

Luit van der Tuuk

DE EERSTE
GOUDEN
EEUW

*Handel en scheepvaart in de
vroege middeleeuwen*

(1)

INLEIDING

.....

Leudast liep langs de huizen van de kooplieden, bekeek hun handelswaar, liet zilver afwegen en bekeek allerlei sieraden. ‘Deze zaken wil ik kopen,’ zei hij, ‘want ik heb nog heel wat goud en zilver.’

(Gregorius van Tours, *Historiën*, boek 6, hoofdstuk 32)

.....

Het is alsof Leudast in dit fragment uit de zesde eeuw gewoon door een winkelstraat liep om boodschappen te doen. Veel lijkt er dus niet veranderd, maar schijn bedriegt. Gregorius beschreef een stad in Gallië, in het huidige Frankrijk, waar de klassieke cultuur nog volop leefde. In de Romeinse periode was er een bloeiende handel ontstaan tussen agrarische en ambachtelijke productiecentra op het platteland en welgestelde afnemers in de steden. Na de val van het West-Romeinse Rijk raakten veel van deze steden in verval, waardoor de handel in de vroege middeleeuwen ineenschrompelde.

In menig geschiedenisboek vinden we dat de vroegmiddeleeuwse samenleving een agrarische was, waarin handel en nijverheid geen rol van betekenis speelden. De boerenbevolking in onze contreien was arm en te veel met overleven bezig om aan handelsactiviteiten toe te komen. Nu valt het niet te ontkennen dat alles op het boerenbedrijf gericht was, waarin vrijwel iedereen werkzaam was. Toch moeten we de veronderstelde geringe betekenis van de handel nuanceren.

Er waren in onze streken nauwelijks echte steden te vinden, zoals in Gallië, waardoor zich amper een regionale handelstraditie kon ontwikkelen. Desondanks waren de kustbewoners zich op de handel gaan richten. Dat komt omdat zij voor een belangrijk deel op veeteelt en schapenhouderij aangewezen waren, waardoor zij vanouds buiten hun eigen woongebied moesten handelen om aan levensmiddelen zoals graan te komen. Dat bleek een gelukkige stap vanwege de gunstige ligging van het Vlaams-Nederlandse kustgebied te midden van opkomende koninkrijken rond de Noordzee. De bewoners van onze kusten werden daardoor dé kooplieden en vrachtvaarders van Noordwest-Europa. Ze verhandelden agrarische overschotten en ambachtelijke producten uit het Frankische kerngebied en stimuleerden daarmee op ongekende wijze de economie. In de dagen van Karel de Grote beleefde de handel in onze streken zelfs een heuse Gouden Eeuw, de eerste in de geschiedenis van de Lage Landen.

Om te zien hoe de handel zich bij ons ontwikkeld heeft, gaan we dieper in op verschillende facetten van het vroegmiddeleeuwse handelsverkeer. We begin-

nen met de agrarische producenten die aan het begin van de handelsketen stonden. Maar we kijken ook naar vissers, handwerkers en anderen, zoals degenen die bodemschatten opdolven of houtskool brandden, voordat we ons met het handelsverkeer zelf gaan bezighouden. We bekijken hoe de handel – het uitwisselen van goederen en diensten – zich ontwikkelde: eerst lokaal, dan interregionaal en uiteindelijk de verre handel. We verdiepen ons in juridische kwesties, zoals marktrecht en handelsverdragen. We volgen de goederen die door de handen gingen van kooplieden, zonder wie het handelsverkeer niet mogelijk was. Daarom gaan we op zoek naar deze hoofdrolspelers, naar het kader waarbinnen zij moesten opereren en de machthebbers met wie zij te maken hadden. Steeds weer blijkt hoezeer handel en politiek met elkaar verweven waren. We zullen zien dat de handel in de vroege middeleeuwen heel anders functioneerde dan tegenwoordig. Er waren vrije ondernemers en aan een heer gebonden handelaren. Ze hadden dus niet allemaal dezelfde rechtspositie, om maar eens een aspect te noemen.

We beschouwen de handelsroutes van kooplieden en transporteurs, hun vervoermiddelen over land en in het bijzonder over water. We komen meer over de handel te weten wanneer we die vanuit een verkeerstechnische kant bezien. Dat doen we door vooral naar de gebruikte schepen te kijken, omdat die van groot belang waren als transportmiddel voor handelsgoederen. We volgen de koopvaardij in haar ontwikkeling. Grootte en type bepalen voor wat voor soort vervoer schepen werden gebruikt: op volle zee, als kust- of waddenvaartuig of voor het vervoer op binnenwateren. De bouwwijze bepaalde ook hoe afmeerplaatsen ingericht moesten worden. Daar ontstonden de handelscentra waar kooplieden en vrachtvaarders over opslagmogelijkheden en andere faciliteiten beschikten. Deze havenplaatsen zijn onverbrekelijk met het handelsverkeer verbonden en zullen dan ook van verschillende kanten belicht worden. Naast het algemene beeld dat van deze plaatsen geschetst wordt, komen enkele specifieke handelscentra aan bod, zowel in onze streken als daarbuiten. In afzonderlijke tekstinzetten, verspreid over het boek, *zoomen we in* op deze havenplaatsen, waarvan we ons een zo



Mes met houten gevest in de vorm van een vogel. Hamme, collectie Van Bogaert-Wauters.

goed mogelijk beeld trachten te vormen. We proberen bij wijze van spreken de geur van teer en gerookte vis op te snuiven.

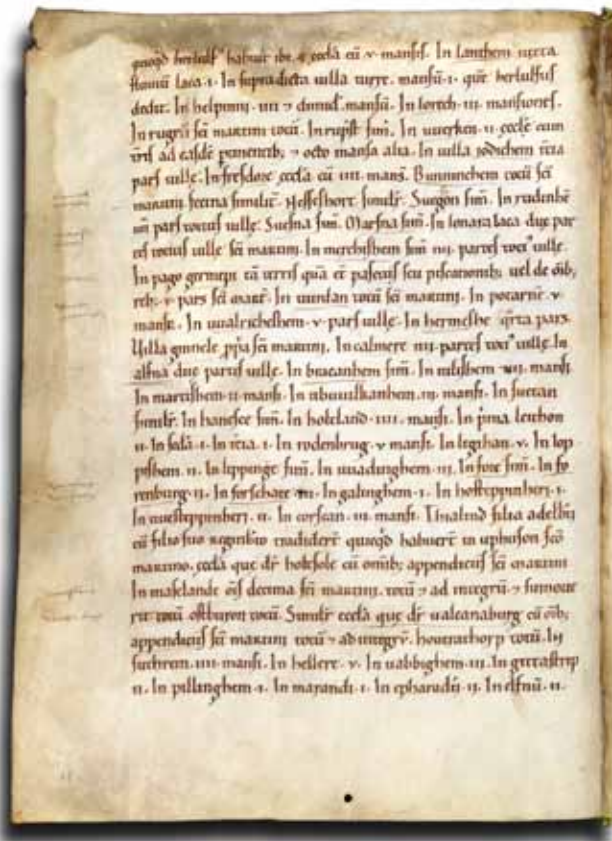
We verkennen de periode van de vroege middeleeuwen in Noordwest-Europa, de gebieden rond de Noord- en de Oostzee. Maar het zwaartepunt ligt in onze eigen contreien: de benedenloop van de grote rivieren en het kustgebied van wat nu Nederland en België is. Het zijn streken die ooit in de uiterste periferie van het Romeinse Rijk lagen en daardoor maar oppervlakkig geromaniseerd waren.

We bekijken een tijdvak dat moeilijk te begrenzen is – ieder gekozen tijdstip is in dezen kunstmatig. Dat begint op het moment waarop de Romeinen definitief hun greep op Noordwest-Europa verloren hadden, ergens in de vijfde eeuw. En de periode eindigt op het moment waarop vroegmiddeleeuwse handelsknooppunten ten onder gingen om plaats te maken voor een nieuw type steden dat tot vandaag is blijven voortbestaan. Die overgang vond voornamelijk in de tiende eeuw plaats, een echte cesuur valt er niet aan te wijzen. Er zijn natuurlijk andere manieren om het einde van de vroege middeleeuwen te definiëren, maar in dit kader kiezen we voor een economisch perspectief.

We nemen de handel in al zijn verscheidenheid op een thematische en niet op een chronologische wijze onder de loep. Daardoor zou onterecht de indruk kunnen ontstaan dat we met een statische wereld te maken hebben, waarin op economisch gebied niets veranderde. Gedurende de hele vroege middeleeuwen bleef de omvang van de handel beperkt. Boerenfamilies produceerden en consumeerden voornamelijk hun eigen landbouwproducten. Daardoor werd er aanvankelijk slechts een beperkte uitwisseling van goederen aan de gang gehouden. Alleen de elite nam luxeproducten af. Naarmate landbouwmethoden verbeterden, werden er meer verhandelbare overschotten geproduceerd. Aan die handel kwam langzamerhand steeds meer klinkende munt te pas. In de loop van de tijd veranderde er dus wel degelijk het een en ander.

We volgen de gang van zaken van het handelsverkeer en proberen die met contemporaine teksten te staven, ook al is dat niet eenvoudig. Want de schriftelijke bronnen die ons zijn overgeleverd, gaan voornamelijk over het formele deel van de handel, over tolheffing of marktrechten. De kennis daarvan hebben we vooral te danken aan officiële stukken, waarin rechten beschreven zijn die met de handel te maken hebben. Dergelijke privileges waren voornamelijk aan kloosters en kerken verleend. Lijsten met bezittingen en rechten van religieuze instellingen zijn dan ook bijzonder leerzaam. Soms zijn dergelijke registers net als een polyptiek, een veelluik, in meerdere kolommen verdeeld

en worden dan ook zo genoemd. Naast deze kerkelijke overzichten vinden we ook in de wetgeving van de Frankische vorsten het nodige over de formele kant van het handelsverkeer terug. Maar het is lastig om wat over de dagelijkse gang van zaken terug te vinden en details te achterhalen van het reilen en zeilen van de kooplieden op wie de vroegmiddeleeuwse handel dreef. De schaarse geschriften die daar nog wat over te melden hebben, werden meestal door geestelijken vervaardigd die niets met handelaren ophadden. Ze fulmineerden tegen de commercie, hoewel ze die ironisch genoeg zelf met hun grootgrondbezit aangezwengeld hadden. Het beeld dat de geestelijkheid heeft geschetst, is gekleurd en vertoont vele lacunes. Speciaal in verhalen over rondreizende missionarissen komen we een enkele keer, en dan meestal nog terloops, handelaren en vrachtvaarders tegen. Deze predikers waren voor hun eigen vervoer nu eenmaal van handelende varengasten afhankelijk. Soms gaven ze bij wijze van stichtend voorbeeld – hoe het niet moest – een beschrijving van de handelwijze van een koopman.



Blad uit het goederenregister van de Utrechtse kerk. Afschrift uit het Liber Donationum van de Utrechtse Dom uit de twaalfde eeuw. Het Utrechts Archief.

Behalve geschriften van de geestelijkheid gunnen IJslandse saga's en getuigenissen van Arabische gezanten en kooplieden ons een blik op het doen en laten van varende ondernemers, waarbij ze pikante details soms niet schuwen. De IJslandse teksten zijn weliswaar pas in de dertiende eeuw of zelfs nog later te boek gesteld, maar ze gaan vaak terug op mondeling overgeleverde verhalen uit de negende tot de elfde eeuw. Daarbij moeten we er wel voor beducht zijn dat veel details niet zo oud hoeven te zijn.

De schaarse teksten staan ons lang niet altijd toe dat we een eenduidig antwoord op alle vragen kunnen vinden. Regelmatig zijn we gedwongen onze toevlucht te nemen tot wat ruimer vloeiende bronnen uit een latere periode waarin we een situatie beschreven vinden die vermoedelijk al eerder bestond. Daar is op zichzelf niets tegen, mits we voorzichtig met de gegevens omgaan.

Door een gebrek aan geschreven bronnen is het niet vreemd dat het vroegmiddeleeuwse handelsverkeer traditioneel vanuit een archeologisch gezichtspunt bekeken wordt, ook al hebben we met een vraagstuk te maken dat zich bij uitstek voor een multidisciplinaire benadering leent. Archeologisch onderzoek brengt handelsbetrekkingen, handelsroutes en afzetgebieden in kaart en toont ook veel van de verhandelde goederen. Daaruit valt bijvoorbeeld op te maken dat er al vroeg een wijdverbreid handelsnetwerk was. Die conclusie kan ook worden getrokken uit muntvondsten en het daarna volgende numismatische onderzoek. Maar over de mensen achter het handelsverkeer, hun maatschappelijke en juridische positie, de sociale structuur van hun handelsbetrekkingen, komen we zo weinig te weten. En datzelfde geldt ook voor degenen die aan het begin van de handelsketen stonden. Met deze agrarische en ambachtelijke producenten openen we onze zoektocht naar handel en scheepvaart in de vroege middeleeuwen.