

## Kleinere Mitteilungen.

### Calais.

Von Dr. Hermann Leiter.

In dem großen Völkerringen sind einige Örtlichkeiten ihrer geographischen Lage wegen von großer Bedeutung, ja ihr Besitz oder das Streben darnach, wie das nach den Meerengen bei Konstantinopel, sind ein Teil der Ursachen zum Kriege. Zu diesen Orten gehört Calais, dessen Besitz für die Beherrschung der befahrensten Welt-handelsstraße von größter Wichtigkeit ist. Wiederholt wurde schon um diese Stadt gekämpft. Auch jetzt trachten wieder die Engländer ihre Macht über Calais auszudehnen, zu deren Abwehr die Deutschen natürlich die tatkräftigsten Mittel bereit haben, und obwohl zwischen Deutschland und Frankreich der Kampf tobt, ist ersteres doch damit zugleich ein Verfechter auch der französischen Interessen. Deutschlands Seeverkehr ist der drittgrößte der Erde und muß fast nach allen Richtungen die Straße von Calais durchfahren, so daß diese Stadt für des Kaiserreiches Machtstellung und für seinen Handel mehr Bedeutung besitzt als selbst die Hauptstadt der französischen Republik.

Calais liegt im äußersten Westen der großen flandrischen Küstenebene,<sup>1)</sup> die sich zu Füßen der Hügelkette des Boulonnais ausbreitet. In langen Kämpfen gegen die Wogen des Meeres hat sich die Küstenebene langsam aufgebaut und verfestigt, oft kaum den Meeresspiegel überragend und von Sümpfen erfüllt. Geringe Mengen von römischen Münzen und Gegenständen, wie sie im Boden des heutigen Calais gefunden wurden, gestatten den Schluß, daß sich hier wohl römische Wohnstätten, doch keine städtische Siedlung befunden haben. Die Umgebung dagegen lieferte zahlreiche Funde, und im gegenüberliegenden Dover fanden sich Spuren eines römischen Leuchtturmes. Das in der „Notitia Dignitatum“ erwähnte Marcae, das Standlager der mit dem Küstenschutz betrauten dalmatinischen Reiter, in dem man das heutige Dörfchen Merck zu identifizieren sucht, dürfte hier die bedeutendste Küstensiedlung gewesen sein. Marcae war durch eine das heutige südliche Calais (das frühere St.-Pierre) durchquerende und Wissant

---

<sup>1)</sup> Über Entstehung der Straße von Calais vgl. Mitt. der k. k. Geogr. Ges. 1915, S. 308 f.

zustrebende Straße mit dem römischen Gesoriacum<sup>1)</sup> (Boulogne) verbunden, wie noch heute erhaltene Überreste bezeugen. Aus den jüngsten marinen Ablagerungen ragt eine sich vom Nieulay bis Merck erstreckende Schotterbank hervor — Pierettes genannt —, welche eine natürliche, widerstandsfähigere Basis für die Chaussee abgeben mußte und wahrscheinlich auch zur Zeit der großen Meeressingression im 5. Jahrhundert, gleich der „banc de Boulogne“, als Insel aus dem Meere emporragte, welches das Territorium des heutigen Calais und die Niederungen bei Hochfluten inundierte und in den schlammigen Boden Rinnen und Kanäle grub, in denen das Wasser auch beim Rückzug der Fluten verblieb, Strandseen und Tümpel bildend. Das ganze Gebiet glich dem friesischen Wattenmeere. Doch nach und nach mußte das Meer von seinen eigenen Alluvionen zurückweichen, welche sich mit halophilen Pflanzen und Gras bedeckten, aber noch überflutet werden konnten, bis ihre Oberfläche zu solcher Höhe angewachsen war, daß sie nur mehr von Sturmfluten bedroht werden konnten. Und nun setzte das Werk des Menschen ein, die dem Meere abgewonnenen Gebiete durch Dämme vor der Macht der das Land benagenden Wogen zu schützen, und bald erhoben sich die ersten Siedlungen, wie Merck, Pétresse u. a.

Merck findet zuerst in einer Urkunde an die Abtei Saint-Bertin aus dem Jahre 877 Erwähnung und wird von dem Grafen Arnulf dem Alten von Flandern 938 der Abtei zugesprochen. Etwas westlich davon, an dem die Wasser des Baches von Merck aufnehmenden Flößchen aber erstand Pétresse, das heutige Saint-Pierre, das durch Schenkung desselben Grafen von Flandern in den Besitz der Abtei Saint-Bertin überging, welche von König Lothar die Bestätigung dafür erhielt.

Nördlich der „Banc des Pierettes“ aber gewannen die Alluvionen immer größere Ausdehnung, es entstand eine weite Ebene, die im Westen von einem ziemlich tiefen Meereseinschnitt, in dem die Flut bis weit in das Landinnere hin vordrang und sich bei Ebbe das Überwasser der Strandseen von Guines und Hames ergoß, begrenzt wurde. Infolge der günstigen Verankerungsmöglichkeit und der geschützten Lage der Bucht erhoben sich bald an deren Ufern Fischerhütten, war doch dieser Mündungstrichter des Nieulay ein natürlicher Hafen für Merck und Pétresse. So entstand eine Siedlung, die immer mehr an Ausdehnung und Bedeutung gewann, deren günstige geographische Lage Kaufleute und Händler anzog, deren Zuzug besonders im 12. Jahrhundert, der Zeit des Aufblühens der flandrischen Industrie und der regeren Handelsbeziehungen mit England, die durch dessen Eroberung durch die Normannen gewonnen hatten, wuchs. Die überaus rasche Zunahme der Bevölkerung ließ aus dem von Pétresse abhängigen und dem Dominialrecht der Herrschaft Merck unterstehenden Fischerweiler ein Stranddorf erstehen, dessen Bewohner bald von

<sup>1)</sup> Vgl. Pauly-Wissowa, Realencyklopädie der klassischen Altertumswissenschaften, VII. Bd., Sp. 1323.

ihrem Herrn ein ihren Interessen entsprechendes eigenes Statut zu erlangen wußten. Wahrscheinlich war die Bevölkerung der Mehrzahl nach germanische Rasse. Pirenne<sup>2)</sup> sieht in den Bewohnern der flandrischen Küstengebiete Friesen, die sich vielleicht mit Sachsen gemischt hatten. Die Namen der ersten Calaisier, welche uns in Dokumenten überliefert sind, die Ausdrucksweise in der Abfassung dieser Schriftstücke, besonders aber die Art der Rechtsprechung, lassen auf germanische Abkunft schließen. Lennel<sup>3)</sup> hält die ältesten Bewohner Calais' für Flämen. Die Herrschaft Merck war in der Tat flämisches Gebiet, das in den Besitz der Grafen von Boulogne übergegangen war. Den kirchlichen Einteilungen nach, welche die alten territorialen Einteilungen wiedergeben, gehörte Merck und sein Gebiet zur Erzdiözese Flandern, Diözese Thérouanne.<sup>4)</sup> Diese Erzdiözese umfaßt Ypres Bailleul, Poperinghe, Marck, Furnes, Bourbourg, Cassel, Bergues, Dixmude und Merville.

Die geographische Lage von Calais an dem England am nächsten gelegenen Punkte des Kontinents, auf dem sich Fischer und Kaufleute ansiedelten, hat hier die Entstehung einer städtischen Siedlung begünstigt. Calais erstand unter dem Einfluß wirtschaftlicher Ursachen und wuchs unter dem durch eigenste Interessen des Territorialherrn bedingten Schutz derselben heran. Unter dem Einfluß gleicher Lebensführung verschmolz die aus heterogenen Elementen hervorgegangene Bevölkerung allmählich zu einer Einheit. Trotzdem Calais von allem Anfang an ein Hafen war, fehlte ihm ursprünglich der Schutz einer Befestigung, deren Anfänge sich erst mehr als ein halbes Jahrhundert später entwickelten und Calais schließlich mit einer Umwallung umgaben, die durch eine Zitadelle Verstärkung erfuhr. Spät entstanden, wuchs die Stadt mit bemerkenswerter Schnelligkeit an und ihre Rechtsverhältnisse entwickelten sich in dem Maße, als man die Notwendigkeit des Friedens und der unbedingten Sicherheit für kommerzielle Transaktionen erkannte, und kennzeichnen die Verwandtschaft der calaisischen Siedlungsgruppe mit den flandrischen Städten, wie die Verschiedenheit, die sie von Boulogne unterscheidet, das aber mit Calais denselben Herrn teilt.

Gerhard von Gelderns Freibrief (1181) an seine „Bürger von Calais“ ist eigentlich der Akt des historischen Erstehens der Stadt, die sich dank der weitsehenden, klugen Politik ihrer Herren besonders zu Ende des 12. und Beginn des 13. Jahrhunderts rasch entwickelte. Die eigentliche Stadt war, wie wir aus genannter Urkunde

<sup>2)</sup> Histoire de Belgique, T. I, p. 15 und 95; R. Blanchard, La Flandre, Étude géographique de la Plaine Flamande, Kurth G., La frontière linguistique en Belgique et dans le nord de la France, 2 Bde., Brüssel 1895—1898, p. 479; T. I, p. 228—229.

<sup>3)</sup> F. Lennel, Histoire de Calais, I. und II. Bd., Calais 1909, 1911.

<sup>4)</sup> Hargueré, Dictionn. Hist. du Pas de Calais, Arrondissement de Boulogne, II. Bd., p. 46; Longnon, Études sur les Pagi de la Gaule, in Bibl. de l'École des Hautes Études, I. Bd., 1869: Le Boulonnais et le Ternois.

erfahren, schon um diese Zeit von einer Palissade umgeben, um welche sich eine ziemlich breite Vorortelinie schloß, die einen guten Teil des einstigen Pétresse, des heutigen Saint-Pierre, umfaßte. Die große Düne nahm wahrscheinlich die Nordostecke der heutigen Stadt ein. Die Kirche St.-Pierre (heute Spital und Handelsquai) war vom alten Friedhof umgeben. Die Westgrenze der Stadt wurde vom Nieu-lay gebildet. — Die Bewohner werden als „burgenses“ bezeichnet.

Die Bevölkerung von Calais war frei. Grundbesitz, Handel, Gerichtsbarkeit lag in denselben Händen, und es war dies keine Zufälligkeit, sondern der Grundbesitz hatte diese Vereinigung herbeigeführt. Der kommerzielle Charakter der neuen Stadt ist durch die Bewilligung eines Marktes zweimal im Monat (am Sonntag) und zweier Jahrmärkte, vom Sonntag Quasimodo bis Johanni (letztes Drittel April bis Mitte Mai), der andere in der Zeit von St. Michaeli (29. September) bis St. Andreas (30. November) gekennzeichnet. Diese Märkte dauerten also reichlich zwei Monate und die ihnen zuströmenden Kaufleute erfreuten sich des Schutzes des Grafen. Ferner wird der Stadt zwecks Rechtsprechung ein Grafengericht (échevinage) und eine Kurie (keure) zugesichert.<sup>5)</sup>

Bis zum 14. Jahrhundert, ja selbst noch bis zur Einnahme Calais' durch die Engländer war für den Verkehr mit England, besonders für den Personenverkehr, Wissant der Hauptüberfuhrhafen. Doch hat auch Calais bereits zu Ende des 12. Jahrhunderts eine gewisse Bedeutung erlangt, erhielt es doch 1189 den Besuch des Königs Richard Löwenherz, der, zum Kreuzzug aufbrechend, in Calais landete, um sich von hier nach der Normandie zu begeben. Die dem Territorialherrn von Calais daraus zuströmenden Einkünfte bestanden in der Hauptsache aus dem Tonnengeld. Die anwachsende Handelstätigkeit nötigte nun die Calaisier, einen wirklichen Hafenplatz mit den nötigen Vorrichtungen zu schaffen und die Zufahrt zu verbessern.

Besondere Förderung erfuhr aber der Handel von Calais durch die Privilegien, welche ihm in dieser Zeit von den Königen von England zuerkannt wurden. So nimmt bereits Richard Löwenherz in einer solchen Urkunde (aus der Zeit zwischen 1192 und 1197) seine lieben Freunde, die „prud'hommes de Calais“ mit ihrem Besitz und ihren Waren in seinen Schutz und befreit sie auf allen seinen Gütern vom Tonnengeld und allen dem König zustehenden Abgaben und Rechten. Die Mannen des Königs von England sollten sie, wo immer sie sich befänden, unterstützen und verteidigen, in Friedens- wie auch in Kriegszeiten. Johann ohne Land hat dann 1201 die von Richard den Calaisiern zuerkannten Freiheiten neuerdings bestätigt, wohl, um sich dadurch ihre Hilfe gegen den König von Frankreich zu sichern. Durch diese Charten waren nicht bloß Calais' Beziehungen zu England gefördert, sondern auch die zu seinen Nebenländern auf dem Kontinente: der Normandie, Anjou, Aquitanien gesichert.

<sup>5)</sup> L. Vanderkinkere, La première phase de l'évolution constitutionnelle des communes flamandes, Annales de l'Est et du Nord, Nr. 3, 1905, p. 320 ff.

Über die Einnahmsquellen, welche dem Herrn von Calais aus dem Besitz der Stadt in dieser Zeit bereits zufließen konnten, können wir uns aus der Tatsache ein Urteil bilden, daß Heinrich von Löwen, der Gemahl Mathildens von Boulogne, nach deren Tode von ihrer Schwester Ida und deren Gemahl, Reinhold von Dammartin, für Aufgabe seiner Ansprüche auf die Grafschaft Boulogne eine Jahresrente von 600 Pariser Pfund, von Calais zu beheben, zugesichert erhielt.

1210 wurde die Stadt endgültig vom Grafschaftsgericht von Merck losgelöst und erhielt von Graf Reinhold die Bestätigung einer Kaufmannsgilde, wie eine solche schon in Merck bestand. Es war dies eine in den umliegenden Städten bereits weit verbreitete Einrichtung, und es war ja ganz natürlich, daß die Kaufleute in den großen Industriezentren und die der Zwischenhandelsstationen zusammentraten, um ihre gemeinsamen Interessen zu diskutieren. St.-Omer hatte seit dem 11. Jahrhundert eine Gilde.

Während des flandrischen Krieges (1213) scheint Calais nicht angegriffen worden zu sein, doch diente es bald darauf der Expedition Ludwigs VIII. gegen Johann ohne Land, die jedoch vollständig scheiterte, als Operationsbasis. Mit diesem Unternehmen begann aber Calais' militärische Bedeutung, die Rolle, die es von nun an in den Kämpfen Frankreichs gegen England weiter führen sollte.

Die englischen Seeleute der fünf Häfen liegen nun in unausgesetztem Streit mit den Calaisiern und halten deren Waren in Sandwich, Dover, Winchelsea, Rye, Rumenel auf, wodurch letztere große Verluste erleiden; selbst die Intervention des Königs von Frankreich hat nicht viel Erfolg.

1223 ging Calais, als Ludwig VIII. auf den Thron Frankreichs kam, an dessen Bruder Philipp Hurepel über, der mit Mathilde, der Tochter Reinholds von Dammartin, vermählt war. Dieser umgab die Stadt, deren strategische Bedeutung er richtig erkannte und die deshalb vor allem eine Festung sein sollte, mit einem festen Mauergürtel, da ihm die bisherigen Palisaden und Verschanzungen als unzureichend erschienen. Die Bezeichnung „burgum maritimum de opidum“, welche man schon vor dieser Zeit für Calais findet, läßt auf eine bereits vorhandene Verteidigungsmöglichkeit schließen. Unter der Bedingung, daß der Graf während acht Jahren von den Calaisiern außer seinen regelmäßigen Einkünften und seinem Anteil aus den Gerichtsfällen sonst keine außergewöhnlichen Abgaben in der Stadt einhebe, erklärten sich (1229) diese bereit, einen Beitrag von 8000 Pfund zur Sicherung und Befestigung ihrer Stadt beizusteuern, der in Raten zu je 1000 Pfund zu Weihnachten eines jeden der acht folgenden Jahre gezahlt werden soll. So erlangte Calais im allgemeinen das Aussehen, welches es während des ganzen Mittelalters beibehielt.

Die Umwallung umfaßte das heutige Nordcalais bis zur Rue Berthois in östlicher Richtung, bis zu den Rues des Maréchaux und Françaises gegen Süden, zum Boulevard international gegen Norden

und bis zu den Gräben der Zitadelle im Westen, so daß das alte Péresse zum Vorort der nun historisch bedeutenderen Stadt wurde. Calais (Kalais) zerfiel bereits in zwei Pfarren und besaß zwei Oratorien (St.-Nicolas und Notre-Dame). Wir hören in dieser Zeit auch von einem Lepraspitale in Calais.

Kaum war die Umwallungsmauer vollendet, so wurde Calais von Ferrand, Grafen von Flandern, dem Verbündeten des Philipp Hurepel feindlich gesinnten Grafen von Champagne, bedroht, der das Schloß in Merck bereits zerstört hatte. Calais hätte vielleicht dasselbe Schicksal erfahren, wenn nicht eine Summe von 1500 Pfund und das Angebot von 20 Fässern Wein Ferrands Zorn besänftigt hätte, so daß er Calais, dessen Handel bereits blühte, verschonte. Die Höhe des Lösegeldes zeugt für die Bedeutung der Stadt. Wissant kaufte sich für 400 Pfund los.

Nach Philipp Hurepels Tod (1234) unterstellte seine Witwe Mathilde die Festungen Boulogne und Calais dem Schutz des Königs von Frankreich (Vertrag von St.-Germain-en-Laye), in dessen Interesse es ja lag, diese zwei Häfen, welche den Königen von England einen leichten Zutritt nach Frankreich geschaffen hätten, in sichern Händen zu wissen. Während des Krieges, den Ludwig IX. gegen Heinrich III. von England führte (1242/43), verursachten die Seeleute von Calais dem Feinde viel Schaden.

In den folgenden Jahrzehnten sah sich Calais in den Kampf König Philipps des Schönen mit den mit den Engländern verbündeten Flandernern verwickelt und nützten sie gleich ihren Gegnern die Zeitverhältnisse zur Seeräuberei. Robert II. von Artois, der daraus entstehende Konflikte vorhersah, setzte daher 1293 die Stadt und das Schloß in Verteidigungszustand und verstärkte noch im folgenden Jahre, als er einen Angriff der Engländer befürchtete, die Garnison. Die Grafen von Artois rüsteten gleichzeitig in Calais Schiffe aus, deren Bestückung zum Teil vom König von Frankreich, der selbst im Kanal eine Flotte schuf, bezahlt wurde. Zwei französische Eskadern bewachten das Meer, doch scheiterte ein französischer Angriff auf Dover unter Matthias von Montmorency, der sich nach Calais zurückziehen mußte, das der zweiten königlichen Eskader, welche Rouen zur Operationsbasis hatte, als Vorposten diente. Philipp der Schöne versuchte England zu blockieren, indem er dessen Handel mit Flandern unterband. Der Graf von Flandern, Guido von Dampierre, aber schloß mit König Eduard I. zu Brügge (8. März 1297) einen Vertrag und so richtete sich nun der Kampf, dessen Führung Robert von Artois übernahm, immer mehr gegen Flandern. Er gewann 1297 die Schlacht bei Furnes, sah sich nun aber genötigt, in Calais große Truppenmassen bereit zu halten und die Stadt für alle Fälle mit Lebensmittel- und Munitionsvorräten für eine eventuelle Belagerung zu versehen. Durch einen im Oktober 1297 zwischen den Kriegführenden abgeschlossenen Vertrag wurde vorübergehend der Konflikt zwischen England und Calais beseitigt.

In diese Zeit fällt die ernsteste Krise in der Stadt, ohne daß wir über deren Ursache irgend informiert werden; möglich, daß es die Ermordung des Bailli war.

Man hat vielfach eine wirtschaftliche Krise als Ursache des Aufstandes angenommen, weil durch den andauernden Kriegszustand sowohl der Handel, wie auch die Fischerei von Calais sehr gelitten hatten, aber davon waren auch die anderen Küstenstädte betroffen worden. Freilich waren hier auch noch die Requisitionen für den Unterhalt der Besatzung dazu gekommen, die die Bevölkerung zur Verzweiflung brachten, und dieselbe war ja leicht reizbar, wenn ihre Rechte angetastet wurden. — Die Strafe, die der Tat auf den Fuß folgte, war furchtbar: Calais verlor seine kommunale Autonomie, eine in damaliger Zeit häufige Strafe für analoge Verbrechen. Damit war die Stadt direkt der Autorität und der Gerichtsbarkeit ihres Herrn unterstellt, der noch im selben Jahre eine sehr strenge Gerichtsverordnung erließ. Durch einen „Prévôt“ wurde nun in seinem Namen Recht gesprochen. Die Bürger hatten 20.000 Pariser Pfund Sühngeld an den Grafen zu zahlen, das durch Stellung von 30 Geiseln gesichert werden mußte, und wurde allen Kaufleuten von Calais eine neue große, sehr bedeutende Abgabe auferlegt; alle Waren wurden besteuert: jedes Faß Wein mit 4 Denaren, jede „Keuwe“ (halbes Faß) mit 2 D.; zirka 1000 Heringe mit 2 D., jede Fischmenge mit 1 D.; ein Sack Wolle mit 12 D., ein Maß Getreide mit 1 D. usw. Tuche, Webwaren, Kohle aus England, Salz, Körner, Früchte, Spezereien, Blei, Zinn, Kupfer, Eisen, Stahl, alle Metalle, Fettwaren und Öle, Leder, Häute, Farbpflanzen, Vieh, alles war der außerordentlichen Steuer unterworfen.

Die riesige Sühnesumme in Calais aufzubringen war verhältnismäßig leicht, denn so sehr auch die Stadt selbst verschuldet war, so gab es hier doch sehr reiche Bürger, welche der Wunsch, ihnen teure Geiseln zu befreien, zur Großmut trieb, so daß die ersten 10.000 Pfund schon vor der anberaumten Frist bezahlt waren. Ein anderer Teil wurde wieder durch eine Anleihe in der Stadt selbst aufgebracht. — Um die Mittel zur Tilgung der Schulden der Stadt zu finden, die während einiger Jahre unter einer wirklichen wirtschaftlichen Krise litt, erbat sich die Stadt die Erlaubnis, zu ihren Gunsten auf alle Waren, welche die Stadtbewohner von einander kaufen oder einander verkaufen, eine Steuer einheben zu dürfen, welche auf die Transaktionen zwischen fremden Kaufleuten keinen Einfluß haben sollte.

Nach der Schlacht bei Courtrai (1302) besetzte Philipp der Schöne die flandrische Grenze mit königlichen Truppen und unterhielt in Calais auf eigene Kosten zum Schutz der Stadt einen Kommandanten (Stadthauptmann). Man konzentrierte hier neuerdings Lebensmittel- und Munitionsvorräte für eine große Armee und rüstete eine Flotte aus. Die königlichen Truppen gewannen im Kampf gegen Flandern die Schlacht zwischen Bourbourg und Gravelingen (1302) und die Flotte zeichnete sich bei Ziericee im Kampfe gegen die flandrische aus.

1304 wurde die kommunale Autonomie wieder hergestellt und blieb bis zur Eroberung der Stadt durch England aufrecht.

Auch die Könige Ludwig X. und Philipp der Lange hielten in Calais eine Garnison, denn nun waren es diese, welche die Verteidigung der strategisch so wichtigen Stadt, deren Bedeutung in dem nun ausbrechenden großen Kampf zwischen Frankreich und England noch wuchs, übernahm, bis sie England zufiel.

In der folgenden Zeit wurde die Seeräuberei calaisischer Korsaren gegen englische und flandrische Kauffahrer eine der bedeutendsten Einnahmequellen der Bürger, bis der offene Ausbruch der Feindseligkeiten zwischen Frankreich und England auch hier Wandel schuf. Die Fischerei und die Zufuhr von Wolle aus England hörte auf. Eduard III. verbündete sich mit den Herzogen von Geldern und von Brabant und mit Johann von Hennegau. Philipp VI., dadurch beunruhigt, legte ein starkes Truppenkontingent nach Calais. In den Sälen und Höfen der Festung häuften sich Waffen und Munition. Ein Überfall der Grimaldischen Galeeren, welche in Calais überwintert hatten, auf die englische Küste um Hastings, Dovres und Folkestone, bei welchem sie alles niederbrannten und die Bewohner schrecklich verstümmelten, entflammte in den Engländern tödlichen Haß gegen Calais und Eduard III. setzte alles daran, der Piraten dieser Stadt habhaft zu werden. Ende desselben Jahres (1339) mußte die französische Flotte vor einer aus 400 Schiffen bestehenden englischen, welche vor Wissant erschien, zurückweichen und Boulogne einem Angriff standhalten. Calais blieb in Verteidigungszustand und die Garnison wurde verstärkt. 1340 zerstörten die verbündeten Engländer und Flanderer eine französische Flotte und die Flanderer drangen bis St. Omer vor. Ein neuerlicher Waffenstillstand diente nur zur Vermehrung der Verteidigungsmittel und Vorräte (Schinken, Getreide, Wein, Essig und Waffen) der Stadt, zur Befestigung des Schlosses und Instandsetzung der Gräben.

Mit neuer Wucht brach aber bald darauf der Kampf von neuem los und nach der Schlacht von Crecy (4. September 1346) erschienen bereits englische Truppen in Sehweite von Calais, das von diesem Tage an vom übrigen Frankreich isoliert war und nur auf sich selbst, die Stärke seiner Mauern und den Mut seiner Verteidiger rechnen konnte.

Die Stadt, mit Lebensmitteln zum Teil auch später noch vom Meere her versorgt, leistete tapferen Widerstand und ergab sich erst, nachdem ein Entsatzversuch von Seite der Franzosen mißlungen war, vom Hunger bezwungen am 2. August 1347 und der König von England nahm Calais in Besitz. Die Bewohner mußten die Stadt verlassen, Hab und Gut den Siegern ausliefern und verteilen sich über ganz Frankreich. Die Stadt Calais aber wurde von Engländern, denen der König reiche Privilegien zuteil werden ließ, besiedelt.

Im Mittelalter nur eine Stadt von mäßiger Bedeutung, wurde Calais nach der Einnahme durch die Engländer in den Vordergrund gerückt, ein Vorposten Englands auf dem Festlande, der Hauptmarkt

für englische Wolle, das diplomatische Zentrum, wo die meisten wichtigen Ereignisse und Abmachungen zwischen den westeuropäischen Fürsten jener Zeit verhandelt wurden.

An dem Punkte der Meerenge gelegen, wo sich England und Frankreich fast berühren, war Calais in den Händen der Engländer für Frankreich eine stete Gefahr und zugleich eine demütigende Erinnerung an seine Schwäche; von Flandern schieden es nur einige kleine Orte und fast in eben dieser Zeit ging diese Grafschaft aus dem Erbe der Herzoge von Burgund in den Besitz des Habsburgischen Hauses über und erlangte Calais in der allgemeinen Geschichte hervorragende Bedeutung.

Ohne die Bedeutung der Stadt als Stapelplatz für englische Ware und Einnahmsquelle des Königtums zu verkennen, suchten die englischen Könige vor allem ihre strategische Lage zu nützen, gewannen sie ja nicht nur einen Landungshafen für den Transitverkehr mit dem Festlande, sondern auch eine gesicherte Operationsbasis für ihre kriegerischen Unternehmungen gegen Frankreich, betrachteten sie doch selbst Calais als Schlüssel zu diesem Staate.

Während des 100 jährigen Krieges war die Stadt der Konzentrationspunkt der Truppen und der Ausgangspunkt aller jener verheerenden Raub- und Plünderungszüge in der Pikardie und im Artois, deren Greuel noch lange in der Erinnerung des Volkes fortlebten. Der Besitz von Calais hatte aber auch seine Rückwirkung auf die innere Geschichte Englands, dem seine ständige Garnison oft eine Quelle schwerer Verlegenheit wurde, wenn die Mittel zur Entlohnung der Söldner fehlten.

Die Herzoge von Burgund haben als Nachfolger und Erben der alten Grafen von Artois niemals auf ihre Rechte auf die Stadt Calais verzichtet und Philipp der Gute schritt an die Belagerung der Stadt, doch blieben seine Bemühungen erfolglos. Die Herzoge von Burgund befanden sich übrigens in einer überaus schwierigen Lage, da sie Vasallen des Königs von Frankreich waren, aber doch auch die Interessen ihrer Untertanen, die mit den Engländern in stete Verhandlungen zwecks Zustandekommens von Handelsverträgen verwickelt waren, nicht schädigen wollten. Unter Philipp dem Schönen, Karl V. und Philipp II. als Herren der Niederlande war die Nähe des englischen Besitzes den Habsburgern teils vorteilhaft, teils nachteilig. Und wenn die französischen Könige nach Ludwig VII. darauf verzichteten, dieses letzte Stück französischen Bodens den Händen der Engländer zu entreißen, so war es bloß im eigensten Interesse, da Frankreich nun Englands Neutralität in dem Kampfe brauchte, den das französische Königtum mit dem neuen Herzogsgeschlechte von Burgund, dem habsburgischen Hause aufnahm, und die französischen Könige wußten ja, daß Calais den Engländern ohnedies vielfach zur Last geworden war.

Wenn aber auch die Rückeroberung Calais' durch die Franzosen (1558) dem englischen Ansehen einen schweren Schlag versetzte, so befreite sie andererseits das Land von einer drückenden Last, denn

infolge der Verschiebung der Verhältnisse des Welthandels hatte Calais bereits viel von seiner Bedeutung verloren; der Verfall des Stapelhandels brachte es mit sich, daß die Einkünfte daraus immer mehr zusammengeschmolzen waren und weitaus nicht mehr für die Ausgaben der Stadt und ihres Schutzes hinreichten. Seither blieb Calais in Frankreichs Besitz, das nun mit England die Passage aus der Nordsee in den Ozean beherrscht. Der Verkehrswert der Meeresstraßen beruht nicht so sehr in der Größe der durch sie getrennten Landmassen oder der durch sie verbundenen Meere, wie in der Lage zu den Kultur- und Handelsgebieten der Erde, und wird dieser durch die Berührung mit einem mächtigen Verkehrsstrom noch gesteigert, besonders wenn die Meeresstraße das einzige Tor durch große Landflächen öffnet. Hier drängt sich dann der Seeverkehr weiter Gebiete zusammen, daher die ungeheure Bedeutung des Kanals, des Besitzes der ihn beherrschenden Küstenfestungen, welche den Verkehr überwachen können. Sie sind gleichsam die Tore, deren Schließung oder Öffnung dem Belieben ihres Besitzers anheimgestellt ist, und gewährleisten die sicherste Kontrolle des hindurchgehenden Seeverkehrs. Infolge ihrer strategischen, politischen und Verkehrsbedeutung ist auch bereits der Grund für die sich an den Besitz dieser Küstengebiete knüpfenden politischen Reibungen gegeben, die mit den Waffen entschieden wurden. — Bereits in ältester Zeit lassen sich enge Beziehungen zwischen den Bewohnern der beiderseitigen Küstengebiete beobachten, die frühzeitig zu den Siedlungen zu beiden Seiten der Meerenge geführt haben, Dover und Calais.

Schon im 17. Jahrhundert bestand ein regelmäßiger Passagierdienst von Calais nach Dover. Im 18. Jahrhundert versandete der Hafen immer mehr, aber Calais war auch bereits gegen Dünkirchen, das einen schnellen Aufschwung nahm, zurückgetreten. Um diesem Mißstand vorzubeugen, wurden die Dämme mehrmals verlängert. Als der Handel während der Restaurationszeit wieder zunahm, dachte man daran, neue Bassins zu errichten, teilte aber dann den Hafen in zwei Teile und errichtete außerdem einen Gezeitendamm, um jederzeit die Einschiffung von Passagieren und Waren auf die Überfuhrdampfer zu ermöglichen, denn um 1850 war die Zahl der Reisenden über den Kanal bereits eine ganz beträchtliche geworden. Der Hafen schien nicht mehr ausreichend für den Verkehr und weil auch der Tonnengehalt der Schiffe zunahm, so wurde endlich 1889 im Osten von Calais, an der Stirnseite der alten Befestigungen nach deren Schleifung ein prächtiger Hafen errichtet. Gegenwärtig besteht der Hafen von Calais aus einem Kanal, einem zweiteiligen Vorhafen, an welchen sich im Osten das Bassin Carnot, im Westen das alte, nun neu ausgestaltete Bassin anschließt. Seit der Einverleibung von Saint-Pierre mit Calais zählt die Stadt 65.000 Einwohner.

Die Hafeneinfahrt ist leicht, da keine Sandbänke vorgelagert sind, wie dies bei Dünkirchen der Fall ist, es bestehen nur zwei Bodenschwellen, die bei Niederwasser 6—8 m unter dem Niveau liegen, also nur Schiffen mit großem Tiefgang hinderlich sein können. Der

Kanal ist 150 m breit, der Vorhafen besitzt 570 m Kailänge, so daß fünf Dampfschiffe gleichzeitig anlegen können. — Calais ist ein natürlicher Überfahrtshafen und sein Landungsplatz ist einer der vornehmsten, stehen hier ja auch den Reisenden direkte Wagen nach Spanien, Petersburg und Konstantinopel zur Verfügung. Der Brief- und Paketpostverkehr nach Indien aber verschob sich nach Eröffnung der Alpentunnels nach Ostende. Zwischen Dover und Calais besteht eine doppelte, tägliche Verbindung. Daneben besteht noch eine regelmäßige Verbindung mit London, mit Hull und mit Leeds.

Für die Einbeziehung der Meeresstraße in den Landverkehr, die den Fortfall des Umsteigens und Umladens nach sich ziehen würde, käme die Überbrückung des Kanals in Betracht, eine Trajektfähre, wie solche in den letzten Jahrzehnten bereits häufig Anwendung gefunden haben, so im deutsch-skandinavischen Verkehr zwischen Warnemünde und Gjedser u. a. Noch vorteilhafter aber würde sich die Untertunnelung des Kanals gestalten, ein bereits seit Jahrzehnten erörtertes Projekt, wodurch der Verkehr zwischen England und dem Kontinente in großzügiger Weise verbessert und beschleunigt würde. Der Kanaltunnel von Dover und Calais hat abwechselnd mit dem Projekt einer Überbrückung des Ärmelkanals die öffentliche Meinung zuletzt noch um 1907 und 1909 beschäftigt, wurde aber dann wieder begraben, weil sich England aus strategischen Gründen und aus Besorgnis vor einem Einfall kontinentaler Heere dem Unternehmen gegenüber immer mehr ablehnend verhalten hat; fürchtete man doch Englands Unangreifbarkeit könne durch die Verwirklichung des Kanaltunnels ernstlich gefährdet werden.

Die Kosten des Tunnelunternehmens werden mit 250 Millionen Kronen veranschlagt. Die Rentabilität des Unternehmens ist, da heute bereits die Zahl der über den Kanal Reisenden nach Hunderttausenden zählt, unzweifelhaft, würde ja dann auch ein Teil der deutsche, holländische und belgische Schifffahrtslinien benützenden Reisenden den bequemeren und weitaus schnellsten, von der Witterung nicht beeinflussbaren Schienenweg über, beziehungsweise unter dem Kanal wählen und England selbst daraus den größten Nutzen ziehen.

Die Zahl der Reisenden zwischen Dover und Calais betrug:

1885	1890	1895	1900	1906	1911	1912
190.000	262.000	253.000	316.000	339.000	372.461	389.369

Im Warenverkehr betrug 1912 die Gesamteinfuhr nach Calais 584.305 Tonnen, wovon 312.850 Tonnen auf Großbritannien entfallen, und zwar besonders Maschinen, Roheisen und Schmiedeeisen, Eisenwaren, Jute, Bier, Weine und Liköre. Von den baltischen Häfen werden Hölzer, von Belgien Eisenwaren und chemische Produkte (solche auch von England und Deutschland), von Norwegen Kupfer eingeführt, ferner Wolle, aber weniger als nach Dünkirchen. Was die Holzeinfuhr aus den nordischen Ländern (Rußland, Norwegen und Schweden) anbelangt, steht Calais unter den Häfen Frankreichs an erster

Stelle (2½3.000 Tonnen). 1904 hat man auch begonnen, Petroleum einzuführen und zu diesem Zwecke vier Tanks mit insgesamt 60.000 hl Fassungsraum errichtet. Die Gesamteinfuhr belief sich 1912 auf 121.929 Tonnen, wovon 57.669 Tonnen nach Großbritannien gingen. Calais versendet auf den Londoner Markt Geflügel und Hasen, Eier, Milch, Gemüse, Früchte und Champagner, aber auch Weine von Bordeaux und Burgund, Flachs und Hanfgewebe von Roubaix und Tourcoing, calaisische Spitzen u. dgl. und jährlich etwa 40.000 Tonnen Viehfutter. Hier sei auch die Ausfuhr submariner Kabeln erwähnt, die in Calais selbst erzeugt werden. Es ist dies das einzige derartige Unternehmen in Frankreich. In der Ausfuhr von Champagner, chemischen Produkten, Mineralwässern, Zucker usw. ist in den letzten Jahren eine Abnahme zu verzeichnen. Den Personen- und Warenverkehr besorgen 2046 Schiffe mit 995.197 Raumtonnen.

Calais besitzt schöne Warenspeicher, besonders für den Zuckerhandel. Auch der Flußhafen hat einige Bedeutung. Hier werden Bodenprodukte (Getreide etc.), Hölzer, Kohle von Bruay und von Marles und Materialien von Lessines und Tournai etc. verladen.

Der Warenverkehr im Hafen von Calais betrug:

	1895	1900	1906	1911
Waren-Tonnen . . .	410.102	491.749	689.619	584.305
Schiffe . . . . .	2.111	2.188	2.267	2.046
Register-Tonnen . .	550.593	819.075	836.818	995.197

Calais steht bezüglich seines Warenverkehrs unter Frankreichs Häfen und Märkten an 10. Stelle; er ist überwiegend Einfuhrhafen.

Obwohl Calais seinen Aufschwung ursprünglich dem Fischfang verdankt, so ist es heute kein bedeutender Fischerhafen und dies hauptsächlich wegen seiner bedeutenden industriellen Blüte. Der Verdienst in der Fabrik ist lohnender, um so mehr als der Fischtransport nach Paris die Ware zu sehr verteuert. 1905 hat Calais 3,733.000 kg Fische versandt. Unter den großen industriellen Unternehmungen in Calais ist besonders die Textilindustrie (Tüll, Spitzen) zu erwähnen, neben welcher sich auch die Stickerei entwickelt hat. Calais besitzt ferner Eisen- und Stahlschmelzereien, Brauereien und Destillieren, Chemikalienerzeugung, Holzsägen, Biskuiterezeugung. Auch die Umgebung Calais' zeigt lebhaftes industrielles Leben, wozu insbesondere die Kohlenausbeute in den Departements Pas-de-Calais und du Nord beiträgt. Die Kohlenproduktion im Departement Pas-de-Calais betrug 1911 20,637.851 Tonnen, 1912 rund 22,121.627 Tonnen in 99 Gruben, im Departement du Nord 7,515,142 Tonnen und 7,766.388 Tonnen in 47 Gruben, also insgesamt 28,152.993, beziehungsweise 29,888.015 Tonnen.

Die Gesamteinfuhr nach Calais, beziehungsweise Ausfuhr von Calais betrug 1911/12 in englischen Tonnen:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	1911	1912	1911	1912
Von den Vereinigten Staaten . .	26.929	—	606	18.823
„ England . . . . .	221.462	312.850	44.458	57.669
„ Australien . . . . .	17.197	14.270	—	—
„ Deutschland . . . . .	—	95.208	491	2.463
„ Britisch-Indien . . . . .	2.213	1.274	—	—
„ den Niederlanden . . . . .	—	70	—	—
„ Rußland . . . . .	117.498	54.450	47	—
„ Italien . . . . .	—	55	—	—
„ Norwegen . . . . .	5.809	6.844	37	—
„ Schweden . . . . .	77.202	75.892	—	—
„ Rumänien . . . . .	10.395	41	—	—
„ der Schweiz . . . . .	354	25	—	—
„ Spanien . . . . .	52.513	—	6.751	8.098
„ Argentinien . . . . .	1.505	—	195	—
„ Brasilien . . . . .	2	—	—	536
„ Neu-Caledonien . . . . .	—	—	827	1.297
„ Belgien . . . . .	266	20.890	16.141	10.564
„ anderen Gebieten . . . . .	12.423	2.436	19.292	22.479
Summe . . .	545.768	584.305	88.845	121.929

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1914

Band/Volume: [58](#)

Autor(en)/Author(s): Leiter Hermann

Artikel/Article: [Kleinere Mitteilungen. Calais 400-412](#)