwartier 21 maten uit de zouthavens door Bretons en anderen verscheepte hoeveelheid was 371 honderd 1 groot 1 klein kwartier 11 maten zout of ruim 36 procent uit Brouage afkomstig. Voor het jaar 1566 Nov. 1—1567 Oct. 31, waren deze cijfers resp. 710 — 0 — 3 — 9 en 361 — 0 — 1 — 6 of bijna 50 procent. Ile de Ré neemt hierbij met resp. 241 — 1 — 3 — 18 en 117 — 0 — 3 — 10 de tweede plaats in.

<sup>3)</sup> Totaal der schippers in de jaren 1567/68 — 1570/71 uit Brouage gevaren, resp.

	42	39	33	210.
daarvan Bretons:	25	5	0	43.
daarvan Hanzeaten:	12	33	32	140.

<sup>4)</sup> Zie bijlage I op Condado, Lepe, Coruña.

Nog in de dertiger jaren der 17e eeuw kwamen schepen van St. Malo o.a. met Spaansche waren te Middelburg aan.

<sup>5)</sup> Uit Lissabon kwam 1567/68—1568/69 maar 1 Hanzeschipper, doch 1568/70: 23 en 1570/71: 14; de totalen voor alle schippers, die vandaar naar Arnemuiden voeren, bedroegen resp. 18, 7, 26 en 39. In Setubal kwamen geen Bretons en bijna uitsluitend Hanzeaten, nl. 1569/70: 60 van de 64, en 1570/71: 57 van de 58. Ook uit de gegevens betreffende het prijzenhof te Vlissingen over neming in de jaren 1575—1577 blijkt verkeer der Bretons op het Iberisch schiereiland, zie H.G. van Grol, *Bijdr. Med. Hist. Gen.*, XXXVII, blz. 235 vlg. (nos. LII, LXV, LXXX, LXXXIII, CXLIV, CCXXXI—CCXXXIII, CCLII). De waren werden voornamelijk naar Duinkerken, in ieder geval niet naar Walcheren gevoerd.

vandaar moeten hebben gehaald <sup>1)</sup>, noemen deze bronnen nadien, met uitzondering van de rekening 1535/1536, de genoemde waren niet meer. Stellig zal de vaart daarheen niet stil hebben gestaan en zullen de producten van het Zuiden onder de rubriek: „niet genoemd” schuil gaan; cijfer-gegevens echter hebben wij eerst weer in 1565 en volgende jaren, althans voor de wijnvaart, toen vooral Lissabon <sup>2)</sup> het doel hunner reis blijkt te zijn. En van zoo-veel belang was hier het verkeer der Bretons, dat in 1580 de correspondenten, zoowel van den Delftschen reeder ClaesAdriaens zone van Adrichem als van den Kamper Kuyntretorff, klagen over de prijsbedervende concurrentie, die den Nederlanders door hen werd aangedaan <sup>3)</sup>. Maar dat ook Madeira niet eerst toen de stoutmoedigsten hunner lokte, blijkt uit een merkwaardig vonnis van de Middelburgsche schepenbank, dateerend uit het einde der vijftiende eeuw <sup>4)</sup>, dat ons tevens een blik gunt op den samenhang van het toenmalig inter-Europeesch verkeer. Den 26en September 1497 nl. deden burgemeesters en schepenen der Arnestad uitspraak in een geschil, gerezen tusschen Jacob Lombart, poorter van Brugge, en Noël Sarec, schipper uit St. Pol de Léon, aan wien door eerstgenoemde was opgedragen met laken en andere goederen van Walcheren naar Lissabon te varen en vandaar naar het eiland Madeira naar Jacob's broeder, die suiker zou laden in Noël's schip, dat door hem weer naar Arnemuiden zou worden gevoerd, waar het door genoemden Lombart in ontvangst zou worden genomen.

Thans een enkel woord over de organisatie van het Bretonsche scheepvaartverkeer.

Staan ons tengevolge van de omstandigheid, dat het archief der stad, door Richelieu naar Parijs gevoerd, sindsdien is verbrand, slechts weinig gegevens ten dienste betreffende het ver-

---

<sup>1)</sup> Reeds in November 1497 is sprake van vervoer van fruit van Andalusië door een schipper van Ile de Groix naar Arnemuiden, wiens geschil hierover met een koopman van Dublin de Middelburgsche wet te behandelen kreeg: zie Bronnen, no. 423, noot. Voor geschil over de vracht van malvezij, in Maart 1498 berecht, zie t.a.p., no. 430.

<sup>2)</sup> In 1508 reeds vervoerde een schipper van Loctudy voor een koopman van Rouaan koren van St. Valéry naar het Iberisch schiereiland, en bracht van Lissabon een lading peper en zout naar Arnemuiden: zie t.a.p., nos. 477, 478.

<sup>3)</sup> T.a.p., no. 845.

<sup>4)</sup> T.a.p., no. 422.

keer der Bretons in de wijn- en zouthaven La Rochelle<sup>1)</sup>, ten aanzien van hunne relaties met de kooplieden van Bordeaux in verband met het vervoer van wijn en weed<sup>2)</sup> vandaar naar Walcheren zijn wij voortreffelijk ingelicht door de reeds genoemde vrachtcontracten, bewaard in de notarieele protocollen der Girondestad. Het oudstbekende stuk, dat ons omtrent deze verhouding een inzicht geeft, dateert van Maart 1471<sup>3)</sup>. Johan Michel, „marchant, demourant à Conquet en l'avescat de Léon au ducat de Bretagne, seigneur d'una carvella, nompnada la Juliana de Conquet” — het stuk is nog gesteld in het Gasconsch —, verklaarde toen, dat twee kooplieden van Bordeaux in zijn schip hadden geladen zekere hoeveelheid wijn, om die te voeren naar Sluis in Vlaanderen of Middelburg in Zeeland tegen een overeengekomen vrachtprijs; de gewone reductie werd bedongen, dat 21 vaten zouden worden gerekend voor 20<sup>4)</sup>, en bepaald, dat de vracht zou worden betaald 21 dagen<sup>5)</sup> na de ontlading der karveel. Bovendien nam de Breton het risico van confiscatie door de Engelschen op zich en beloofde in dat geval aan de kooplieden 8 schilden per vat. Normatief is dit niet, en op twee punten wijkt het stuk van de voor dit verkeer gangbare en meest voorkomende chertepartijen af. Want vooreerst laat het, anders dan later gebruikelijk is, de keus open tusschen Sluis en Middelburg<sup>6)</sup>; de beslissing daaromtrent wordt (in de andere stukken) aan den koopman-bevrachter overgelaten<sup>7)</sup>. Of hierbij uitsluitend moet worden gedacht aan de naflikkering der aantrekkingskracht, die

<sup>1)</sup> Voor de uitspraak van burgemeesters en schepenen van Middelburg in het geschil tusschen een schipper van Audierne en een koopman uit Touraine over vervoer van wijn van La Rochelle naar Sluis of naar Zeeland, zie t.a.p., no. 432 (1498). Voor verzending van visch van Middelburg naar La Rochelle door middel van een schipper van Blavet, zie t.a.p., no. 485 (1509).

<sup>2)</sup> Weed, een product van de zonnige landouwen om Toulouse, werd somtijds tezamen met wijn, soms ook alleen, door Bretons voor kooplieden uit die plaats of uit het nabijgelegen Albi van Bordeaux naar Walcheren gevoerd; na 1625 echter komt het niet meer voor. Zie t.a.p., nos. 397, 404, 406, 407, 410, 456, 457, 461—463, 479, 499, 529, 530, 535 en appendix II.

<sup>3)</sup> T.a.p., no. 251.

<sup>4)</sup> Deze reductie gold reeds in de veertiende eeuw: zie t.a.p., p. 11, 12.

<sup>5)</sup> Dit komt het meest voor. Eenmaal wordt van 20 dagen gesproken: no. 424 (1497), doch dit is vermoedelijk wel een schrijffout. Ook 31 dagen wordt genoemd (zie nos. 404, 405, 407 (1497), en ook 14 dagen (nos. 580 (1528) en 681 (1547)).

<sup>6)</sup> Zie ook t.a.p., nos. 244 (1470), 287 (1475), 289 (1476), 418 (1497); zie ook hierboven, noot 1.

<sup>7)</sup> Een enkele maal, niet vaak (zooals Sneller, Bijdragen VI 8, blz. 202, beweert, en wat niet geheel onaannemelijk zou lijken in de overweging, dat hij de gelegenheid der markt moest aanzien en naar bevind van zaken moest handelen), ook aan den schipper; zie b.v. Bronnen, no. 440.

Brugge op het einde der vijftiende eeuw nog op de Bretons zou hebben gehad <sup>1)</sup>, dan wel of ook andere factoren hierbij een rol hebben gespeeld <sup>2)</sup>, is moeilijk uit te maken; vast staat echter, dat ook andere alternatieven worden genoemd <sup>3)</sup>, doch in de zestiende eeuw, met slechts twee uitzonderingen <sup>4)</sup>, uitsluitend op Middelburg of Arnemuïden wordt bevracht.

In de tweede plaats neemt de Breton in dit contract een zeer uitzonderlijke positie in. Want niet alleen hebben wij geen ander voorbeeld van een dergelijke combinatie aangetroffen en schijnen in alle andere akten de Bretons niet boven de rol van zich verhuurend vrachtschipper <sup>5)</sup> te zijn uitgekomen <sup>6)</sup> —, ook een zoo groote mate van zelfstandigheid als bovengenoemde akte voor onzen schipper vertoont, komt weinig voor; veeleer wordt somtijds met name gestipuleerd, dat de „fortune de mer ou de guerre ou autrement” voor rekening zal komen van den bevrachter <sup>7)</sup>, die zijn goed zelf vergezelt <sup>8)</sup>.

Aan den anderen kant mist dit contract een zeer specifieke bepaling, die in de meeste der andere chertepartijen wel voorkomt, nl. het beding, waarbij de financieele verhouding tusschen bevrachter en schipper wordt geregeld. Bekijken wij daarvoor het contract, 25 Maart 1494 gesloten tusschen eenige kooplieden van Bordeaux <sup>9)</sup> en een schipper uit Penmarch, het oudstbewaarde

<sup>1)</sup> Een der laatste herinneringen van het verkeer der Bretons aan het Zwin is misschien wel de grafzerk van Ivo Quertouch van Audierne (†1532), die in het museum te Sluis wordt bewaard: zie mr. P. C. Bloys van Treslong Prins, Genealogische en heraldische merkwaardigheden in en uit de kerken der provincie Zeeland (Utrecht, 1919), blz. 244.

<sup>2)</sup> Zouden bv. oorlogstoestand en neutraliteitsverhoudingen hierop niet van invloed kunnen zijn geweest?

<sup>3)</sup> Bv. Picardië, Vlaanderen of Zeeland (zie Bronnen, nos. 282 (1475), 288 (1476), 353 (1486), 425 (1497) of Engeland, Sluis of Middelburg (nos. 281, 283 (1475)).

<sup>4)</sup> Zie t.a.p., no. 681, keus tusschen Morlaix en Middelburg (1547), en no. 714, keus tusschen Londen en Middelburg (1550).

<sup>5)</sup> Sneller, Bijdragen VI 1, blz. 206.

<sup>6)</sup> Slechts twee kooplieden uit Bretagne, die zich van Bretonsche schepen bedienen, komen in het hier besproken verkeer voor: zie Bronnen, nos. 282 (1475) en 681 (1547).

In de zoutvaart echter treden, althans in de 15e eeuw, de Bretonsche schippers ook als (mede) bevrachters op: zie Sneller, Walcheren, blz. 94.

<sup>7)</sup> Zie bv. Bronnen, nos. 529, 593, 681, waar vergoeding der averij aan den schipper is gestipuleerd.

Een akte van 1475 echter (no. 282) laat het risico voor rekening van den Breton.

<sup>8)</sup> Ging deze niet mede, dan geschiedde de verkoop vaak ter bestemmingsplaats door een gemachtigde van den koopman, en niet door den schipper: zie bv. t.a.p., nos. 473, 530.

<sup>9)</sup> Ook Middelburgsche kooplieden bevrachtten te Bordeaux Bretonsche schepen: zie b.v. t.a.p., nos. 332 (1483), 446 (1500).

van dergelijke akten, die louter naar Walcheren destineeren <sup>1)</sup>. Na omschrijving der gangbare bepalingen omtrent lading, bestemming, vracht enz. vermeldt het stuk: „et ont confessé les dits marchans, que le maistre (d.w.z. de schipper) leur a presté” zekere voor ieder hunner afzonderlijk genoemde som gelds, welke hem te Arnemuiden binnen bepaalden tijd zou worden gerestitueerd.

Wat is de juiste beteekenis dezer „leening”?

Prof. Sneller meent daaruit te mogen concludeeren, dat ook toen de wijnkooplieden in het Zuiden van Frankrijk er krap voor zaten en dat, gelijk in de zeventiende eeuw die van Nantes gebukt gingen onder de kapitaalmacht der Hollandsche wijnhandelaren, in de vijftiende een zestiende eeuw voor de kooplieden van Bordeaux de Bretonsche vrachtschippers als geldschietter optraden <sup>2)</sup>. De letterlijke zin der clause — *par maniere de prest*, zooals vele akten het noemen <sup>3)</sup> — moge hiertoe aanleiding geven, het is toch niet wel denkbaar, dat dit de juiste verklaring dezer verhouding zou zijn. De wijnkooplieden van Bordeaux zouden de schuldenaars zijn der Bretonsche schippertjes! *Credat Judaeus Appella!* Aannemelijker lijkt ons het omgekeerde, en in deze „leening” meenen wij de manier te moeten zien, waarop de koopman zich dekte tegenover een vreemden schipper, die zijn waren voeren zou naar verre streken. Het door den Breton verschoten bedrag zou dus als onderpand voor de uitvoering van zijn opdracht moeten worden beschouwd <sup>4)</sup>.

Wat den omvang van het warenverkeer der Bretons betreft, staan ons maar weinig bruikbare gegevens ten dienste. De rekeningen van den waterbaljuw geven van 1519 tot 1549, in diverse redactie <sup>5)</sup>, cijfers omtrent inhoud of lading der aangekomen

<sup>1)</sup> T.a.p., no. 397.

<sup>2)</sup> Sneller, Bijdragen VI 1, blz. 205, 207.

<sup>3)</sup> In 1547 echter heet het, dat de schipper „sera tenu bailler 12 écus (aan den bevrachter), quant les dits vins seront chargez” (Bronnen, no. 681).

<sup>4)</sup> Zie ook de overeenkomst van 1520 (t.a.p., no. 549), waarbij de koopman verklaarde het geld te hebben ontvangen „au péril et fortune de la mer et du dit maistre”.

<sup>5)</sup> Soms spreekt de baljuw van schepen *van* of *met* zooveel honderd zout, maar ook: *groot* zooveel honderd zout. In de rekeningen 1534/35 en vlg. wordt speciaal ten aanzien der Bretons vermeld: „*gelevert*” zooveel honderd zout.

In het plakkaat op de betaling van het ankeragegeld van 7 October 1531 (zie Eerste Copulaatboek — Rijksarchief Zeeland — f. 414) echter wordt hem o.a. opgedragen te noteren de grootte der ankerende schepen. Het is echter de vraag, of „grootte” op den scheepsinhoud dan wel op de lading slaat.

schepen of openen de mogelijkheid uit het ontvangen bedrag, daar de norm van betaling bekend is <sup>1)</sup>, het totaal der aangevoerde goederen te berekenen. Maar hoezeer het om meer dan één reden aannemelijk te achten is, dat met de opgegeven hoeveelheid der honderden en vaten de werkelijk aangebrachte warenvoorraad, en niet de grootte van de schepen is bedoeld <sup>2)</sup>, absolute zekerheid hebben wij hieromtrent niet. Aannemende echter, dat inderdaad de werkelijk aangevoerde lading wordt vermeld, hebben wij hiervan een tabel bewerkt, die hierachter als bijlage volgt <sup>3)</sup>. Al te groote beteekenis hebben deze cijfers niet; hun voornaamste belang is, dat zij de ups en downs ook van het goederenverkeer demonstreeren, maar het aandeel der Bretons in den warenoverslag ter reede van Walcheren geven zij, waar aanwijzingen omtrent de andere naties geheel of bijna geheel ontbreken <sup>4)</sup>, niet aan.

Ook is het, jammer genoeg, uit de beschikbare gegevens niet op te maken, of de Bretons, die op de Walchersche rêê hun wijn of zout, of ook wel andere waren <sup>5)</sup>, hadden gelost, grootendeels geladen of geballast de thuisreis aanvaardden. Dat echter in ieder geval een deel hunner niet zonder retourlading van Walcheren vertrok, kan blijken uit een aantal hieromtrent bewaarde gegevens, waaruit wij zien, dat met name haring door hen werd meegenomen. Bekend zijn de tribulatiën, waarin de Middelburgsche

<sup>1)</sup> Nl. voor iedere honderd zout 1 sc., voor ieder vat wijn 1 gr.

<sup>2)</sup> Voor de waarschijnlijkheid van het eerste pleit de overweging, dat, indien de grootte der schepen bedoeld was, er veel meer dan thans het geval is uniformiteit in de opgegeven zou moeten zijn. Immers, het is toch niet wel aannemelijk, dat zoovele scheepstypen gangbaar zouden zijn geweest, als in de ankeragelijsten verschillende cijfers worden genoemd.

Dat de begrippen grootte van schip en van lading elkaar niet dekken, blijkt ook uit de rekening der geconfiskeerde goederen (Inventaris Fruin, no. 445), waar wordt gesproken van een schip, „groot 7 honderd zout”, dat blijkt te bevatten: 7½ honderd zout, 3 rollen canefas, 12 pijpen bisquit, 5 tonnen teer! Ook worden vaak andere goederen, bv. balen „rollen” tot vaten herleid. Voor zout en wijn echter schijnen de gegeven aanwijzingen wel bruikbaar.

<sup>3)</sup> Zie bijlage II.

<sup>4)</sup> Slechts voor den zoutaanvoer der Portugeezen staan ons eenige gegevens ten dienste. Deze bedroeg:

1524/25	537	honderd.	
1525/26	282	„	1 quartier.
1526/27	318	„	3 „ .
1527/28	271	„	1 „ .
1528/29	826	„	

<sup>5)</sup> Bv. brandewijn (Bronnen, nos. 716, 717), honig, was en terpentijn (nos. 580, 583, 717); zie ook meergenoemde appendix II.

koopman Jan Bernart in 1508 geraakte door het wangedrag van een schipper uit Blavet, die voor hem een partij gedroogde „schrey”, in Amsterdam gekocht, naar La Rochelle zou brengen <sup>1)</sup>, maar talrijker zijn de gevallen, waarin haring wordt ingeladen <sup>2)</sup>. En ook uit algemeen oogpunt is dit van belang. Immers, het is een merkwaardige economische cirkelgang, die zich hierbij voltrekt <sup>3)</sup>. De Bretonsche scheepvaart voerde het grofkorrelige Baaizout aan, dat door de Zeeuwsche, en ook Walchersche <sup>4)</sup>, nijverheid werd gezuiverd; het witte gezoden zout werd in de haringvisscherij aangewend, en het product dier visscherij vormde de vracht voor de thuisvarende Bretonsche schepen.

Op het einde der zestiende eeuw, toen de vaart der Bretons naar Walcheren zienderoogen begon af te nemen, kwam ook in de door hen aangevoerde goederen tengevolge van de wijzigingen in het Europeesche handels- en scheepvaartverkeer ingrijpende verandering. Wijn en zout namen niet langer de overwegende plaats in, die zij zoolang hadden bekleed. Thans waren het meer de producten van het eigen land: honig, gerst, tarwe en rogge, die hunne lading uitmaakten <sup>5)</sup>. Niet alleen numeriek, doch ook ten aanzien van hunne positie als vrachtaarders neigde de eens zoo belangrijke scheepvaart der Bretons naar Walcheren ten onder.

---

<sup>1)</sup> Sneller, Walcheren, blz. 92; Bronnen, nos. 481, 484, 485.

<sup>2)</sup> Bronnen, nos. 446, 450, 460, 496, 597, 637.

<sup>3)</sup> Sneller, Walcheren, blz. 109.

<sup>4)</sup> Voor het „zelhuis, te Arnemuyde tot oirbaer der visscherie” opgericht, zie J. H. de Stoppelaar, Inventaris van het oud-archief van Middelburg, no. 308.

<sup>5)</sup> Slechts enkele schippers van Nantes voerden in de dertiger jaren der 17e eeuw nog wijn aan.

BIJLAGE I.

OVERZICHT VAN DE HAVENS VAN AFVAART DER BRETONSCHE SCHIPPERS, DIE NAAR WALCHEREN ZIJN GEKOMEN, 1565—1571

HAVENS	1565-66 <sup>1)</sup>	1566-67 <sup>1)</sup>	1567-68 <sup>2)</sup>	1568-69 <sup>2)</sup>	1569-70 <sup>2)</sup>	1570-71 <sup>2)</sup>
Sluis . . . . .	—	—	1	—	—	—
Calais . . . . .	—	—	—	1	1	—
Rouaan . . . . .	1	—	—	—	—	—
Bretagne . . . . .	1	7	8	4	4	5
Armentiers <sup>3)</sup> . . . . .	—	—	—	11	26	1
Baai . . . . .	—	—	3	5	8	4
Olonne . . . . .	—	—	4	—	—	7
La Rochelle . . . . .	32	42	1	—	—	1
Il de Ré . . . . .	6	2	19	1	—	13
Oléron . . . . .	—	—	7	2	—	16
Brouage . . . . .	—	—	23	5	—	43
Charente . . . . .	9	9	—	—	—	—
Cognac . . . . .	2	9	—	—	—	—
Marenes . . . . .	—	—	—	—	—	1
Seudre . . . . .	—	—	5	—	—	10
Bordeaux en omge- ving . . . . .	31	47	2	—	—	1
Condado . . . . .	6	4	—	—	—	—
Coruña . . . . .	—	—	—	—	—	1
Lepe . . . . .	1	3	—	—	—	—
Porto . . . . .	1	—	—	—	—	—
Lissabon. . . . .	—	—	12	6	1	16
Portugal . . . . .	—	—	1	—	1	—
San Lucaz . . . . .	4	—	—	—	1	3
Gibraltar . . . . .	5	2	—	—	—	—
Madeira . . . . .	—	—	—	—	1	—
Can.eilanden . . . . .	2	—	—	—	—	—
Ongenoemd . . . . .	—	1	2	2	5	5
Totaal 6 . . . . .	101	126	88	37	48	127

<sup>1)</sup> Uit de rekening van de heffing van 5 sc. per vat van te Middelburg aangevoerden wijn (Bronnen, nos. 776—782).

<sup>2)</sup> Uit de rekeningen van den waterbaljuw, wacht te Arnemuiden (vrnl. zout).

<sup>3)</sup> Noirmoutier.

BIJLAGE II.

STATISTIEK VAN DEN WIJN- EN ZOUTAANVOER DER  
BRETONS TE ARNEMUIDEN, 1518—1550

PERIODE	WIJN	ZOUT
1518- 6-24 — 1525- 7-31	7024 vaten	2541 h. <sup>1)</sup> 2 kw. <sup>2)</sup>
1519- 6-24 — 1520- 6-23	9307 vaten	2465 h. 2 kw.
1520- 6-24 — 1521- 8- 1	8850 vaten	3877 h. 2 kw.
1524- 8- 11— 1525- 7-31		346 h. 1 kw.
1525- 8- 1 — 1526- 4-30	3020 vaten	889 h. 1 kw.
1526- 5- 1 — 1527- 4-30	5828 vaten	2814 h. 2 kw.
1527- 5- 1 — 1528- 2- 9	696 vaten	2124 h. 3 kw.
1528- 2-10 — 1529-10-31	1368 vaten	403 h. 1 kw.
1532-11- 1 — 1533-10-31	1595 vaten <sup>3)</sup>	3635 h. 3 kw.
1533-11- 1 — 1534-10-31	3446 vaten	4835 h. 2 kw.
1535-11- 1 — 1536-10-31	1925 vaten	420 h. 3½ kw.
1537-11- 1 — 1538- 7-31	225 vaten	
1538- 8- 1 — 1539- 7-31		3012 h. 2 kw.
1539- 8- 1 — 1540- 7-31		1873 h. 2 kw.
1540- 8- 1 — 1541- 7-31		1782 h. 2 kw.
1547-11- 1 — 1548-10-31		358 h.
1549-11- 1 — 1550-10-31		1482 h. 2 kw.

<sup>1)</sup> Honderd =  $7\frac{1}{2}$  Hanzelast =  $18\frac{3}{4}$  registerton.

<sup>2)</sup> Kwartier =  $\frac{1}{4}$  honderd.

<sup>3)</sup> Vermoedelijk meer, daar ook onder „niet genoemd” wijn zal zijn begrepen.