



**UvA-DARE (Digital Academic Repository)**

**Weltwirtschaftszentren. 6: Amsterdam**

Lesger, C.

*Published in:*  
Enzyklopädie der Neuzeit. - 14

[Link to publication](#)

*Citation for published version (APA):*  
Lesger, C. (2011). Weltwirtschaftszentren. 6: Amsterdam. In F. Jaeger (Ed.), Enzyklopädie der Neuzeit. - 14 (pp. 955-959). Stuttgart/Weimar: J.B. Metzler.

**General rights**

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

**Disclaimer/Complaints regulations**

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

Textilgewerberegionen u. a. in den Vereinigten Niederlanden, die ökonomischen wie polit. Probleme Spaniens, der zunehmende  $\uparrow$ Merkantilismus und die Kriege Ludwigs XIV. trugen zu Antw.s Niedergang bei. Nach und nach entwickelte sich die Stadt zu einem Regionalzentrum zurück, und seine Einwohnerzahl sank auf 46 000 (um 1755). Erst nachdem die Schelde 1792 für die Hochseeschifffahrt geöffnet worden war und im 19. Jh. die  $\uparrow$ Industrialisierung Belgiens und des Ruhrgebiets eingesetzt hatte, wurde Antw. wieder zu einem zunehmend wichtigen Handelsplatz.

→ Börse; Hafencity; Handelsbörse; Handelsräume; Handelsstadt; Metropole; Welthandelsplätze; Weltwirtschaft

- [1] R. BAETENS, *De nazomer van Antwerpens welvaart. De diaspora en het handelshuis De Groote tijdens de eerste helft der 17de eeuw*, 1976 [2] D. J. HARRELD, *High Germans in the Low Countries. German Merchants and Commerce in Golden Age Antwerp*, 2004 [3] P. M. M. KLEP, *Het Brabantse stedensysteem en de scheiding der Nederlanden, 1565–1650*, in: *Bijdragen tot de Geschiedenis (bijzonderlijk van het aloude hertogdom Brabant)* 73, 1990, 101–129 [4] C. LESGER, *The Rise of the Amsterdam Market and Information Exchange. Merchants, Commercial Expansion and Change in the Spatial Economy of the Low Countries, c. 1550–1630*, 2006 [5] M. LIMBERGER, »No Town in the World Provides More Advantages«. *Economies of Agglomeration and the Golden Age of Antwerp*, in: P. O'BRIEN et al. (Hrsg.), *Urban Achievement in Early Modern Europe. Golden Ages in Antwerp, Amsterdam and London*, 2001, 39–62 [6] H. SOLY, *Urbanisme en kapitalisme te Antwerpen in de 16de eeuw. De stedenbouwkundige en industriële ondernemingen van Gilbert van Schoonbeke*, 1977 [7] H. VAN DER WEE, *The Growth of the Antwerp Market and the European Economy (14<sup>th</sup>–16<sup>th</sup> Centuries)*, 3 Bde., 1963 [8] H. VAN DER WEE / J. MATERNÉ, *Antwerp as a World Market in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*, in: J. VAN DER STOCK (Hrsg.), *Antwerp. Story of a Metropolis (16<sup>th</sup>–17<sup>th</sup> Centuries)*, 1993, 19–32.

Clé Lesger (Ü: S. P.)

## 6. Amsterdam

- 6.1. Grundlagen
- 6.2. Die Entwicklung zu Beginn der Neuzeit
- 6.3. Blütezeit
- 6.4. Stagnation und Niedergang

### 6.1. Grundlagen

Die frühe Geschichte Amsterdams (= Amst.) entspricht derjenigen anderer Städte in den Torfmoorgebieten der heutigen Provinzen Holland und Utrecht. Ab dem 11. Jh. wurden die Moore trockengelegt und für die Landwirtschaft erschlossen ( $\uparrow$ Torf). Aufgrund von Entwässerung sank der Torfboden jedoch ab, sodass  $\uparrow$ Deiche gegen den Einbruch des Meeres notwendig wurden ( $\uparrow$ Landesausbau). Wo Moorflüsse ins Meer mündeten, wurden Dämme mit Schleusen errichtet. Gegen 1270 wurde in der Amstel ein Damm gegen das Eindringen

des Meerwassers in das tiefer gelegene Hinterland gebaut (daher der Name der Stadt).

Gegenüber anderen Dammstädten hatte Amst. einen Standortvorteil: Es war das Tor nach Holland und gleichzeitig ein wichtiger Umschlagplatz auf der bedeutenden Handelsroute zwischen Norddeutschland – über Zuiderzee (heute IJsselmeer), IJ (deren früheren Nebenarm) und Binnenwasserwege – und den wirtschaftlich stärker entwickelten sowie bevölkerungsreicheren Provinzen Brabant und Flandern. Außerdem verfügte es über beste Verbindungen zu den  $\uparrow$ Hanse-Städten auf der anderen Seite der Zuiderzee (Deventer); über die IJssel waren zudem das dt. Rheingebiet und der wichtige  $\uparrow$ Stapel-Platz Köln leicht zu erreichen.

### 6.2. Die Entwicklung zu Beginn der Neuzeit

Da das Absinken des sumpfigen Bodens den Getreideanbau erschwerte, stellten seit dem SpätMA viele Bauern auf  $\uparrow$ Rinder-Zucht und  $\uparrow$ Milch-Wirtschaft um. Da beides jedoch arbeitsaufwendig ist und Holland fortan  $\uparrow$ Getreide importieren musste, kam es zu einer Kommerzialisierung der Wirtschaft, d. h. diese konzentrierte sich zunehmend auf Handel und Distribution. Amst. entwickelte sich in der Folge zu einem Zentrum des Seehandels mit Norddeutschland und dem Ostseeraum. Der  $\uparrow$ Ostseehandel deckte den Bedarf der holländ. Bevölkerung an Getreide und den des aufblühenden Gewerbes an Rohstoffen (Holz, Schiffbaumaterialien, Leder, Wachs); außerdem stützte er konkurrenzfähige  $\uparrow$ Schiffahrts- und  $\uparrow$ Schiffbau-Gewerbe in der Umgebung der Stadt. Diese ökonomische Ausrichtung erwies sich angesichts des niederl. Bevölkerungswachstums im 16. Jh. als Vorteil.

Bis zur Mitte des 16. Jh.s entwickelten sich die Niederlande zu einem integrierten Wirtschaftsraum mit regionalen Spezialisierungen: Amst. war der Haupthandelsplatz für Waren aus dem Ostseeraum; von hier aus wurden sie in den Rest des Landes transportiert. Brabant und Flandern bildeten das gewerbliche Zentrum, Antwerpen die wichtigste Schnittstelle des Handels (s. o. 5.): Antwerpen beherrschte bis in die 1570er Jahre den Warenverkehr mit England, der Iber. Halbinsel, Süd- und Mitteleuropa und Norditalien [3, 17–61].

### 6.3. Blütezeit

Dieser Wirtschaftsraum zerfiel während des  $\uparrow$ Niederländischen Aufstands. Die o. g. Spezialisierung der Häfen wurde zu einem Problem, als Antwerpen 1585 von den Spaniern eingenommen wurde und die Front sich zur Grenze zwischen den protest. Vereinigten Niederlanden im Norden (mit Amst.) und den kath. Span. Niederlanden im Süden verfestigte; die Verbindung des

ene Hinterland gebaut

lten hatte Amst. einen nach Holland und Stapelplatz auf der bedeutendsten Handelsstraße – über den Nordsee – über den früheren Nebenfluss der Ems – über den wirtschaftlich bedeutendsten Handelsplatz der nördlichen Niederlande – über den wirtschaftlich bedeutendsten Handelsplatz der nördlichen Niederlande – über den wirtschaftlich bedeutendsten Handelsplatz der nördlichen Niederlande.

### Amst. im 17. Jh. in der Neuzeit

Amst. im Bodens den Getreidehandel, die Milch-Wirtschaft umfasste, die Fischerei und die Holzwirtschaft. Amst. wurde zu einem Zentrum des Handels und der Distribution. Amst. wurde zu einem Zentrum des Handels und der Distribution. Amst. wurde zu einem Zentrum des Handels und der Distribution. Amst. wurde zu einem Zentrum des Handels und der Distribution.

Während des Niedergangs der Amst. als Antwerpen 1585 wurde und die Frontstadt. Vereinigten Niederlande und den kath. Spanische; die Verbindung des

Nordens nach Süddeutschland und Südeuropa sowie zu den Kolonialreichen war damit unterbrochen. Die Situation gewann zusätzlich an Brisanz, als die Wirtschaft Brabants und Flanderns als eine Folge der andauernden Kampfhandlungen in eine Krise geriet und viele Menschen (v.a. Handwerker und Gewerbetreibende) in die Provinz Holland auswanderten und dort für einen Aufschwung sorgten. Die Krise Brabants und Flanderns, der Verlust Antwerpens sowie das Wirtschaftswachstum Hollands schufen für Amst. Möglichkeiten, welche die Stadt zu nutzen wusste. Bereits vor dem Niederl. Aufstand war sie zu Hollands Hauptaußenhandelsplatz geworden, dessen Händlergemeinde nun noch durch zugewanderte Berufskollegen u.a. aus Antwerpen vergrößert wurde [3. 62–180] (s. o. 5.3.).

Im späten 16. und im frühen 17. Jh. erreichte der Amst. Handel fast jede Weltgegend, da die ansässigen Kaufleute Handelsreisen nach Russland, in die Levante, nach Westafrika, in die Karibik und nach Asien ausrüsteten (Handelsgesellschaft). Neben dem traditionellen Handel mit Massengütern wie Getreide setzten sie nun auch auf ertragreiche Geschäfte mit Gewürzen, Seide, Zucker, Gold, Edelsteinen, Farbhölzern (vgl. Farbstoffe) und Tabak. Dieser Handel mit hochwertigen Konsum- und Luxusgütern (engl. *rich trades*) unterstützte im Gegenzug die Entwicklung neuer Gewerbe wie v.a. der Seiden-Weberei, der Zuckerraffination, der Edelsteinschleiferei und der Tabakverspinnung. Als 1602 die *Vereenigde Oostindische Compagnie* (VOC) gegründet wurde, stellten Amst. Kaufleute und Investoren einen Großteil ihres Grundkapitals (Ostindische Kompanien). Mitte des 17. Jh.s liefen jährlich 4000–5000 Schiffe den Hafen der Stadt an.

Von einer Stadt mittlerer Größe mit 25000–30000 Einwohnern (1585) entwickelte sich Amst. bis 1650 zu einer Großstadt mit 175000 Einwohnern und somit zu einer der größten Europas (Metropole, mit Abb. 2) [1]. Neben zahlreichen Zuwanderern aus den südl. Niederlanden, Deutschland und Skandinavien ließen sich dort auch sephardische und aschkenasische Juden (Kaufmannsdiaspora 9.) und im späten 17. Jh. franz. Hugenotten nieder.

Die wirtschaftliche Expansion Amst.s beruhte auf seiner Funktion als Tor (*gateway*; s. o. 1.2.) zum hochentwickelten Hinterland, doch kam der Stadt auch zugute, dass die Niederländer bis zur Mitte des 17. Jh.s im Seehandel kaum europ. Konkurrenz hatten. Unterstützt von einer dynamischen regionalen Wirtschaft und dem Zufluss finanzieller Mittel und ökonomischen Wissens aus anderen Regionen gelang es niederl. Händlern, Reedern (Werft) und Seeleuten in der relativ kurzen Zeitspanne vom späten 16. Jh. bis zur Mitte des 17. Jh.s, ein ausgedehntes und fortschrittliches Handelsnetzwerk zu knüpfen, das lokale Wirtschaftsräume in ganz Europa

verband und auch mit der außereurop. Welt in Kontakt stand (vgl. Weltwirtschaft 5.4.). Innerhalb dieses Systems wurde Amst. zu einem wichtigen Durchgangs- und Umschlagplatz, von dem aus weite Teile Europas mit Gütern versorgt wurden, die diese nicht direkt importieren konnten. Die Amst. Kaufleute waren daher herausragende Mittelsmänner im internationalen Finanzgeschäft und besaßen exzellente Kenntnis aller Märkte innerhalb des Netzwerks.

Die Stellung Amst.s als führender Stapel-Platz (niederl. *stapelmarkt*) des 17. Jh.s wurde durch eine Konzentration von Finanzdienstleistungen gefördert, welche die Stadtgemeinde regulierte. 1609 wurde die *Wisselbank* gegründet (Wechselbank), die später zu einer Depositenbank wurde und den Händlern bargeldlosen Zahlungsverkehr ermöglichte. Zwei Jahre später öffnete auch die neue Handelsbörse nach Antwerpener Vorbild. 1612 schließlich nahm die städt. Versicherungskammer ihre Tätigkeit auf. Ab 1613 erschien außerdem regelmäßig ein Preiskurant. In der Folge entwickelte sich Amst. zu einer internationalen Clearingstelle und zu einem Zentrum des Informationsaustausches [3. 183–257]; [5]. Durch den Handel von Aktien, v.a. denjenigen der VOC, sowie mit den Anleihen öffentlicher Körperschaften entwickelte sich überdies ein Kapitalmarkt (vgl. Börse).

### 6.4. Stagnation und Niedergang

Angesichts steigender Arbeitskosten bei fallenden Preisen und wegen des angesichts wachsender europ. Konkurrenz eingeschränkten Zugangs zu den internationalen Märkten begann für die Wirtschaft der Vereinigten Niederlande in der zweiten Hälfte des 17. Jh.s eine lange Stagnationsphase, die bis weit ins 19. Jh. anhielt. Darüber hinaus schrumpfte die Bevölkerung, und die Vermittlerrolle der Niederländer im internationalen Handel litt unter der merkantilistischen Politik vieler Länder, v.a. Frankreichs und Großbritanniens (Merkantilismus).

Die Amst. Kaufmannsgemeinde reagierte auf diese Krise, indem sie das Beste aus ihrem Vermögen, ihrem Informationsvorsprung und auch ihrem Standortvorteil machte. Vom zentralen Stapelplatz des trans- und interkontinentalen Handels entwickelte sich die Stadt im 18. Jh. zu einem Anbieter von spezialisierten Handels- und Finanzdienstleistungen. Erstens wandten sich viele Händler vom Warenhandel ab und Finanzgeschäften zu. Bes. bedeutsam war die Entwicklung des Akzept-Kredits, der dazu beitrug, dass Wechsel auf Amst. im europ. Zahlungsverkehr auch in Handelsgeschäften, die keine Berührung mit den Niederlanden aufwiesen, eine zentrale Rolle spielten [6]. Zweitens nutzten Kaufleute ihre finanziellen Ressourcen und ihre Marktkenntnis,

um Amst. im Kommissionshandel zu etablieren, d. h. im Handel im Auftrag Dritter. Bes. erfolgreich waren sie in jenen Branchen, für welche die Stadt nach wie vor ein zentraler Umschlagplatz war (v. a. für 7Kolonialwaren) – sei es aus geographischen (etwa für das dt. Hinterland) oder polit. Gründen (wie im Ostindienhandel). Drittens entwickelte sich aus niederl. Investitionen in die engl. Staatsschulden (seit dem frühen 18. Jh.) ab 1763 ein internationaler 7Kapitalmarkt für die Emission und den Handel von Anleihen ausländischer Staaten (7Staatskredit) [4].

Die Zeit der Napoleonischen Kriege (1803–1812) und der 7Kontinental Sperre (1806) bedeuteten einen absoluten Tiefpunkt, da die Stadt dadurch praktisch vom Meer und somit vom Handel abgeschnitten war. Die Wirtschaft erholte sich davon nur langsam, unter Beschränkung auf den Kolonialhandel sowie verwandte Bereiche. Erst in der zweiten Hälfte des 19. Jh.s erlebte Amst. einen neuen Aufschwung: Der wachsende Ostindienhandel, die 7Industrialisierung des dt. Hinterlands, zeitgemäße tiefe Fahrwasser zum Meer und zum Rhein sowie eine wachsende Binnennachfrage waren dabei entscheidend.

→ Hafenstadt; Handel; Handelsräume; Handelsstadt; Kaufmannsdiaspora; Ostindische Kompanien; Weltwirtschaft

[1] J. I. ISRAEL, Dutch Primacy in World Trade, 1585–1740, 1989

[2] C. LESGER, Clusters of Achievement. The Economy of Amsterdam in Its Golden Age, in: P. O'BRIEN et al. (Hrsg.), Urban Achievement in Early Modern Europe. Golden Ages in Antwerp, Amsterdam and London, 2001, 63–79 [3] C. LESGER, The Rise of the Amsterdam Market and Information Exchange. Merchants, Commercial Expansion and Change in the Spatial Economy of the Low Countries, c. 1550–1630, 2006

[4] J. C. RILEY, International Government Finance and the Amsterdam Capital Market, 1740–1815, 1980 [5] W. D. SMITH, The Function of Commercial Centers in the Modernization of European Capitalism. Amsterdam as an Information Exchange in the Seventeenth Century, in: JEH 44, 1984, 985–1005

[6] J. SPERLING, The International Payments Mechanism in the Seventeenth and Eighteenth Centuries, in: Economic History Review 14, 1961, 446–468 [7] U. UFER, Welthandelszentrum Amsterdam. Globale Dynamik und modernes Leben im 17. Jh., 2008 [8] J. DE VRIES / A. VAN DER WOUDE, The First Modern Economy. Success, Failure, and Perseverance of the Dutch Economy, 1500–1815, 1997.

Clé Lesger (Ü: S. P.)

## 7. London

- 7.1. Zentralität
- 7.2. Anfänge des Finanzzentrums in der City
- 7.3. »Finanzielle Revolution«
- 7.4. Entwicklung der Warenmärkte und der Börse

### 7.1. Zentralität

Zwischen dem frühen 16. Jh. und dem beginnenden 19. Jh. stieg London (= Ld.) zum führenden Handels-

und Finanzzentrum der Welt auf. Dazu trugen verschiedene polit., ökonomische und demographische Entwicklungen bei, darunter die Zentralisierung der polit. Macht und der Wirtschaft des Landes in der 7Hauptstadt sowie eine massive Zuwanderung vom Land (7Land-Stadt-Wanderung; 7Arbeitsmigration) und – verursacht durch die 7Religionskriege – vom Kontinent. Niederl. und hugenottische 7Glaubensflüchtlinge trugen nicht unwesentlich zur Transformation und zum wirtschaftlichen Aufstieg der Stadt bei [8. 3f., 301–308].

Bereits zur Mitte des 17. Jh.s galt Ld. als Wasserkopf der Nation, als »a head too big for the body« (was auf ihre weltwirtschaftliche Bedeutung schon zu diesem Zeitpunkt verweist); um 1500 war sie noch eine periphere Stadt mit vermutlich nicht mehr als 40 000 bis 60 000 Einwohnern gewesen. Schätzungen über die Entwicklung der Einwohnerzahlen zwischen 1500 und 1700 variieren zwar erheblich, doch sollen sie 1650 bereits zwischen 320 000 und 400 000 sowie 1700 zwischen 490 000 und 575 000 gelegen haben (vgl. 7Metropole, Abb. 1) [10. 64]. Etwa 10 % der Bevölkerung von England und Wales lebten in der Hauptstadt, die um 1700 die größte westeurop. Stadt war und in Europa nur noch von Konstantinopel übertroffen wurde. Bis zur Mitte des 18. Jh.s hatte sie aber auch dieses zahlenmäßig überundet. Um 1800 lag die 7Großstadt Ld. mit ca. 960 000 Einwohnern nur knapp unter der Millionengrenze; diese Zahl überschritt sie wenige Jahre später. 1851 zählte sie 2,25 Mio. Einwohner [10. 64]. Als Folge der demographischen Entwicklung avancierte Ld. schon im 16. Jh. zum »Zentrum des sichtbaren Konsums« sowie zum größten Handels- und Gewerbezentrum Großbritanniens [4].

Um 1700 liefen ca. 80 % des engl. Überseehandels über Ld.s 7Hafen. Er war einer der größten Arbeitgeber und beschäftigte vermutlich ein Viertel der Bevölkerung der Hauptstadt. In absoluten Zahlen wuchs er im Lauf des 18. Jh.s beträchtlich weiter, doch prozentual sank sein Anteil gegenüber den noch stärker expandierenden Häfen von Liverpool und Hull auf 63 % [5. 28f.].

### 7.2. Anfänge des Finanzzentrums in der City

Schon im MA hatte sich das kommerzielle und wirtschaftliche Leben auf der Cheapside und der Lombard Street unweit der späteren 7Börse (*Royal Exchange*) abgespielt. Hier befanden sich die Wechselstuben der Goldschmiede und der ital. Kaufleute (*Lombardi*), die die Verbindungen zur Börse von Brügge und den Finanzzentren der 7mediterranen Welt, bes. Venedig (s. o. 2.) und Florenz, unterhielten.

Der Bau und die Eröffnung des *Royal Exchange*, 1570 von Thomas Gresham nach dem Vorbild der Antwerpener Börse erbaut (s. o. Abb. 2), verstärkte den Trend zur