

Digitaliseret af / Digitised by

DET KONGELIGE BIBLIOTEK
THE ROYAL LIBRARY

København / Copenhagen

For oplysninger om ophavsret og brugerrettigheder, se venligst www.kb.dk

For information on copyright and user rights, please consult www.kb.dk



Dietrich Schäfer:

Die Sundroll-Listen.

1908.

34^y-373

DET KONGELIGE BIBLIOTEK



130021923940

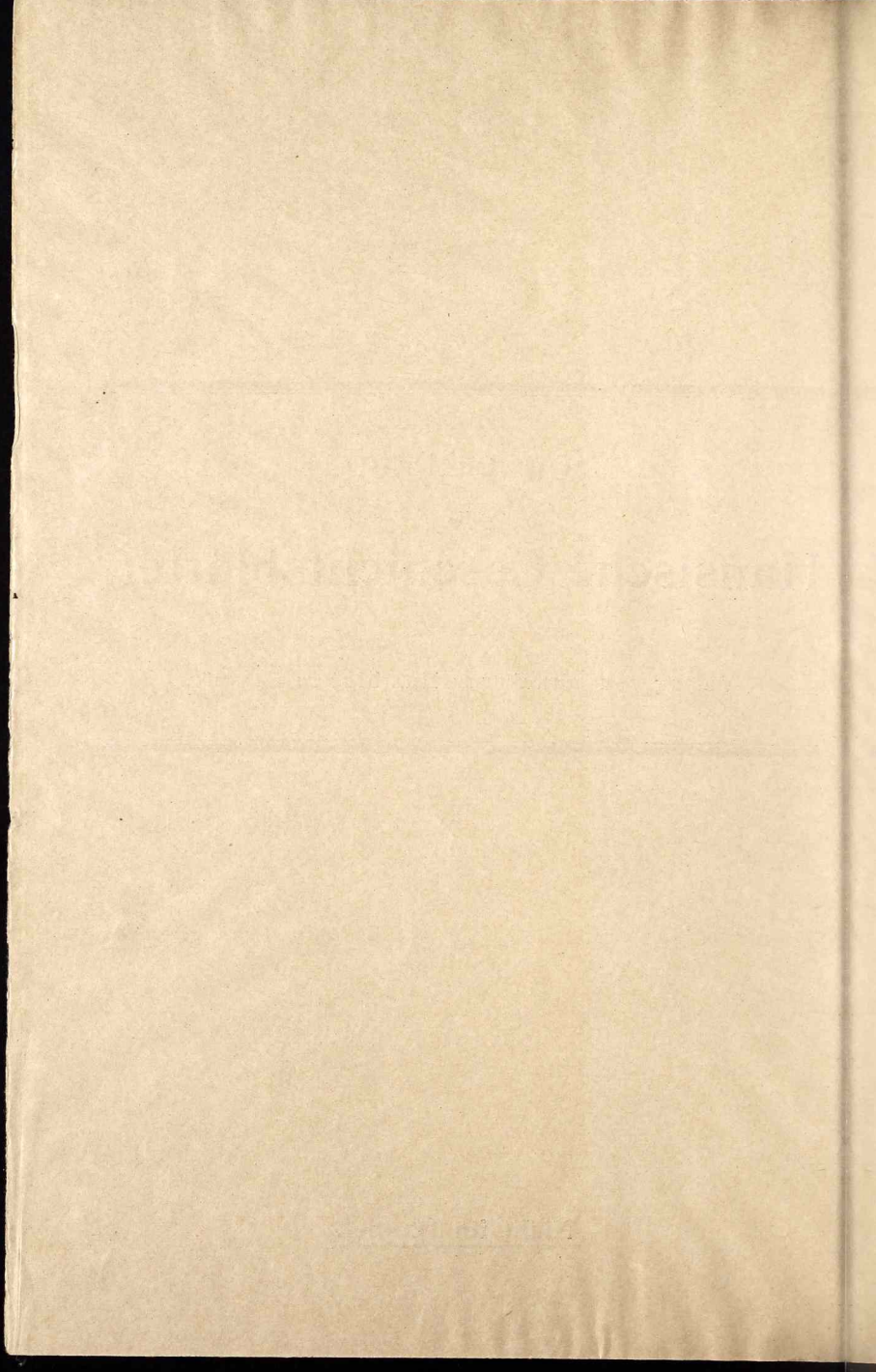
*Unbehandelt Minn. Danks Tabellen
und Skizzen etc.*

Sonderabzug
aus
Hansische Geschichtsblätter.

Verlag von Duncker & Humblot in Leipzig.

495.3312

Nicht im Handel.



I.

Die Sundzoll-Listen.

Von

Dietrich Schäfer.

In einem Aufsatz »Zur Orientierung über die Sundzollregister« habe ich im Jahrgang 1899 der Hansischen Geschichtsblätter (S. 95—114) auf Grund einer kurzen Einsichtnahme in die erhaltenen Aufzeichnungen über den Sundzoll nachdrücklich darauf hinweisen können, ein wie wichtiges Quellenmaterial für Handels- und Seegeschichte und zumal für unsere hansische Geschichte in diesen zahlreichen Bänden stecke. Der Hansische Geschichtsverein hat daraufhin auf der Jahresversammlung zu Emden Pfingsten 1902 beschlossen, einen Versuch zu machen zur Hebung wenigstens eines Teils dieses Materials, und im Spätsommer 1902 konnte Hermann Willmann aus Lübeck in Kopenhagen damit beginnen, die älteren Bände — als Endziel war zunächst der Friede von Brömsebro (1645) in Aussicht genommen — auf Nachrichten zur Geschichte des Handels der wendischen Städte durchzuarbeiten. Leider erkrankte Willmann im nächsten Frühlinge und musste die Arbeit aufgeben. Inzwischen hatte aber die Direktion des Carlsbergfonds in Kopenhagen, der wir schon so manche Förderung der Wissenschaft zu danken haben, die Sache ebenfalls in die Hand genommen und naturgemäss auf breiterer Grundlage. Ihre Forschung war auf das Ganze gerichtet, wie es doch nur von Einheimischen durchgeführt werden kann, wie es diesen aber auch, sobald sie die Arbeit wirklich beginnen, gleichsam als Pflicht erwächst. Das von Willmann mit grossem Fleiss und

grossen Schwierigkeiten, die lange von einer näheren Beschäftigung mit dem Stoff abgeschreckt haben.

Dieser Schwierigkeiten ist Frau Nina Ellinger-Bang in geradezu staunenswerter Weise Herr geworden. Es liegt jetzt ein erster Teil der begonnenen Bearbeitung gedruckt vor, die Zeit bis 1660 umfassend¹. Er bringt »Tabellen über die Schifffahrt« bis zur schwedischen Okkupation des Sundes. Die Tabellen über den Warenverkehr in dieser Zeit sollen in einem zweiten Teile bald folgen. Die vorliegenden Schiffstabellen verzeichnen sämtliche Schiffe; die gleiche Vollständigkeit für den Warenteil anzustreben, verbietet zunächst die erdrückende Massenhaftigkeit des Stoffes. Es soll daher nur das Material jeden zehnten Jahres vollständig bearbeitet werden, und zwar immer des Fünferjahres in jedem Jahrzehnt. Man hofft, dass Proben, die man auf diese Weise erhält, im ganzen ein zutreffendes Bild des in Frage kommenden Waren-austausches ergeben werden. Vielleicht möchte es sich später doch als dringend notwendig herausstellen, auch einige andere Jahre zu berücksichtigen. Jedenfalls bleibt hier noch ein weites Feld für Fortsetzung der Forschungen.

Die 50 Druckbogen des veröffentlichten ersten Teils enthalten ausschliesslich Namen und Zahlen und keinerlei Text. Ein erdrückend massenhafter und auf das Bunteste durcheinander gewirrter Stoff ist in so klare, selbstverständlich erscheinende Übersicht gebracht worden, dass die Überlieferung nicht wieder erkennt, wer Gelegenheit hatte, sie in ihrer Urgestalt zu sehen. Frau Bang hat sich in der Anordnung nach Ländergruppen an die Rubriken (der Rechnungen angelehnt: Niederlande, Nordwestdeutschland ohne Hamburg), andere westliche Lande (Schottland, England, Frankreich u. a.), wendische Städte (die oben genannten), ostersche Städte (pommersche, Danzig, west- und ostpreussische, baltische), Finland, Schweden, Norwegen, Dänemark. Das ist aber auch alles, was an den unregelmässigen Aufbau des handschriftlichen Materials

¹ Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497—1660, udarbejdede efter de bevarede Regnskaber over Øresundstolden. Udgiven paa Carlsbergfondets Bekostning ved Nina Ellinger-Bang. Første Del: Tabeller over Skibsfarten. 1906. København: Gyl-dendalske Boghandel, Nordisk Forlag. Leipzig, Otto Harrassowitz.

erinnert. Die Herausgeberin hat im übrigen die Mitteilungen, die dieses Material enthält, in eine neue, völlig selbständige, nur durch die Sache bestimmte Ordnung gebracht, über die nach Buchstaben und Ziffern geordnete Tabellen die denkbar bequemste Übersicht gewähren. Je ein Jahr füllt zwei nebeneinander liegende, auf einen Blick zu übersehende Quartseiten. Die beiden nächsten, in gleicher Weise übersehbaren Seiten enthalten nach den angewandten Buchstaben und Ziffern geordnete Mitteilungen aus den Quellen und Anmerkungen, welche den Tabellenstoff ergänzen. So ist alles verwertet und doch auch in solche Ordnung gebracht, dass jede gesuchte Auskunft, die das Material überhaupt gewähren kann, leicht zu finden ist.

Die Tabellen mit ihren Zusätzen geben jetzt Jahr für Jahr auf folgende Fragen regelmässige Auskunft:

1. Zahl und Heimat der durchgehenden Schiffe;
2. Grösse in drei Gruppen: Über 100, 30—100 und unter 30 Last, bei den niederländischen und nordwestdeutschen Schiffen bis 1645 (Traktat von Christianopel);
3. Richtung der Fahrt, östlich oder westlich;
4. Durchgangsmonat;
5. Ob befrachtet oder in Ballast;
6. Abgangsort der einzelnen Schiffe;
7. Die Fälle, in denen Abgangsort und Heimat der Schiffe identisch sind.

Es kann hier selbstverständlich kein Versuch gemacht werden, das gebotene Material auszubeuten. Das wird erst im Laufe von Jahren einigermaßen erschöpfend geschehen können. Es soll hier nur auf den Reichtum der Quelle und auf einige allgemeine Fragen, die man an sie stellen kann, hingewiesen und zugleich versucht werden, zu zeigen, wie den Zifferreihen und Notizen Leben abzugewinnen ist.

Die Aufmerksamkeit lenkt sich wie von selbst zunächst auf die Gesamtzahl der in den 108 in Frage kommenden Jahren durch den Sund gegangenen Schiffe. Sie beziffert sich auf 403 902. Die Verteilung auf die Jahre ist aber eine ungleiche. Es gingen durch:

1497	795	Schiffe
1503	1222	-
1528	982	-
1536—1547 im Jahresdurchschnitt	1421	-
1557—1569 - - -	3280	-
1574—1580 - - -	4232	-
1581—1590 - - -	5036	-
1591—1600 - - -	5554	-
1601—1610 - - -	4503	-
1611—1620 - - -	4896	-
1621—1630 - - -	3436	-
1631—1640 - - -	3522	-
1641—1650 - - -	3597	-
1651—1657 - - -	2816 ¹	-

Der Höhepunkt des Verkehrs liegt also in den beiden letzten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts mit einer Durchschnittsfrequenz von 5295, genauer in den Jahren 1592—1598 mit durchschnittlich 5975 Schiffen jährlich, während die des 17. Jahrhunderts (bis 1657) nur 3795 beträgt. Es ist höchst unwahrscheinlich, dass die Abnahme der Schiffszahl durch die steigende Grösse der Schiffe ausgeglichen wurde. Nach den bei Falbe-Hansen-Scharling, Danmarks Statistik III, 424 mitgeteilten Jahresziffern, die wohl nicht ganz, aber doch ziemlich zutreffend sind, wurde eine Jahresfrequenz von 5000 Schiffen erst 1729 zum erstenmal wieder erreicht. Besondere Beachtung verdient das rasche Steigen alsbald nach der Mitte des 16. Jahrhunderts. 1562 wird zuerst die Ziffer 3000 überschritten; gleich 1563 verzeichnet 4000, das Jahr 1578 zuerst 5000. Von 1625 ab sinkt der Verkehr wiederholt unter 3000 herunter. Die höchste Frequenz zeigt 1597 mit 6673 Schiffen; sonst haben über 6000 nur noch die Jahre 1587, 1593—1595, 1608.

¹ Dass die Jahrzehnte hier von 1—0, nicht von 0—9, wie in dem Vorwort zur Ausgabe, gezählt sind, hat seinen Grund allein darin, dass die in diesem Aufsatz mitgeteilten Berechnungen fertig waren, als mir das Vorwort zu Gesicht kam. Sie hätten sämtlich umgerechnet werden müssen, um diese Gesamtübersicht und die im Vorwort, das andere Berechnungen als diese nicht anstellt, in Einklang zu bringen. Irgendwelchen sachlichen Wert würde aber ein solcher Einklang nicht haben.

Die nächstliegende Frage ist die nach der Verteilung auf die einzelnen Nationen in bezug auf Heimatsangehörigkeit. Sie ist folgende:

Niederländer	240 411 = 59,5 Prozent	
Deutsche (Gebiet des gegenwärtigen Deutschen Reiches)	99 269 = 24,6	-
Dänen (in der alten Ausdehnung des Landes)	21 155 = 5,2	-
Engländer	16 323 = 4	-
Schotten	9 948 = 2,5	-
Norweger	7 049 = 1,8	-
Schweden (mit Finland)	4 616 = 1,1	-
Franzosen	4 046 = 1,	-
Balten (aus Liv-, Est- und Kurland) .	1 065 = 0,3	-
Spanier, Portugiesen, Italiener . . .	30	

403 902

Da die Niederländer während des weitaus grösseren Teils dieser Periode völkerrechtlich noch zum Deutschen Reiche gehörten, ihre Sprache noch als »niederdeutsch« bezeichneten und auch die hier in Frage kommenden Balten deutscher Zunge waren, so ist das Ergebnis, dass 86 Prozent der Durchfahrenden Deutsche waren gegenüber gut 8 Prozent Angehöriger der skandinavischen Länder, deren Gebiet der Sund angehörte. Engländer und Schotten kommen den Skandinaviern nahe.

Die Beteiligung der einzelnen Nationen ist natürlich keine gleichmässige. Es gibt für jede von ihnen, mit Ausnahme der Deutschen, Jahre, in denen sie ganz verschwinden oder in sehr geringer Zahl auftreten. Es ist das so ziemlich immer der Fall, wenn ihr Staat mit Dänemark im Kriege liegt. Die Deutschen machen eine Ausnahme, weil sie als Gesamtheit politisch nicht in Aktion treten, nur ihre einzelnen fürstlichen und städtischen Territorien gelegentlich Verwicklungen mit Dänemark haben. Die Niederländer erreichen ihre höchste Ziffer mit 4362 Schiffen im Jahre 1608, ihre nächsthöchste mit 4316 im Jahre 1618, in jenem Falle 66,3, in diesem 72,8 Prozent der Gesamtzahl. Den höchsten prozentualen Anteil hatte die niederländische Schifffahrt im Jahre 1565 mit 2996 Schiffen von 3485, also 86 Prozent. Es

ist zu beachten, dass das mitten im Nordischen Siebenjährigen Kriege war. Die Neutralität der Niederländer, der Untertanen Philipps II., bedeutete etwas anderes als die deutscher Ostsee-Länder und -Städte. Auch sonst tritt dieser Vorteil in Zeiten skandinavischer Kriege hervor. Die ungünstigsten Jahre waren für die Niederländer (abgesehen von denen offenen Kriegen zwischen ihren burgundisch-habsburgischen Herren und Dänemark 1536, 1542, 1543) die früheren ihres Unabhängigkeitskrieges. Von 1568 auf 1569 gehen sie von 2588 auf 1044 Schiffe herunter, von 71,9 auf 33,9 Prozent der Gesamtfrequenz. 1574—1576 machen sie durchschnittlich 42,5 Prozent der Gesamtheit aus. Sonst sind sie noch in den Jahren 1585, 1587, 1588 weniger als die Hälfte.

Nach den oben gewählten grösseren Zeitabschnitten beträgt die niederländische Frequenz:

Bis 1548 . .	10 202	= 50,7 Prozent,	jährlich	680
1557—1569 . .	23 832	= 66,1	- -	2167
1574—1580 . .	14 374	= 48,5	- -	2053
1581—1590 . .	26 575	= 52,8	- -	2657
1591—1600 . .	32 296	= 58,2	- -	3230
1601—1610 . .	27 167	= 60,3	- -	2717
1611—1620 . .	34 179	= 69,8	- -	3418
1621—1630 . .	21 675	= 63,1	- -	2167
1631—1640 . .	16 287	= 57,8	- -	2036
1641—1650 . .	21 393 ¹	= 59,5	- -	2139
1651—1657 . .	12 431	= 63,1	- -	1776

240 411 = 59,5 Prozent, jährlich 2226

Es hat seine verständlichen Gründe, dass der deutsche Verkehr im allgemeinen günstige Zahlen zeigt, wenn der niederländische abflaut. Er betrug:

¹ Diese Zahl ist niedriger, als sie sein sollte, wegen des oben S. 2 erwähnten Auftretens des Witte Korneliszoon de Wit im Jahre 1645.

Bis 1548 . . .	8 005 = 39,8	Prozent, jährlich	534
1557—1569 . . .	9 238 = 25,6	- -	840
1574—1580 . . .	10 829 = 36,5	- -	1547
1581—1590 . . .	15 390 = 30,6	- -	1539
1591—1600 . . .	15 319 = 27,6	- -	1532
1601—1610 . . .	10 316 = 22,9	- -	1032
1611—1620 . . .	8 603 = 17,6	- -	860
1621—1630 . . .	6 578 = 19,1	- -	658
1631—1640 . . .	4 245 = 15,1	- -	531
1641—1650 . . .	6 660 = 18,5	- -	666
1651—1657 . . .	4 066 = 20,6	- -	581

99 269 = 24,6 Prozent, jährlich 919

Die Zeit des Dreissigjährigen Krieges macht sich schon in dieser Gesamtübersicht deutlich fühlbar. Eine richtige Vorstellung vom deutschen Verkehr und seiner Beeinflussung durch politische Ereignisse erhält man aber naturgemäss erst, wenn man die einzelnen Territorien ins Auge fasst. In ihnen wirken die gleichen Hergänge nicht selten in entgegengesetzter Weise.

Die 99 269 deutschen Schiffe setzen sich folgendermassen zusammen. Es sind von

Ostfriesland	19 864 = 20	Prozent
Rostock	15 427 = 15,5	-
Lübeck	12 561 = 12,7	-
Stralsund	10 771 = 10,9	-
Danzig	8 896 = 9	-
Pommern	8 654 = 8,7	-
Hamburg	7 877 = 7,9	-
Bremen	6 666 = 6,7	-
Schleswig-Holstein	4 165 = 4,2	-
Wismar	2 101 = 2,1	-
Ostpreussen	1 127 = 1,1	-
Anderen Nordseegegenden	837 = 0,9	-
Westpreussen	323 = 0,3	-

Demnach aus

Nordseehäfen	35 224 = 35,5	-
Ostseehäfen	59 860 = 60,9	-
Schleswig-Holstein	4 165 = 4,2	-

Das auffallende Überwiegen der Ostfriesen mit $\frac{1}{5}$ aller deutschen Schiffe steht im engsten Zusammenhange mit dem niederländischen Verkehr. Sie setzen 1528 mit einem Schiffe ein. 1536, im letzten Jahre der Grafenfehde, wo die Niederländer auf 138 herabsinken, erscheinen sie mit 24 Schiffen. Sie sind dann mit den Niederländern in unregelmäßigem Anstieg begriffen; bis plötzlich von 1568 zu 1569 ihre Zahl von 137 zu 781 hinaufschneilt, während die der Niederländer von 2588 auf 1044 hinabsinkt, so dass 1569 auf je 10 Niederländer 7—8 Ostfriesen kommen, während bis dahin die Ostfriesen im Durchschnitt nur 5 Prozent der Niederländer ausgemacht hatten. Offenbar ist ein guter Teil niederländischen Handels auf ostfriesischen Schiffen oder unter ostfriesischer Flagge betrieben worden. 1574 erreichen die Ostfriesen mit 807 Schiffen den höchsten Stand, bilden allerdings nur $\frac{2}{5}$ der Niederländer. Sie steigen von dieser Höhe ziemlich schnell wieder herab, behaupten aber bis gegen Ende des Jahrhunderts einen ansehnlichen Platz. Während von 1528 bis 1568 jährlich im Durchschnitt nur 73 ostfriesische Schiffe durch den Sund gingen, passierten ihn in den Jahren 1569—1598 jährlich 482, von 1599—1620 aber nur noch 180, von 1621—1657 gar nur noch 48, also noch nicht ganz 6 bzw. nur 2,3 Prozent der Niederländer. Diese haben ihren Verkehr wieder selbst in die Hand genommen. Das zeitweise starke Auftreten der Ostfriesen ist nur ein weiterer Beleg des Übergewichts der Niederländer.

Nicht so stark, aber doch unverkennbar ist auch Bremens Schiffahrt von den Niederlanden her beeinflusst. Sie setzt 1528 mit zwei Schiffen ein, denen 80 im Jahre 1536 und gar 158 im nächsten Jahre folgen. Die Stadt scheint, ähnlich wie Hamburg, besonders durch die Grafenfehde (1534—1536) in der Ostsee emporgekommen zu sein; diese frühere Zeit ist für ihre Beteiligung die günstigste geblieben. Hamburg ist 1497, 1503 und 1528 mit 16, 12 und 14 Schiffen vertreten. 1536 aber mit 90, 1537 mit 184. Bremens Frequenz ist:

bis 1548 . .	1283	Schiffe, jährlich	86
1557—1569 . .	611	- - -	56
1574—1580 . .	453	- - -	65

Übertrag: 2347

Übertrag: 2347 Schiffe, jährlich

1581—1590 . . .	499	-	-	50
1591—1600 . . .	812	-	-	81
1601—1610 . . .	808	-	-	81
1611—1620 . . .	531	-	-	53
1621—1630 . . .	308	-	-	31
1631—1640 . . .	367	-	-	46
1641—1650 . . .	693	-	-	70
1651—1657 . . .	299	-	-	43
	<hr/>			<hr/>
	6666			62

Das weitaus günstigste Jahr war für Bremen 1542 mit 236 Schiffen, das für die Niederländer infolge des kleveschen Krieges ganz ausfiel. Andererseits zeigt die Zeit des niedersächsisch-dänischen Krieges (1626—29) die tiefste Depression. Sonst schliessen sich die bremischen Schwankungen ziemlich den allgemeinen an, was auch von den zerstreuten, minderen Nordseehäfen gilt. Auch sie haben ihre beste Zeit in den Jahren 1574—1590 und wieder eine gewisse Prosperität 1638—1647. Handelsgeschichtlich besonders beachtenswert ist, dass darunter auch weit binnenwärts gelegene Orte auftauchen: Köln, Duisburg, Kleve, Emmerich, Hannover.

Ausserordentliche Schwankungen weist Hamburg auf.

Bis 1548 . . .	2025	Schiffe, jährlich	135	
1557—1569 . . .	1810	-	-	165
1574—1580 . . .	76	-	-	11
1581—1590 . . .	968	-	-	97
1591—1600 . . .	1097	-	-	110
1601—1610 . . .	409	-	-	41
1611—1620 . . .	300	-	-	30
1621—1630 . . .	504	-	-	50
1631—1640 . . .	18	-	-	2
1641—1650 . . .	445	-	-	44
1651—1657 . . .	225	-	-	32
	<hr/>			<hr/>
	7877			72

Die günstigsten Jahre waren 1557 und 1558 mit 309 bzw. 302 Schiffen. In den Jahren 1575—1578 und wiederum 1633—1642 passierte nicht ein einziges Hamburger Schiff den Sund. Die viel-

fach schwierigen Beziehungen der Stadt zum holsteinisch-dänischen Landesherrn geben in erster Linie die Erklärung für diesen jähren Wechsel.

Im Ostseegebiet und überhaupt unter den deutschen Städten steht Rostock an oberster Stelle. Auch hier ist die Überlegenheit nicht von vornherein vorhanden. Die Rostocker Schiffe (neben denen hier in Klammern die Wismars verzeichnet sind) verteilen sich auf die Jahre:

Bis 1548 . . .	215	(36), jährlich	14	(2)
1557—1569 . . .	592	(152)	-	54 (14)
1574—1580 . . .	1 235	(524)	-	176 (75)
1581—1590 . . .	3 274	(508)	-	327 (51)
1591—1600 . . .	3 019	(345)	-	302 (35)
1601—1610 . . .	2 242	(212)	-	224 (21)
1611—1620 . . .	2 190	(174)	-	219 (17)
1621—1630 . . .	1 149	(53)	-	115 (5)
1631—1640 . . .	504	(15)	-	63 (2)
1641—1650 . . .	528	(14)	-	53 (1)
1651—1657 . . .	479	(68)	-	68 (10)
	<hr/>		<hr/>	
	15 427	(2011)		143 (19)

Ziemlich die gleiche Entwicklung belegen die beigegeführten Zahlen Wismars. Die Steigerung in den letzten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts ist vor allem zurückzuführen auf günstige Umstände für den Kornhandel, die spätere tiefe Depression auf den grossen deutschen Krieg.

Die gleichen Ursachen haben wohl auch besonders auf die Gestaltung der Stralsunder und der pommerschen Schifffahrt eingewirkt. Die Zahlen (die pommerschen in Klammern) sind:

Bis 1548 . . .	792	(443) Schiffe, jährlich	53	(30)
1557—1569 . . .	449	(930)	-	41 (87)
1574—1580 . . .	916	(1074)	-	131 (153)
1581—1590 . . .	1 203	(1496)	-	120 (150)
1591—1600 . . .	1 149	(1057)	-	115 (106)
1601—1610 . . .	1 238	(791)	-	124 (79)

Übertrag: 5 747 (5791)

Übertrag: 5 747 (5791)	
1611—1620 . . .	1 750 (688) Schiffe, jährlich 175 (69)
1621—1630 . . .	1 288 (909) - - 129 (91)
1631—1640 . . .	407 (561) - - 51 (70)
1641—1650 . . .	792 (259) - - 79 (26)
1651—1657 . . .	787 (446) - - 112 (64)
	<hr/>
	10 771 (8654) 100 (80)

Die niedrige Stralsunder Ziffer im zweiten Zeitabschnitt hat ihren Grund im Nordischen Siebenjährigen Krieg, der zuerst die nähere Verbindung Stralsunds mit Schweden knüpfte und dem Verkehr der Stadt in den dänischen Gewässern höchst abträglich war. In den Jahren 1564—1569 gingen insgesamt nur 50 Stralsunder Schiffe durch den Sund gegen 110 im Jahre 1560, 111 in 1562, 151 in 1574.

Fast man die meklenburgische und die pommersche Schifffahrt zusammen, so ergibt sich, dass sie mit 36 953 Schiffen 61,8 Prozent der gesamten deutschen Ostseehäfen stellt, 37,2 Prozent der deutschen Schifffahrt überhaupt, und dass sie fast doppelt so viel leistet als die beiden grössten und reichsten Ostseestädte Lübeck und Danzig zusammen. Es entwickelte sich dieses Übergewicht im letzten Viertel des 16. Jahrhunderts und stieg 1611—1620 zu fast fünffacher Überlegenheit, um während des Dreissigjährigen Krieges (allerdings nur zeitweise) wieder zu verschwinden.

	Meklenburg und Pommern	Andere Ostseeplätze
Bis 1548	1 491	2 740
1557—1569	2 123	2 410
1574—1580	3 749	2 039
1581—1590	6 481	2 723
1591—1600	5 570	2 831
1601—1610	4 483	2 027
1611—1620	4 802	1 074
1621—1630	3 399	1 472
1631—1640	1 487	1 553
1641—1650	1 593	2 765
1651—1657	1 780	1 292
	<hr/>	<hr/>
	36 953	22 907

Ein Überblick über Lübecks Stellung zeigt auch eine gewisse Anlehnung an den allgemeinen Gang, doch aber eine grössere Stetigkeit. Es passierten Lübecker Schiffe den Sund

Bis 1548	487, jährlich	32
1557—1569	877	80 ¹
1574—1580	1 203	172
1581—1590	1 600	160
1591—1600	1 486	149
1601—1610	1 276	128
1611—1620	785	78
1621—1630	1 032	103
1631—1640	1 130	141
1641—1650	1 750	175
1651—1657	935	134
	<hr/>	<hr/>
	12 561	116

Deutlich spiegelt sich hier Lübecks günstige Lage während des Dreissigjährigen Krieges.

Für die durch den Sund gehenden Schiffe ist an der Ostsee Danzig der Hauptplatz; im Jahre 1587 kamen beispielsweise von dort 1690 von 3253, also über die Hälfte. In der Reederei aber spielt Danzig nur eine mässige und dazu keine stetige Rolle. Es gingen Danziger Schiffe durch den Sund

Bis 1548	1656, jährlich	110
1557—1569	1334	121
1574—1580	660	94
1581—1590	777	78
1591—1600	1096	110
1601—1610	691	69
1611—1620	287	29
1621—1630	421	42
1631—1640	397	49
1641—1650	925	92
1651—1657	289	41
	<hr/>	<hr/>
	8896	82

¹ Der Nordische Siebenjährige Krieg drückt die Zahl stark herab, in den Jahren 1565—1569 nur 252, jährlich 50 Schiffe.

Die westpreussischen Schiffe sind fast alle von Elbing, die ostpreussischen von Königsberg. Beide werden von 1590 ab immer spärlicher.

Deutlich belegen die Sundzollisten, wie Dänemark in den eigenen Gewässern hinter Niederländern und Deutschen zurücksteht. Erst in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts arbeitet es sich zu einer ansehnlicheren Stellung empor. Es gingen dänische Schiffe durch die Meerenge

Bis 1548	81, jährlich	6
1557—1569	523	- 47
1574—1580	1343	- 192
1581—1590	3366	- 337
1591—1600	3070	- 307
1601—1610	2520	- 252
1611—1620	1833	- 183
1621—1630	1901	- 190
1631—1640	2741	- 343
1641—1650	2924	- 292
1651—1657	853	- 85

21 155, jährlich 195

Ein plötzlicher Aufschwung von 79 auf 160 Schiffe tritt mit dem vorletzten Jahre (1569) des Nordischen Siebenjährigen Krieges ein. Unter diese jährliche Zahl sinkt dann Dänemark nur in den Jahren 1619—1621, im Kriegsjahre 1645 und nach 1650, in der Zeit des schwedischen Aufstiegens. Schleswig-Holsteins Beteiligung wird von Dänemark, nicht von Deutschland beeinflusst, bleibt aber hinter der dänischen weit zurück.

Ein bis gegen die Mitte des 17. Jahrhunderts nur einmal unterbrochenes Aufsteigen zeigt das mit Dänemark unter einer Herrschaft vereinigte Norwegen, das einzige Land, von dem man das sagen kann. Man sieht, dass die Entwicklung der norwegischen Reederei, die sich seit dem Ausgange des 18. Jahrhunderts so glänzend entfalten sollte, früh einsetzt. Das Land ist vertreten

Bis 1548 mit	24 Schiffen, jährlich	1—2
1557—1569	- 156	- 14
1574—1580	- 240	- 34
1581—1590	- 512	- 51
1591—1600	- 683	- 68
1601—1610	- 941	- 94
1611—1620	- 946	- 95
1621—1630	- 794	- 79
1631—1640	- 1138	- 142
1641—1650	- 1269	- 127
1651—1657	- 344	- 49
	<hr/>	<hr/>
	7049	65

Das Sinken der dänischen und norwegischen Schiffahrt im letzten Jahrzehnt hängt mit der wachsenden Geltung Schwedens nach dem Frieden von Brömsebro (1645) zusammen. Es gingen schwedische Schiffe (finländische eingerechnet) durch den Sund:

Bis 1548	86, jährlich	6 ¹
1557—1569	169	15 ²
1574—1580	135	19
1581—1590	492	49
1591—1600	314	31
1601—1610	292	29
1611—1620	103	10 ³
1621—1630	542	54
1631—1640	558	70
1641—1650	967	98 ⁴
1651—1657	960	137
	<hr/>	
	4616, jährlich	43

Aus dem Aufsteigen Schwedens zogen auch Liv-, Est- und Kurland Vorteil. Sie sind seit dem schwedisch-dänischen Kriege

¹ Die Jahre 1497, 1503, 1536—1538 sind unvertreten.

² In den Jahren des Nordischen Siebenjährigen Krieges (1563 bis 1569) passierte nicht ein einziges schwedisches Schiff.

In den beiden Jahren des Kalmarkrieges 1611 und 1612 kein Schiff.

⁴ Im Kriegsjahre 1644 keins, 1645 nur 9.

von 1644—1645 wieder ähnlich vertreten wie einst in der Zeit ihrer Selbständigkeit, bis 1547 mit 260 Schiffen, von da bis 1642 nur mit 263, von 1643—1657 aber mit 431. In der mittleren Zeit bleiben sie oft durch ganze Jahresreihen aus.

Von den westlichen Nationen stehen die Engländer obenan, allerdings hinter den Ostfriesen zurück, ungefähr mit Rostock auf gleicher Stufe. Sie steigen früh und rasch und behaupten sich dann ziemlich stetig bis zu einem starken Abschlage um die Mitte des 17. Jahrhunderts. Sie zählen

Bis 1548	546	Schiffe, jährlich	36
1557—1569	1 011	- -	92
1574—1580	1 295	- -	185
1581—1590	2 081	- -	208
1591—1600	1 833	- -	183
1601—1610	1 873	- -	187
1611—1620	1 898	- -	190
1621—1630	1 508	- -	151
1631—1640	2 049	- -	256
1641—1650	1 748	- -	175
1651—1657	481	- -	69
	<hr/>		<hr/>
	16 321		151

Schottland ist im Anfange England wesentlich überlegen, wird aber bald eingeholt, bleibt dann weit zurück und vermag sich auch die Steigerungen der günstigen Jahre nicht in gleicher Weise zunutze zu machen. Es gingen schottische Schiffe durch

Bis 1548	818	Schiffe, jährlich	57
1557—1569	748	- -	68
1574—1580	900	- -	129
1581—1590	988	- -	99
1591—1600	1316	- -	132
1601—1610	1201	- -	120
1611—1620	978	- -	98
1621—1630	1110	- -	111

Übertrag: 8059 Schiffe, jährlich 98

Übertrag:	8059	Schiffe, jährlich	98
1631—1640	1008	-	144
1641—1650	718	-	72
1651—1657	163	-	23
	<u>9948</u>		<u>92</u>

Frankreich wird von England und auch von Schottland durch einen weiten Abstand getrennt und scheidet im 17. Jahrhundert allmählich fast ganz aus. Eigentümlich ist ihm die starke Frequenz vereinzelter Jahre.

Bis 1548	88	Schiffe, jährlich	6 ¹
1557—1569	317	-	29 ²
1574—1580	426	-	61 ³
Übertrag:	831	Schiffe, jährlich	26

	Bis 1548	1557—1569	1574—1580	1581—1590	1591—1600
Niederlande . . .	680	2167	2053	2657	3230
Ostfriesland . . .	23	193	560	392	446
Bremen . . .	86	56	65	50	81
Hamburg . . .	135	165	11	97	110
Rostock . . .	14	54	176	327	302
Stralsund . . .	53	41	131	120	115
Pommern . . .	30	85	153	150	106
Lübeck . . .	32	80	172	160	149
Danzig . . .	110	121	94	78	110
Dänemark . . .	6	47	192	337	307
Norwegen . . .	1—2	14	34	51	68
Schweden . . .	6	15	19	49	31
England . . .	36	92	185	208	183
Schottland . . .	57	68	129	99	132
Frankreich . . .	6	29	61	90	67

¹ Es sind aber sechs Jahre ganz unvertreten, während 1539 und 1540 je 30 Schiffe gezählt wurden.

² Drei Jahre unvertreten, aber 1568 allein 114.

³ Im Jahre 1574 allein 146.

Übertrag:	831	Schiffe,	jährlich	26
1581—1590	904	-	-	90 ¹
1591—1600	668	-	-	67
1601—1610	673	-	-	67 ²
1611—1620	406	-	-	41
1621—1630	240	-	-	24
1631—1640	235	-	-	29 ³
1641—1650	96	-	-	10
1651—1657	5	-	-	nicht 1 ⁴
	<hr/>			<hr/>
	4046			37

Ein Überblick über die meistbeteiligten Staaten und Städte in der Ordnung, wie sie hier besprochen wurden, gibt folgendes Bild:

1601—1610	1611—1620	1621—1630	1631—1640	1641—1650	1651—1657
2717	3418	2167	2036	2139	1776 jährlich
184	157	64	33	31	65 -
81	53	31	46	70	43 -
41	30	50	2	44	32 -
224	219	115	63	53	68 -
124	175	129	51	79	112 -
79	69	91	70	26	64 -
128	78	103	141	175	134 -
69	29	42	49	92	41 -
252	183	190	343	292	85 -
94	95	79	142	127	49 -
29	10	54	70	98	137 -
187	190	151	256	175	69 -
120	98	111	144	72	23 -
67	41	24	29	10	nicht 1 -

¹ 1587 nicht weniger als 441, aber 1588 nur 17.

² Im Jahre 1608 allein 233.

³ Im Jahre 1631 aber allein 136, im nächsten Jahre 77.

⁴ 2 in 1651, 3 in 1653.

Von ganz besonderem Interesse ist bei den Niederländern die Verteilung auf die einzelnen Orte. Ihr soll hier noch eine kurze Darlegung gewidmet werden.

Unter der Bezeichnung Niederländer sind, dem Gebrauche der Zeit entsprechend, die gesamten Bewohner der ehemals burgundischen, dann spanischen Gebiete zusammengefasst, also heutige Niederländer und Belgier einschliesslich der französischen Flanderer. Von den 240 411 Schiffen dieser Lande, die bis 1657 durch den Sund gingen, waren aber nur 913, also noch nicht $\frac{2}{5}$ Prozent in Gebieten daheim, die jetzt nicht zum Königreich der Niederlande gehören. Von ihnen gingen 407 in den Jahren 1557 bis 1569 durch, nach 1590 insgesamt nur noch 92, davon nicht weniger als 71 in den Jahren 1653/54, von 40 im Jahre 1653 allein 30 Dünkirchener. Vom Königreich der Niederlande aber gehören 236 037, also über 98 Prozent, in die Lande Holland, Seeland und Westfriesland (ohne Groningen), und von diesen scheidet wieder Seeland aus, da es nur 4573 = 1,9 Prozent stellt. Der Rest verteilt sich auf

Holland	mit	180 858	=	75,2	Prozent
Westfriesland	»	50 604	=	21	»

Blickt man noch näher hin, so konzentrieren sich diese Zahlen, die 57,3 Prozent des gesamten Verkehrs durch den Sund bedeuten, fast ausschliesslich auf die Westküste Westfrieslands und auf den nördlichen Teil Nordhollands, das will sagen, auf die Gegenden vom Vlie bis zum Jj_z und zum früheren Haarlemer Meer, auf einen Landstrich von noch nicht 3000 Quadratkilometern. Es ist das Gebiet, dessen wirtschaftlichen Mittelpunkt das an seiner Südgrenze gelegene Amsterdam darstellt. Und da ist es nun wieder von grösstem Interesse, zu sehen, dass Amsterdam selbst keineswegs ein Übergewicht über seine durchweg ländliche oder kleinstädtische Umgebung behauptet, wie etwa Emden in Ostfriesland, Rostock in Meklenburg, Stralsund und Stettin in Pommern, Danzig in West-, Königsberg in Ostpreussen. Amsterdam stellt von den Schiffen der Provinz Holland 15 356 = 8,5 Prozent, von den gesamten holländisch-westfriesischen 6,6 Prozent. Amsterdam ist entfernt nicht die meistbeteiligte Einzelgemeinde. Enkhuisen ist ihm mit 22 580 Schiffen fast um die Hälfte überlegen, Die Inseln Terschelling und Vlieland, die keinerlei städtische Siedlung bergen, zählen 21 077 bzw. 17 887 Schiffe; auch Hoorn, Medemblik und

in Westfriesland Harlingen und Stavoren sind Amsterdam gewachsen.

Von grösserem Belang ist die Verschiebung in den einzelnen Perioden (die eingeklammerten Zahlen sind die von Amsterdam):

	Holland (Amsterdam)		Westfriesland	
Bis 1548	8224 (1371),	jährlich 550 (91)	889, jährl.	59
1557—1569	16703 (3788),	- 1518 (344)	5289,	- 481
1574—1580	12195 (330),	- 1742 (47)	1521,	- 217
1581—1590	21251 (1933),	- 2125 (193)	4589,	- 459
1591—1600	25867 (1981),	- 2587 (198)	5224,	- 522
1601—1610	20942 (1855),	- 2094 (185)	5487,	- 549
1611—1620	25310 (1315),	- 2531 (131)	8167,	- 817
1621—1630	16049 (707),	- 1605 (71)	5075,	- 507
1631—1640	11334 (612),	- 1417 (76)	4698,	- 587
1641—1650	14543 (784),	- 1454 (78)	6137,	- 614
1651—1657	8522 (680),	- 1217 (97)	3528,	- 504

In der günstigsten Periode (1557—1569) beträgt der Anteil Amsterdams an der holländisch-friesischen Schifffahrt 17,2 Prozent, dagegen

1581—1590	nur 7,5 Prozent
1591—1600	- 6,7 -
1601—1610	- 7,0 -
1611—1620	nur 3,6 Prozent,
1621—1630	- 3,3 -
1631—1640	- 3,8 -
1641—1650	- 3,8 -
1651—1657	- 5,6 -

Die glänzendste Zeit erlebte Amsterdams Reederei um die Mitte der 60er Jahre des 16. Jahrhunderts, als die deutschen Ostseestädte durch den Nordischen Siebenjährigen Krieg so schwer litten. Von 1563-1567 gingen alljährlich über 400 Amsterdamer Schiffe durch den Sund, 1565 sogar 504. Dann folgte eine schwere Krisis: 1568 noch 333 Amsterdamer Schiffe, 1569 (dem Jahre des dänischen Aufschwungs und des Beginns der niederländischen Wirren) 139, 1574 dagegen nur 2, 1575 6, 1576 keins, 1577 4, 1578 wieder 42, 1579 125 usw., ohne dass doch die frühere Höhe auch nur entfernt wieder erreicht worden wäre. Nur 1608 ward die 300 noch einmal überschritten (360).

Die Tabellen gestatten eine Unterscheidung der beladenen und der in Ballast gehenden Schiffe, allerdings nicht vor 1536 und nicht für die niederländischen Schiffe in den Jahren 1650 bis 1653, für welche die betreffenden Angaben fehlen. Aber der Ausfall ist im Verhältnis zum ganzen gering. Der Nachweis wird gegeben für 385 816 Schiffe von den insgesamt 403,902, die durchgingen, also für 95,7 Prozent. Es gingen in Ballast 101 058 Schiffe, beladen waren 284 158, also 26,3 Prozent in Ballast, 73,7 Prozent beladen. Das Verhältnis zeigt eine gewisse Tendenz zur Besserung im 17. Jahrhundert. Es gingen durch

	in Ballast	beladen
1536—1547	2 779 = 26,8 Proz.	7 578 = 73,2 Proz.
1557—1569	11 372 = 31,5 -	24 707 = 68,5 -
1574—1580	8 071 = 27,2 -	21 565 = 72,8 -
1581—1590	14 872 = 29,4 -	35 690 = 70,6 -
1591—1600	17 282 = 31,0 -	38 256 = 69,0 -
1601—1610	11 199 = 24,9 -	33 826 = 75,1 -
1611—1620	13 084 = 26,7 -	35 876 = 73,3 -
1621—1630	7 108 = 20,7 -	27 249 = 79,3 -
1631—1640	5 462 = 19,4 -	22 712 = 80,6 -
1641—1649	7 149 = 22,7 -	24 408 = 77,3 -
1650—1653 ¹	726 = 16,7 -	3 617 = 83,3 -
1654—1657	2 554 = 22,7 -	8 674 = 77,3 -

Das günstigste Jahr ist 1653 mit 125 in Ballast gehenden, 886 beladenen (nichtniederländischen) Schiffen, also 12,3 bzw. 87,7 Prozent. Am höchsten steigt die Zahl der in Ballast gehenden Schiffe 1587 (2293 von 6405, also 35,5 Prozent) und 1597 (2411 von 6673 = 36,1 Prozent). Offenbar beruht das darauf, dass diese beiden Jahre neben 1608 (6582) die höchste überhaupt erreichte Frequenz des Sundverkehrs darstellen; 1653 zeigt nur ein Drittel dieser Jahre, 2266 Schiffe, wovon 1011 nichtniederländische. Die grosse Zahl der in Ballast ostwärts gehenden Schiffe, die im baltischen Meere Frucht suchen, erhöht den Prozentsatz der unbeladenen Fahrzeuge. Höchst wahrscheinlich ist darin auch allein die Erklärung zu suchen für die günstigeren Ziffern im fortschreitenden 17. Jahrhundert.

¹ Ohne Angaben für die niederländischen Schiffe! Vgl. oben.

Dass diese Annahme eine zutreffende ist, erhellt sofort, wenn man im Zusammenhang mit der Zahl der beladenen und der in Ballast gehenden Schiffe die Richtung der Fahrt ins Auge fasst. Man dringt in das eigentliche Wesen des ganzen Verkehrs kaum besser ein als durch eine solche Untersuchung. Vom Jahre 1557 an lassen die Stellen unterscheiden, ob ein Fahrzeug die Meerenge östlich oder westlich passiert. Es gingen östlich im ganzen 187252, westlich 188207 Schiffe; die Zahlen sind naturgemäss ziemlich gleich, zeigen auch in den einzelnen Jahren nur geringe Unterschiede, die von Verkauf, Verlust oder vom Überwintern von Fahrzeugen meistens in den westlichen Gewässern herrühren. Von den 187252 östlich gehenden Schiffen fuhren 94734 in Ballast, 92518 geladen, von den 188207 westlich gehenden aber waren 184062, also 97,8 Prozent beladen, nur 4145 gingen in Ballast. Es gehen also zahlreiche Schiffe, ziemlich die Hälfte aller, leer in die Ostsee, um von dort mit voller Ladung wieder westwärts zu segeln. Die Verschiffung der Ostseeprodukte nach Westen bildet den Schwerpunkt des Verkehrs.

Es lässt sich darin aber ein gewisser Wandel beobachten. Er tritt hervor, wenn man die einzelnen Jahrzehnte ins Auge fasst. Von den östlich durchgehenden Schiffen waren

	in Ballast		geladen	
1557—1569	10 999 = 61,4 Proz.		6 919 = 38,6 Proz.	
1574—1580	7 695 = 51,8	-	7 160 = 48,2	-
1581—1590	14 406 = 57,3	-	10 742 = 42,7	-
1591—1600	16 923 = 61,2	-	10 731 = 38,8	-
1601—1610	10 828 = 47,9	-	11 782 = 52,1	-
1611—1620	12 653 = 51,6	-	11 869 = 48,4	-
1621—1630	6 426 = 37,5	-	10 722 = 62,5	-
1631—1640	5 018 = 35,5	-	9 109 = 64,5	-
1641—1649	6 763 = 43,4	-	8 824 = 56,6	-
1650—1653 ¹	585 = 28,7	-	1 456 = 71,3	-
1654—1657	2 438 = 43,2	-	3 204 = 56,8	-
	<hr/>		<hr/>	
	94 734		92 581	

¹ Wiederum nur die nichtniederländischen!

von den westlich durchgehenden

	in Ballast	geladen
1557—1569 . . .	373	17 788
1574—1580 . . .	376	14 405
1581—1590 . . .	466	24 948
1591—1600 . . .	359	27 525
1601—1610 . . .	371	22 044
1611—1620 . . .	431	24 007
1621—1630 . . .	682	16 527
1631—1640 . . .	444	13 603
1641—1649 . . .	386	15 584
1650—1653 . . .	141	2 161
1654—1657 . . .	116	5 470
	4 145	184 062

Von den in östlicher Fahrt passierenden Schiffen übersteigt die Zahl der in Ballast gehenden die der beladenen bis zur Periode 1591—1600, genauer bis zum Jahre 1598. Sie beträgt bis zu diesem Jahre 48287 gegenüber 32793 beladenen, also 59,6 gegen 40,4 Prozent. Von 1599 an aber übersteigt meistens die Zahl der geladenen Schiffe die der in Ballast gehenden. Diese beträgt bis 1657 insgesamt 46447 gegenüber 59725 beladenen, also 43,7 gegen 56,3 Prozent. In der ersten Periode übersteigt die Zahl der geladenen die der in Ballast gehenden Schiffe nur in den Jahren 1578—1581, 1584 und 1585. Es sind, mit alleiniger Ausnahme von 1578, Jahre mässiger oder geringer allgemeiner Frequenz, in denen offenbar die Nachfrage nach Ostseewaren in den westlichen Ländern eine geringere war. Die günstigsten Jahre in der westlichen Fahrt sind die der höchsten Frequenz (vgl. oben S. 6). Der Ausfall der Jahre 1650—1653 ist offenbar herbeigeführt durch das Fehlen der niederländischen Ziffern, die in der Fahrt aus der Ostsee in bezug auf Ladung die günstigsten zu sein pflegen. Das ungünstige Jahrzehnt 1621—1630 ist das niedrigster Frequenz seit dem Nordischen Siebenjährigen Kriege.

Ogleich erst die Veröffentlichung der Warenlisten völlige Klarheit schaffen wird, so ist doch schon aus dem vorliegenden Material ersichtlich, dass allgemeine und Ladungsfrequenz vor allem (in westlicher Fahrt natürlich ausschliesslich) bestimmt werden

durch die Nachfrage nach Ostseeartikeln und ihren Vertrieb, zugleich aber auch, dass diese Nachfrage im 17. Jahrhundert nicht mehr gestiegen, aller Wahrscheinlichkeit nach nicht unerheblich zurückgegangen ist. Es hat das vor allen Dingen seinen Grund in dem sinkenden Bedarf der iberischen Halbinsel, des spanischen Reiches und seiner Nebenlande, dann aber auch in der Konkurrenz anderer Lieferanten.

Aus den Tabellen lässt sich auch feststellen, wie viele von den durchgehenden Schiffen aus ihrer Heimat kamen. Und da zeigt sich wieder ein bemerkenswerter Unterschied im Verkehr östlicher und westlicher Richtung. Von den 187252 Schiffen, die in östlicher Richtung durch den Sund gingen, kamen 124947, also 66,4 Prozente aus ihrem Heimatsorte, von den 188207 aber, die in westlicher Richtung fuhren, nur 31028 oder 16,5 Prozent. Auch dieses Verhältnis ist gewissen Schwankungen unterworfen

	v. d. Heim-			v. d. Heim-		
	östlich	stätte	Proz.	westlich	stätte	Proz.
1557—1569	17918	12535	70	18161	2346	12,4
1574—1580	14855	9264	62,4	14781	3015	20,4
1581—1590	25148	15610	62,5	25414	5039	19,8
1591—1600	27654	18746	67,8	27884	4442	15,9
1601—1610	22610	15020	66,4	22415	3756	16,8
1611—1620	24522	17566	71,6	24436	3338	13,7
1621—1630	17148	10694	62,4	17209	2877	16,7
1631—1640	14127	9287	65,7	14047	1928	13,7
1641—1650	17814	10740	60,3	18152	2447	13,5
1651—1657	9764	5485	56,2	9946	1840	18,5
	<u>191560</u> ¹	<u>124947</u>		<u>192445</u> ¹	<u>31028</u>	

Eine bestimmte Richtung zeigen diese Schwankungen, wie ersichtlich, nicht. Sie ähneln in dieser Beziehung den Schwankungen der niederländischen Gesamtfrequenz (S. 7 f.). Und das ist natürlich.

¹ Dass diese Gesamtziffer nicht mit der auf S. 5 u. 7 gegebenen übereinstimmt, hat seinen Grund darin, dass die niederländischen Schiffe, für die, wie gesagt, in den Jahren 1650—1653 die Ladungsvermerke fehlen, hier mitgerechnet worden sind.

Denn das Übergewicht der aus ihrer Heimat kommenden Schiffe in der Fahrt ostwärts beruht auf dem Übergewicht der Niederländer überhaupt.

Es würde hier zu weit führen und muss spezielleren Untersuchungen überlassen bleiben, aus den Schiffen östlicher bzw. westlicher Fahrt diejenigen auszuscheiden, die in ersterer bzw. letzterer auftreten und doch nicht in einem Nordsee- bzw. Ostseehafen beheimatet sind. Aber ich will doch ein einzelnes Jahr herausgreifen, weil schon das lehrreich ist. Die Ausgabe erleichtert das ausserordentlich, indem sie unter den Bemerkungen zu den einzelnen Rubriken zu den Rubriken B und C (ostwärts-westwärts) die Schiffe nach ihrer Heimat östlich oder westlich vom Sund teilt. Ich nehme das Jahr 1587, das ja auch sonst merkwürdig ist, Es gingen ostwärts durch den Sund mit ostwärts gelegener Heimat 610, westwärts mit westwärts gelegener Heimat 2561. Die Gesamtzahl der ostwärts gehenden Schiffe betrug 3186, demnach waren unter ihnen $3186 - 610 = 2576$ Schiffe, die westlich vom Sund beheimatet waren. Die Gesamtzahl der ostwärts segelnden und aus ihrer Heimat kommenden Schiffe aber betrug in diesem Jahre 2264, also 87,9 Prozent aller von Westen kommenden und westwärts beheimateten und 71,6 Prozent aller ostwärts durchgehenden Schiffe. Es gingen westwärts durch den Sund mit westwärts gelegener Heimat 2561 Schiffe, also, da die Gesamtzahl der westwärts durchgehenden Schiffe 3279 betrug, $3279 - 2561 = 718$ Schiffe in dieser Fahrt aus Ostseehäfen. Die Zahl westwärts gehender Schiffe, die aus ihren Heimathäfen kamen, betrug in diesem Jahre 520, also 72,4 Prozent derjenigen, die in dieser Fahrt begriffen und in Ostseehäfen beheimatet waren, während diese von der Gesamtheit der westwärts fahrenden in diesem Jahre nur 15,9 Prozent ausmachten. Der grosse Unterschied zwischen Ost- und Westfahrt in bezug auf Beheimatung der Schiffe ist in der Hauptsache also geschwunden. Man sieht, dass die ganz überwiegende Mehrzahl der östlichen wie der westlichen Seefahrer die Reise vom Heimathafen aus antritt. In den erwähnten Bemerkungen zu den Rubriken B und C hat die Herausgeberin mit denkbar sorgfältigster Mühe-waltung die passierenden Schiffe auf die einzelnen Monate verteilt. Man ersieht aus diesen Übersichten, dass die Reise ganz überwiegend von Westen her im April, von Osten her im Mai

angetreten wird, und die Rückfahrt im Laufe des Jahres stattfindet. Die Wintermonate sind sehr schwach, am schwächsten der Februar besetzt.

Die Angaben über Land und Ort der Herkunft ermöglichen es auch, die Handelsverbindungen der einzelnen Länder bzw. Städte klar zu erkennen. Was in dieser Beziehung in der Publikation steckt, kann erst nach und nach herausgeholt werden. Hier soll nur auf einiges probeweise hingewiesen sein, was die Hansestädte und deutsche Schifffahrt betrifft; eine erschöpfende Ausbeutung des Stoffes muss eingehenden Spezialarbeiten überlassen bleiben. Nehmen wir wieder das Jahr 1587. Es gingen damals 416 ostfriesische Schiffe durch den Sund, 207 ostwärts, 209 westwärts. Von den ostwärts fahrenden kamen nicht weniger als 191 von Ostfriesland selbst, 2 von Bremen, 2 aus Dänemark (von Aalborg und Randers), 7 aus Norwegen (Marstrand 3, Molde-sund 2, Guldholm 1, Kirkesund 1), 2 aus England (1 von London, das andere nicht näher bezeichnet), 1 aus Amsterdam, 2 aus Portugal (je 1 von Lissabon und Setubal). Da 190 ostfriesische Schiffe in Ballast durchgingen, so waren also alle aus der Heimat kommenden Schiffe mit Ausnahme eines einzigen leer, während alle aus fremden Häfen absegelnden geladen hatten. Von den 209 westwärts fahrenden ostfriesischen Schiffen kamen 176 aus Danzig, 2 aus Elbing, 13 aus Königsberg, 13 aus Riga, 1 aus Narwa, 4 aus Dänemark (2 von Kopenhagen und je 1 von Köge und Malmö). Die sämtlichen 209 Schiffe waren beladen.

Bremer Schiffe gingen 1587 in der Zahl von 94¹ durch den Sund, 48 ostwärts, 46 westwärts. Von jenen kamen 46 aus Bremen selbst, je 1 aus Norwegen (Bergen) und Portugal (Lissabon). Die 46 gingen in Ballast, die 2 geladen. Auf der westlichen Rückfahrt kam 32 von Danzig, 8 von Riga, 1 von Pernau, 5 von Dänemark (3 von Malmö, je 1 von Kopenhagen und Köge), sämtlich beladen. 2 kehrten in dem Jahre nicht zurück.

¹ Der Druck hat 93. Aber das muss ein Fehler sein; es stimmt nur mit der Gesamtsumme der Rubrik »Schiffsgrösse«, nicht mit der der vier Rubriken Richtung, Ladung, Abgangsland für Ost- und Westfahrt.

Von andern nordwestdeutschen Häfen gingen aus dem Lande Kehdingen 5 ost-, 4 westwärts, von Oldenburg 3 bzw. 2, von Stade 7 bzw. 9, also je 15 ost- und westwärts. Von diesen kamen 13 in Ballast aus ihrer Heimat, je 1 geladen aus England und Amsterdam. Die Rückfahrt traten 12 aus Danzig, 2 aus Riga, 1 aus Windau an, sämtlich beladen. Man sieht also bei dieser ganzen Gruppe: Ausfahrt mit geringen Ausnahmen aus der Heimat und zwar leer, die aus der Fremde abgehenden Ausnahmen aber sämtlich geladen.

Eine ganz andere Art des Verkehrs zeigen die wendischen Städte. Von Hamburg gehen 1587 im ganzen 201 Schiffe durch den Sund, 100 ost-, 101 westwärts. Von den 100 kommen auch nicht weniger als 89 von Hamburg selbst, 2 aus Dänemark (je 1 von Aalborg und Helsingör), 6 aus Norwegen (je 1 aus Bekkevik und Bondefjord, 2 aus Moldesund und 2 ohne nähere Angabe), je 1 aus England, Bremen, Amsterdam. 45 von den östlich fahrenden sind geladen! Nimmt man an, dass sämtliche 11 nicht aus Hamburg kommenden zu diesen gehörten (wie es bei der nordwestdeutschen Gruppe der Fall war), so bleiben noch 34 für Hamburg selbst, 38,2 Prozent von den 89. Also eine starke Warenausfuhr von Hamburg nach der Ostsee! Von den 101 westwärts fahrenden Hamburger Schiffen kamen 2 von Lübeck, 59 von Danzig, 2 von Elbing, 7 von Königsberg, 1 von Memel, 1 von Libau, 4 von Windau, 22 von Riga, 1 von Ösel, 1 von Reval, 1 von Helsingör, alle beladen.

Lübecker Schiffe gingen 156 durch, 73 ost-, 83 westwärts. Von jenen waren nur 15 in Ballast, dagegen 58 beladen! Es kamen nicht weniger als 35 aus Portugal (von Lissabon 9, von Setubal 26), 16 aus Norwegen (7 von Marstrand¹, 3 von Bergen, 2 von Moldesund, je 1 von Bekkevik und Merdö), 6 von Hamburg, 6 von Bremen, 2 aus Frankreich, je 1 aus Aalborg, Schottland England, Emden, Amsterdam, Haarlem, Middelburg und Seeland ohne Ortsangabe. Wie sich die 58 geladenen Schiffe zusammensetzen, lässt sich nicht erkennen. Von den 83 westwärts gehenden

¹ Von denen mehrere Salz holen, das von einem Lübecker Schiffe aus Setubal dorthin gebracht worden ist. Dieses Schiff wird von Lübeck aus durch kleinere Schiffe verproviantiert.

Schiffen waren 80 beladen, 3 in Ballast. Es kamen von Lübeck selbst 57, die also den Heimathafen alle oder fast alle beladen verliessen, 14 von Danzig, 6 von Königsberg, 4 von Riga, je 1 von Pernau und Kalmar. Von besonderem Interesse ist das starke Auftreten der portugiesischen Fahrt. Diese einzige Zahl 35, die wir den Sundzollisten entnehmen, genügt, um das ganze Phantasiegebilde, das in gelehrten Werken und in Handbüchern noch immer wieder vorgeführt und der lernenden Jugend eingepägt wird, dass der Niedergang hansischen und deutschen Seeverkehrs durch die Entdeckung Amerikas und des Seewegs nach Ostindien unvermeidlich herbeigeführt worden sei, völlig zu zerstören.

Die Zahl der Rostocker Schiffe war im fraglichen Jahre 377, 176 in östlicher, 201 in westlicher Fahrt, von den ostwärts gehenden 108 in Ballast, 68 geladen. Es kamen von jenen aus Dänemark 86 (alle bis auf 2, die von Halmstad und Holbäk ausliefen, von Helsingör), 72 aus Norwegen (darunter 21 von Marstrand, 15 von Bergen, 13 von Moldesund, 8 von Oslo-Christiania und 15 von 9 verschiedenen andern Plätzen), 9 aus Portugal (2 von Lissabon, 7 von Setubal), 6 von Ny-Lödöse an der Mündung der Göta-Elf, je 1 aus Schottland und England. Von den 201 in westlicher Fahrt segelnden gingen 8 in Ballast, 193 geladen; von den letzteren kamen nicht weniger als 191 von Rostock selbst, 4 von Lübeck, 2 von Danzig, je 1 von Memel, Stockholm, Kopenhagen, Helsingör.

Schiffe Wismars gingen 29 durch die Meerenge, 14 östlich, 15 westlich. Von jenen waren 2 in Ballast, 12 geladen, diese alle 15 geladen. Von jenen kamen 10 aus Norwegen (6 von Bergen, 2 von Marstrand, je 1 von Lysekil und Moldesund), 4 aus Portugal (sämtlich von Setubal), von diesen 13 aus der Vaterstadt, je 1 aus Danzig und Kopenhagen.

Stralsunder Schiffe wurden 105 gezählt, 47 in östlicher, 58 in westlicher Fahrt. Von jenen, von denen 25 in Ballast, 22 geladen gingen, kamen 17 aus Norwegen (davon 11 aus Bergen, 3 aus Marstrand, je 1 aus Harmensund, Moldesund, Skien), 16 aus Schottland, 5 aus Portugal (4 von Lissabon, 1 von Setubal),

¹ Von den 165 entfallen auf Stettin 48, Greifswald 45, Rügenwalde 24, Kolberg 23, Stolp 9, Treptow 8, Anklam 6, Köslin 2.

2 von Helsingör, 2 von Ny-Lödöse, 2 von Bremen, je 1 von Hamburg, Newcastle, Warberg. Von den 58 Schiffen westlicher Fahrt, von denen nur 2 in Ballast gingen, kamen 49 aus der Heimatstadt, 3 aus Danzig, 2 von Rostock, 2 von Stockholm, je 1 von Lübeck und Nyköbing-Falster.

Pommersche Schiffe zählte man 165, in östlicher Fahrt 78, in westlicher 87. Von jenen gingen 22 in Ballast, 56 waren beladen. Es kamen ihrer 43 aus Norwegen (15 von Marstrand, 11 von Moldesund, 11 von Harmensund, 6 von 4 andern Plätzen), 9 aus Portugal (1 von Lissabon, 8 von Setubal), 7 aus Schottland 6 von Bremen, 3 von Emden, 3 von Amsterdam, 3 von Hamburg 2 von London, 1 von Helsingör, 1 aus den Niederlanden. Von den 87 sämtlich beladenen Schiffen, welche die Westfahrt machten, kamen 64 aus Pommern, 17 von Danzig, 2 von Lübeck, je 1 von Stralsund, Königsberg, Riga und Åhus in Schonen.

Von den 90 Danziger Schiffen gingen 41 östlich, 49 westlich von jenen 13 in Ballast, 28 beladen und zwar von Portugal kommend 14 (4 von Lissabon, 10 von Setubal), von den Niederlanden 7 (5 von Amsterdam, je 1 von Brielle und Vlissingen), aus Norwegen 5 (3 von Marstrand, je 1 von Harmensund und Moldesund), aus Schottland 5 (2 davon aus Dundee, 1 aus Leith), aus Hamburg 4, aus Hull 2, je 1 aus Bremen, Emden, Oldenburg, Rouen. Von den 49 Schiffen der Westfahrt, die sämtlich beladen waren, liefen 48 von Danzig selbst aus, 1 von Königsberg. — 11 Elbinger Schiffe wurden gezählt, 4 in östlicher, 7 in westlicher Fahrt, diese alle beladen, von jenen 1, 3 in Ballast. Die der Ostfahrt kamen von Guldhalm (Norwegen), Newcastle, Amsterdam und »aus den Niederlanden«, die der Westfahrt zu je 3 aus Elbing und Danzig, 1 aus Königsberg.

Von »ostpreussischen«, sämtlich nach Königsberg gehörenden Schiffen werden 51 verzeichnet, 26 in der Ost-, 25 in der Westfahrt. Diese waren sämtlich beladen; von jenen gingen nur 6 in Ballast, 20 waren geladen. Von denen der Ostfahrt kamen 14 aus den Niederlanden (9 von Amsterdam, 3 von ter Schelling, je 1 aus Ransdorp und Schellingwoude), 6 aus Portugal, sämtlich von Setubal, je 2 aus Norwegen (Harmensund und Moldesund) und aus Frankreich (von Brouage, dem Salzhafen südlich der Loiremündung),

je 1 aus London und Hamburg. Zur Westfahrt liefen 23 Schiffe aus Königsberg selbst aus, 2 aus Riga.

Man sieht, dass die Ostseeplätze und mit ihnen Hamburg in bezug auf Ladung in der Ostfahrt wesentlich günstiger gestellt waren als die Nordseehäfen, auch dass sie recht eigentlich die Träger des deutschen Fernverkehrs waren, vor allem des westeuropäischen Salzhandels und des Verkehrs mit Lissabon. Über die allmähliche Verschiebung dieses Salzhandels von der Westküste Frankreichs nach dem portugiesischen Setubal (St. Yves) geben die Listen ebenfalls interessante Aufschlüsse. Auch die Bedeutung der Marstrander Fischerei, die in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts an die Stelle der schonenschen getreten war, tritt deutlich hervor, ebenso die pommerschen Handelsbeziehungen nach Schottland, das Überwiegen der Meklenburger und Pommern in der Bergenfahrt.

Ein Blick auf die Beteiligung Schleswig-Holsteins kann dazu dienen, die im 16. Jahrhundert rasch wachsende Beteiligung territorialer und zum Teil ländlicher Schifffahrt an seemännischen Unternehmungen, wie sie schon aus der Erwähnung Ostfrieslands und aus den pommerschen Verhältnissen erhellte, noch mehr ins Licht zu setzen. Schleswig-Holsteinische Plätze waren 1587 am Sundverkehr mit 74 Schiffen beteiligt. Von ihnen gehörten nach Flensburg 23, nach Husum 15, nach Itzehoe 7, nach Wesselburen 6, nach der Stör 4, nach Sonderburg, Beidenfleth, Büsum, Eiderstedt, Helgoland, Lunden, Meldorp, Tönningen je 2, nach Kiel und Heide je 1; eins war herzoglich¹. 38 machten die Ost-, 36 die Westfahrt. Von jenen gingen 21 in Ballast, 17 waren beladen, diese waren bis auf eins alle beladen. Von den 38 Ostfahrern kamen 21 aus Dänemark, 5 aus Norwegen, 5 von Weser- und Emshäfen, je 3 aus den Niederlanden und aus Hamburg, 1 aus Portugal, sämtlich ohne nähere Bezeichnung, da die Herzogtümer in den Bemerkungen zu den Rubriken mit Dänemark zusammengeworfen sind. Von den 36 Westfahrern kamen 23 aus Danzig, 5 aus Königsberg, 2 aus Riga, nur 3 aus den Herzogtümern

¹ Fürstliche Handelsunternehmungen sind im 16. Jahrhundert nicht selten.

selbst und ebensoviel aus Dänemark. Die schleswig-holsteinische Schifffahrt dient nicht eigener, sondern fremder Produktion¹.

Unschwer liessen sich schon auf Grund unserer gegenwärtigen Kenntnis diese Ziffernrahmen mit den Bildern ausfüllen, die den Warenaustausch veranschaulichen würden. Aber der den Warenzoll behandelnde Teil der Listen ist schon in Bearbeitung, zum Teil schon gedruckt, und so mag hier zugewartet werden, bis der Fortschritt der Veröffentlichung gestattet, festere Striche zu zeichnen. Aber schon jetzt kann darauf hingewiesen werden, was ja aus den probeweisen Mitteilungen über das Jahr 1587 deutlich erhellt, dass die Sundzoll-Listen gestatten werden und zum Teil jetzt schon gestatten, die Geschichte des nordeuropäischen Handels mit einer Sachlichkeit und Zuverlässigkeit zu schreiben, wie es allein aus urkundlichem und Aktenmaterial niemals möglich gewesen wäre.

Ganz besonders können Stellung und Tätigkeit der einzelnen

¹ Es möge hier darauf hingewiesen werden, dass sonst erhaltene Nachrichten in einzelnen Fällen gestatten, die Sundzollaufzeichnungen gleichsam zu kontrollieren. Im Staatsarchiv Königsberg findet sich in der Abteilung Ostpreussische Folianten Nr. 12875 Bl. 100 für 1582 das »Einkommen von Schiffen« verzeichnet, »so auf Königsberg und Elbing gelaufen«, nämlich durch das Pillauer Tief. Es werden im ganzen 92 englische Schiffe aufgezählt, von denen 82 nach Elbing, 10 nach Königsberg bestimmt waren. Sie müssen auch im Sund nachweisbar sein. Es sind nach den Sundzoll-Tabellen 1582 ostwärts durch den Sund 95 englische Schiffe gegangen, westwärts 93. Von den letzteren sind 3 als von Danzig kommend angegeben, 86 von anderen westpreussischen Häfen, 3 von Königsberg, 1 von Dänemark! Die kleinen Unstimmigkeiten erklären sich leicht durch die Möglichkeit, dass Schiffe nicht in dem gleichen Jahre Hin- und Rückfahrt machen, und dass sie verschiedene Häfen anlaufen können. — In eben diesem Foliante findet sich Bl. 519 ff. ein »Extract d. Königsbergischen Pfundzoll, sambt den Schiff-, Piloten- und Haberstro-Geldern von anno 1627« (Haberstro, ein Haus am Ausfluss des Pregels). Er verzeichnet 537 holländische Schiffe. Es kamen in diesem Jahre von den westwärts durch den Sund gehenden 965 Schiffen 18 aus Westpreussen ohne Danzig (also aus Elbing), 466 aus Königsberg, also 484 durch das Pillauer Tief, und ausserdem noch 22 aus dem übrigen Ostpreussen, von denen auch noch eins oder das andere das Tief passiert haben kann. Von den übrigen werden wohl die meisten in anderen Ostseehäfen Ladung genommen haben.

Länder und Städte mit einer Genauigkeit und Klarheit verfolgt werden, die eben doch nur statistisches Material bieten kann. Es ist damit der Lokalforschung ein reiches Feld der Tätigkeit eröffnet, auf dem auch die Nachrichten der einzelnen Archive erst recht zu Ertrag gebracht werden können. Dass vielfach auf allbekannte geschichtliche Hergänge ein geradezu blendendes Licht fällt, soll hier nur angedeutet werden. Wir ersehen z. B. aus den Tabellen, dass die Zahl der von Danzig aus durch den Sund gehenden Schiffe betrug

1585	776,
1586	1217,
1587	1690,

im nächsten Jahre aber, dem der Armada, wieder auf 1027 zurückging (entsprechend in den übrigen preussischen Häfen und in Riga), dass Englands Zahlen in diesen Jahren waren: 129, 393, 513 und 82 (!), die Gesamtfrequenz aber 4103, 5477, 6465 und 4325. Gelingt es der Herausgeberin, die Warentabellen in gleich mustergültiger Weise zu ordnen, so steht für die Geschichte der Zeit ein neues Quellenmaterial bereit, das an vielseitigem Werte unübertroffen ist.

Der Ostseehandel steht in den Übergangsjahrhunderten vom Mittelalter zur Neuzeit so sehr im Vordergrund der europäischen Seegeschichte, dass Nachrichten über ihn stets einen besonderen Wert behaupten. Ein zweites Material von gleicher Wichtigkeit möchte sich daher schwerlich finden lassen. Aber sicher ist, dass zahlreiche statistische Nachweise ähnlicher Art noch in den Archiven schlummern und wohl in nicht seltenen Fällen abgeschreckt haben durch die Schwierigkeit ihrer Benutzung und Bearbeitung. Die vorliegenden Sundzoll-Tabellen werden, darf man hoffen, einen Anreiz geben, sich dieser Art von Geschichtsquellen nachdrücklicher als bisher zuzuwenden. In der Art der Ausführung können sie als Muster dienen. Die gestellte Aufgabe hätte keine bessere Lösung finden können.

Faint, illegible text, possibly bleed-through from the reverse side of the page. The text is arranged in several paragraphs and appears to be a formal document or report.

