

Die „niederländischen Sundregister“ als Quelle für den Fernhandel der Hafenstädte des Ostseeraums während des 18. Jahrhunderts

VON STEFAN KROLL UND KARSTEN LABAHN

I.

Der frühneuzeitliche Seehandel im Ostseeraum ist bisher auf verschiedene Weise Gegenstand der historischen Forschung gewesen. Zum einen wurde er oft aus einer „westeuropäischen“ Perspektive heraus, also hinsichtlich seiner Rolle als Getreide- und Rohstofflieferant vor allem für die Niederlande und England thematisiert.¹ Diese Arbeiten betrachten den Ostseehandel zumeist als Ganzes oder differenzieren nur für verschiedene größere Regionen des Ostseegebietes, kaum aber bis auf die Ebene der Hafenstädte.

Auf der anderen Seite liegen zum Seehandel der Ostseestädte eine größere Zahl von Detailstudien vor, die aber wiederum oft nur eine einzelne Stadt bzw. eine begrenzte Region oder auch eine bestimmte

¹ Z. B. M. VAN TIELHOF: The “Mother of all Trades”. The Baltic Grain Trade in Amsterdam from the Late 16th to the Early 19th Century. Leiden, Boston, Köln 2002; M. BOGUČKA: The Role of Baltic Trade in European Development from the XVIth to the XVIIIth Centuries, in: The Journal of European Economic History, Bd. 9 (1980) H. 1, S. 5-20. Vgl. vor allem auch die Sammelbände: R. DAALDER u. a. (Hrsg.): Goud uit graan. Nederland en het Oostzeegebied 1600-1850. Zwolle 1998; J. PH. S. LEMMINK, J. S. A. M. VAN KONINGSBRUGGE (Hrsg.): Baltic Affairs. Relations between the Netherlands and North-Eastern Europe 1500-1800. Nijmegen 1990; W. G. HEERES u. a. (Hrsg.): From Dunkirk to Danzig. Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850. Hilversum 1988; The Interactions of Amsterdam and Antwerp with the Baltic Region 1400-1800. Papers presented at the third international conference of the “Association Internationale d’Histoire des Mers Nordiques de l’Europe”, Utrecht 1982. Leiden 1983.

Handelsware über einen mehr oder weniger langen Zeitraum hinweg behandeln.²

Eher selten sind hingegen Untersuchungen zu finden, die mehrere Städte untereinander vergleichen³ oder die sich sogar dem gesamten Städtesystem des Ostseeraums vergleichend widmen. Dieses Defizit ist insbesondere durch die heterogene Quellenlage zu erklären. Um einen möglichst exakten Einblick in den Seehandel im Ostseeraum zu erhalten, muss auf die umfangreiche lokale Überlieferung der einzelnen Städte zurückgegriffen werden. Dort finden sich vor allem verschiedene Arten von Zollbüchern, in denen die einkommenden und ausfahrenden

² Einige Arbeiten für das 18. Jahrhundert sollen hier aufgeführt werden: S. E. ÅSTRÖM: Technology and Timber Exports from the Gulf of Finland, 1661-1740, in: *Scandinavian Economic History Review*, Bd. 23 (1975), S. 1-14; R. BOHN: Das Handelshaus Donner in Visby und der gotländische Außenhandel im 18. Jahrhundert. Eine Studie zur Handels- und Seefahrtsgeschichte des Ostseeraumes im Spätmerkantilismus. Köln, Wien 1989; E. CIEŚLAK: The 18th Century Gdansk-Europe Trade Relations, in: *Studia Maritima*, Bd. XI (1998), S. 41-69; G. ETZOLD: Seehandel und Kaufleute in Reval nach dem Frieden von Nystad bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts. Marburg/Lahn 1975; A. GROTH: Schifffahrt und Handel Memels in der zweiten Hälfte des 17. und in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts, in: *Studia Maritima*, Bd. XI (1998), S. 71-91; E. HARDER: Seehandel zwischen Lübeck und Rußland im 17./18. Jahrhundert nach Zollbüchern der Novgorodfahrer, in: *Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde*, Bd. 41 (1961), S. 44-114 (erster Teil) und Bd. 42 (1962), S. 6-53 (zweiter Teil); J. TH. LINDBLAD: Sweden's Grain Trade in the 18th Century, in: K. FRIEDLAND (Hrsg.): *Maritime Food Transport*. Köln u. a. 1994, S. 65-79; J. NEWMAN: International Price Levels and Regional Specialisation. The Russian and Eastern Baltic Trade in Foodstuffs during the 17th and 18th Centuries, in: ebd., S. 54-63. Vgl. auch die Literaturangaben im Folgenden.

³ Ein Beispiel dafür, allerdings nur bezogen auf ein Jahr: S. KROLL: Schifffahrt und Seehandel mecklenburgischer und pommerscher Städte im Jahre 1706, in: *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, Bd. 21 (1998), S. 7-34. Ein Vergleich von Ostseehäfen im russischen Einflussbereich findet sich in: J. V. TH. KNOPPERS: *Dutch Trade with Russia from the Time of Peter I. to Alexander I. A Quantitative Study in Eighteenth Century Shipping*. 3 Bde., Montreal 1976, S. 146 ff.

Handelsschiffe registriert und jeweils mit zahlreichen Angaben z. B. zur Reiseroute, zum Schiff und zur Ladung verzeichnet wurden.⁴ Aus diesen oft sehr detaillierten Zolllisten weiter verwendbares Zahlenmaterial zusammenzustellen und mit statistischen Methoden aufzubereiten, ist sehr arbeitsintensiv. Erst auf einer solchen Grundlage lassen sich aber genauere Aussagen über Umfang, Struktur und Konjunkturen des Handels treffen.⁵ Zudem sind die nutzbaren Quellen oftmals verschieden aufgebaut, sie befinden sich verstreut in den einzelnen regionalen und lokalen Archiven, und vor allem sind sie meist nur für begrenzte Zeiträume erhalten. All diese Faktoren machen den Vergleich des Seehandels einer größeren Zahl verschiedener Städte auf der Grundlage von exaktem Zahlenmaterial – wenn ein solcher aufgrund der Überlieferungslage überhaupt möglich ist – zu einem sehr aufwendigen Unterfangen.

Ein weiterer Grund für den Mangel an vergleichenden Studien besteht darin, dass vielfach ein anders geartetes Forschungsinteresse verfolgt und der Seehandel – neben eher lokalgeschichtlich motivierten Arbeiten – oft im Rahmen von umfassenderen Untersuchungen thematisiert wird, z. B. in solchen zur Wirtschafts- und Sozialstruktur einer Stadt,⁶ zur Wirtschaftsgeschichte größerer Räume⁷ oder zum Handel als

⁴ Einen Eindruck von den verschiedenen Arten der überlieferten Quellen vermittelt V. V. DOROŠENKO: Quellen zur Geschichte des Rigaer Handels im 17.-18. Jahrhundert, in: Seehandel und Wirtschaftswege Nordeuropas im 17. und 18. Jahrhundert. Referate und Diskussionen der Sektion C 6 beim internationalen Kongress für Wirtschaftsgeschichte in Edinburgh 1978, bearb. und hrsg. von K. FRIEDLAND und F. IRSIGLER. Ostfildern 1981, S. 3-25.

⁵ Beispielhaft sei hier die umfangreiche Dissertation von Elisabeth Harder hervorgehoben. HARDER, Seehandel (wie Anm. 1).

⁶ Z. B. S. KROLL: Stadtgesellschaft und Krieg. Sozialstruktur, Bevölkerung und Wirtschaft in Stralsund und Stade 1700 bis 1715. Göttingen 1997; S. HARTMANN: Reval im Nordischen Krieg. Bonn, Bad Godesberg 1973.

⁷ Z. B. R. STRAUBEL: Die Handelsstädte Königsberg und Memel in friderizianischer Zeit. Ein Beitrag zur Geschichte des ost- und gesamtpreußischen „Commerciums“ sowie seiner sozialen Träger (1763-

Träger von Kommunikationsnetzwerken und kulturellem Austausch.⁸ Dabei interessieren dann auch die soziale Stellung der Kaufleute, die Wirtschaftspolitik, der Binnenhandel, die Gewerbeproduktion, die Handelstechnik, die Reederei und andere.

Im Forschungsprojekt „Städtesystem und Urbanisierung im Ostseeraum in der Neuzeit“ wird hingegen eine andere Untersuchungsperspektive eingenommen: Hier interessiert im Rahmen eines urbanisierungstheoretischen Ansatzes das Städtetz als solches, in seinem Bestand, seiner Struktur und seiner Entwicklung.⁹ Diese Fragestellung soll unter anderem anhand eines für das Städtesystem des Ostseeraums zweifellos äußerst wichtigen Aspektes untersucht werden: der Schifffahrt und dem Seehandel der Ostseestädte (Teilprojekt B 1). Hierbei kommt es besonders darauf an, einen Vergleich zwischen möglichst vielen – auch den oft vernachlässigten kleineren – Häfen vorzunehmen, weil nur so Aufbau und Funktionsweise des Städtesystems auf diesem wesentlichen Feld zu erkennen sind. Ein weiterer Schwerpunkt des Projektes liegt in der Nutzbarmachung der neuen Informationstechnologien für die Geschichtswissenschaften und insbesondere in der Entwicklung von raumbezogenen Historischen Informationssystemen als einem besonderen methodischen Ansatz.

Das vorliegende Informationssystem versucht den eben geschilderten theoretischen und methodischen Überlegungen zumindest

1806/15). Berlin 2003; A. ATTMAN: The Russian Market in World Trade 1500-1860, in: *Scandinavian Economic History Review*, Bd. 29 (1981), S. 177-202; A. ALANEN: Der Außenhandel und die Schifffahrt Finnlands im 18. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung der Umbruchperiode der Handelsfreiheit im Bottnischen Meerbusen und der großen Seekriege. Helsinki 1957.

⁸ Z. B. C. DALHEDE: Handelsfamiljer på Stormaktstidens Europamarknad. Resor och resande i internationella förbindelser och kulturella intressen. Augsburg, Antwerpen, Lübeck, Göteborg och Arboga. 3 Bde., Partille 2001.

⁹ Vgl. S. KROLL, K. KRÜGER: Neue Wege der vergleichenden stadsgeschichtlichen Forschung. Ein Historisches Informationssystem zu den Städten des Ostseeraums im 17. und 18. Jahrhundert, in: C. DEGGIM, S. URBANSKI (Hrsg.): Hamburg und Nordeuropa. Studien zur Stadt- und Regionalgeschichte. Festschrift für Gerhard Theuerkauf zum 70. Geburtstag. Münster 2004, S. 73-81.

exemplarisch gerecht zu werden. Durch die Verbindung von Kartenmaterial und Datenbanken ist ein Historisches Informationssystem erarbeitet worden, mit dem es gelingt, einen vergleichenden Überblick über den Seehandel der Hafencities des Ostseeraums zu gewinnen. Darüber hinaus bietet es eine sinnvolle Strukturierung und übersichtliche Darstellung des oftmals sehr trockenen Zahlenmaterials sowie zusätzliche Möglichkeiten der Auswertung, die auf herkömmlichem Wege nur schwer oder gar nicht zu erreichen wären. Bedingt durch die Quellenlage muss sich dieser Überblick jedoch auf den Zeitraum 1721-1763 sowie auf den aus der Ostsee hinaus gehenden und in die Ostsee hinein führenden Seehandel – vor allem mit Westeuropa – und die daran teilhabenden Städte beschränken. Dieser Handel über See wird mit dem auch im Titel des Beitrages gebrauchten Begriff „Fernhandel“ bezeichnet. Die Erarbeitung des Informationssystems wurde ermöglicht durch die statistische Auswertung einer teilweise im Internet veröffentlichten seriellen Quelle, den so genannten „niederländischen Sundregistern“.¹⁰ Bevor im Folgenden das Informationssystem und seine Nutzungsmöglichkeiten genauer vorgestellt werden, möchten wir zunächst noch einige Anmerkungen zu dieser Quelle machen.

Vom Anfang des 15. bis Mitte des 19. Jahrhunderts mussten Handelsschiffe, die in die Ostsee hinein bzw. aus ihr heraus in die Nordsee fuhren, einen Zoll an die dänische Krone entrichten. Diese Abgabe wurde in Helsingør, an der schmalsten Stelle des Öresunds, erhoben. Für jedes Schiff sind Name und Heimatort des Schiffers, Abfahrts- und Zielhafen der Schiffsreise und insbesondere detaillierte Angaben zur Art und Menge der geladenen Waren sowie der jeweils zu zahlende Geldbetrag in Zolllisten verzeichnet worden. Diese so genannten Sundzollregister haben sich nahezu komplett im dänischen Reichsarchiv in Kopenhagen erhalten. Aufgrund ihrer Vollständigkeit für einen Zeitraum von mehr als 300 Jahren und wegen der großen Bedeu-

¹⁰ Die Internetadresse der Datenbank lautet:

[mhttp://www.nationaalarchief.nl/sont/](http://www.nationaalarchief.nl/sont/).

Eine andere Version ist erreichbar unter:

<http://esf.niwi.knaw.nl/esf1998/projects/sont/index.html>.

Sämtliche in diesem Aufsatz angegebenen Internet-Adressen wurden zuletzt im Juni 2004 aufgerufen.

tung des Ostseehandels für die westeuropäische – vor allem die niederländische – Wirtschaft sind die Sundzollregister eine der wertvollsten Quellen für die Erforschung der europäischen Wirtschaftsgeschichte in der Frühen Neuzeit.¹¹ Insbesondere nachdem sie von den dänischen Historikern Nina Ellinger Bang und Knud Korst in Tabellen zusammengefasst veröffentlicht¹² und damit der breiten Forschung zugänglich gemacht wurden, sind diese Sundzolltabellen für zahlreiche Untersuchungen genutzt worden.

Weitaus weniger bekannt ist hingegen die dem vorliegenden Informationssystem zugrunde liegende Quelle. Auch hierbei handelt es sich um Listen mit Aufstellungen von Schiffen, die den Öresund passierten. Diese Listen sind jedoch nicht von dänischen Zollbeamten, sondern von niederländischen Gesandten in Helsingør im Auftrag der Generalstaaten erstellt worden, weshalb sie als „niederländische Sundregister“ bezeichnet werden können.¹³ Residenten der niederländischen

¹¹ Eine Analyse des Sundverkehrs als Indikator der großen Konjunkturen in der europäischen Wirtschaft der Frühen Neuzeit unternimmt P. JEANNIN: *Les comptes du Sund comme source pour la construction d'indices généraux de l'activité économique en Europe (XVI^e-XVIII^e siècle)*, in: DERS.: *Marchands du Nord, espaces et trafics à l'époque moderne. Textes réunis par P. BRAUNSTEIN et J. HOOCK*. Paris 1996, S. 1-62.

¹² N. ELLINGER BANG: *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497-1660*. 2 Bde., Kopenhagen 1906, 1922; DIES., K. KORST: *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1661-1783 og gennem Storebælt 1701-1748*. 4 Bde., Kopenhagen 1930-1953. Für die folgenden Jahre siehe H. C. JOHANSEN: *Shipping and Trade between the Baltic Area and Western Europe, 1784-1795*. Odense 1983.

¹³ Auf der in Anmerkung 10 genannten Internetseite – vergleiche besonders <http://www.nationaalarchief.nl/sonet/fbron.html> – finden sich weitergehende Informationen zur Quelle, zur Datenbank und zum Digitalisierungsprojekt. Hierauf beruhen diese und die folgenden Angaben. Vgl. auch J. TH. LINDBLAD: *Dutch Trade on Narva in the Eighteenth Century*, in: *Around Peter the Great: Three Centuries of Russian-Dutch Relations. Proceedings of the conference at the Rijksuniversiteit Groningen, 15-17 October 1997*, hrsg. von C. HORSTMEIER u. a., Groningen 1997 (*Baltic Studies* 4), S. 103-114, vor allem S. 106 ff. Dieser

Generalstaaten befanden sich schon seit Anfang des 17. Jahrhunderts im Öresund, um dort die Handelsinteressen der Republik zu vertreten. So sollten sie z. B. dafür sorgen, dass die niederländischen Handelsschiffe sich für die Weiterfahrt in Konvois zusammenfanden, die von der Marine begleitet wurden, oder dass Getreideschiffe keinen anderen als einen niederländischen Hafen anliefen, um in Zeiten der Teuerung die Einfuhr von Getreide zu fördern. Seit 1714 haben die niederländischen Kommissare ihren mehrmonatlich nach Den Haag geschickten Berichten regelmäßig Auflistungen über die Schiffsbewegungen im Öresund beigefügt.¹⁴ In diesen Listen ist nur ein Teil der Informationen der dänischen Sundzollregister enthalten: Neben dem Datum der Sundpassage, dem Namen des Schiffers, seinem Heimatort und dem Abfahrts- und Zielhafen des Schiffes ist nur pauschal eine einzige Ware als Hauptladung angegeben. Auf eine detaillierte Aufführung der einzelnen Warenposten mit Mengenangaben und Zollbetrag wurde verzichtet; diese Schiffsregister wurden nicht aus einem fiskalischen, sondern aus

Aufsatz ist ebenfalls im Internet veröffentlicht:
<http://www.nationaalarchief.nl/sont/fdutch.html>.

¹⁴ Vgl. <http://www.nationaalarchief.nl/sont/deurs.html>. LINDBLAD, Dutch Trade (wie Anm. 13), S. 107, vermutet als Grund dafür die Besorgnis der Generalstaaten über den Rückgang des Getreidehandels mit dem Ostseeraum. Unklar ist allerdings, wie genau die Kommissare an ihre Informationen gelangt sind. Wahrscheinlich hatten sie Zugang zu den dänischen Sundzollregistern und haben diese zusammengefasst. Ein unveröffentlichter Forschungsbericht über die Tätigkeit der niederländischen Gesandten im Öresund von C. R. VAN DEN BERG: *De commissarissen in de Sont en het geslacht Van Deurs*. Koudekerk 1997, war uns bisher leider nicht zugänglich. Ähnliches ist aber auch für Hamburg, Danzig und Königsberg bekannt, wo französische bzw. schwedische Gesandte ihren Berichten über die allgemeine wirtschaftliche und politische Lage regelmäßig Statistiken über Handel und Schiffsverkehr beigaben. Siehe dazu P. JEANNIN: *Die Hansestädte im europäischen Handel des 18. Jahrhunderts*, in: *Hansische Geschichtsblätter*, Bd. 89 (1971), S. 41-73; E. CIEŚLAK, J. RUMINSKI (Hrsg.): *Les Rapports des Résidents Français au XVIII^e Siècle*. 3 Teile, Gdansk 1964-1976; J. TRZOSKA: *Königsbergs Handel im Lichte der Berichte der schwedischen Residenten in Danzig in den Jahren 1724-1729*, in: *Studia Maritima*, Bd. XIII (2000), S. 79-89.

einem statistischen Interesse heraus zusammengestellt. Die in den dänischen Sundzollregistern oft mehrere Seiten umfassenden Angaben zu einem Schiff sind hier auf jeweils eine einzige Zeile reduziert worden.

Die „niederländischen Sundregister“ wurden 1992 von Hans van Koningsbrugge im Reichsarchiv in Den Haag „entdeckt“. Sie umfassen den Zeitraum von 1714 bis 1766 mit nur wenigen Lücken.¹⁵ Eine Auswahl von 13 Jahrgängen dieser Quelle – zur Vermeidung von möglichen extremen Abweichungen in einem einzelnen Jahr jeweils die ersten drei eines Jahrzehnts (1721-23, 1731, 1741-43, 1751-53, 1761-63) – wurde in einem Gemeinschaftsprojekt des Instituut voor Maritieme Historie, des Instituut voor Noord- en Oosteuropese Studies und der Universität Leiden in eine Datenbank eingegeben, die ca. 50.000 Datensätze, also Schiffsbewegungen durch den Öresund, enthält und mit umfangreichen Suchmöglichkeiten frei im Internet zugänglich ist.¹⁶ Diese Datenbank liegt unserem Informationssystem zu Schifffahrt und

¹⁵ Vor allem aus den 1730er Jahren fehlen einige Jahrgänge komplett bzw. mehrere Monate eines Jahres. Vgl. LINDBLAD, *Dutch Trade* (wie Anm. 13), S. 107.

¹⁶ Eine erste knappe wie informative Auswertung dieser Daten findet sich unter: <http://www.nationaalarchief.nl/sont/fanalyse.html>. Weitere Untersuchungen auf der Grundlage dieser Datenbank sind bisher vorgenommen worden von LINDBLAD, *Dutch Trade* (wie Anm. 13) und K. LABAHN: *Der Fernhandel über See der baltischen und russischen Ostseestädte im 18. Jahrhundert im Spiegel der „niederländischen Sundregister“*, in: K. BRÜGGEMANN (Hrsg.): *Narva und die Ostseeregion / Narva and the Baltic Sea Region. Beiträge zur II. Internationalen Konferenz über die politischen und kulturellen Beziehungen zwischen Russland und der Ostseeregion (Narva 1.-3. Mai 2003) / Papers Presented at the II. International Conference on Political and Cultural Relations between Russia and the Baltic Region States (Narva, 1-3 May 2003)*. Narva 2004 (im Druck). Vgl. außerdem W. SCHELTJENS, H. VAN KONINGSBRUGGE: *Van onze reporter ter plaatse. Russisch-Nederlandse betrekkingen in de Sint-Petersburgse Tijden 1728-1775*. Groningen 2003 (NRAC Inventories, vol. 3). Für den Hinweis auf diesen Titel danken wir Hans van Koningsbrugge (Groningen).

Seehandel der Ostseestädte mit Westeuropa im 18. Jahrhundert zugrunde.¹⁷

An dieser Stelle lässt sich fragen, warum gerade die „niederländischen Sundregister“ genutzt wurden, die im Vergleich mit den dänischen Sundzollregistern ein weitaus weniger unmittelbares Bild des Sundverkehrs abgeben, lediglich Zusammenfassungen der dort viel umfangreicheren Angaben bieten und nur exemplarisch und für einen relativ kurzen Zeitraum zur Verfügung stehen – zumal die Sundzollregister über die Publikation von Nina Ellinger Bang recht einfach zugänglich sind.

Aufgrund der Unmöglichkeit, eine vollständige Textausgabe des umfangreichen Materials anzufertigen, hat Ellinger Bang die einzelnen Informationen aus den Originalregistern zusammengefasst und in Form von Tabellen veröffentlicht. Für jedes Jahr gibt es getrennte Tabellen für die Schifffahrt und für den Warenhandel (jeweils ostwärts und westwärts), die in sich nach einzelnen Häfen bzw. Regionen und den Heimatorten der Schiffer geordnet sind.¹⁸ Für unsere Zwecke stellt es sich als ein Nachteil heraus, dass in diesen Sundzolltabellen Aufstellungen zum Schiffsverkehr und Warenhandel zwar der wichtigeren, aber doch nicht aller Ostseehäfen zu finden sind. In den zusammengefassten Angaben zu größeren Regionen (z. B. „übriges Pommern“, „übriges Liv- und Estland“, „Schweden“, usw.) sind viele kleinere Häfen aufgegangen, die jedoch in einer vergleichenden Untersuchung des Städtensystems ebenso interessieren.

Ein weiteres Problem ist es, dass für eine solche Untersuchung eine einheitliche Bezugsgröße gefunden werden muss, auf deren Grundlage es möglich ist, den Seehandel verschiedener Städte quantitativ und qualitativ zu vergleichen. Hierfür bietet sich in den Sundzolltabellen

¹⁷ Nicht genutzt werden konnten allerdings die Jahre 1731 und 1752, weil die Daten für diese Jahre unvollständig sind. Außerdem wurden einige weitere Fälle als „ungültig“ aussortiert, in denen Warenbezeichnungen bzw. Städtenamen nicht identifiziert werden konnten oder in denen die Angaben unvollständig, unleserlich (in der Datenbank waren dann jeweils Fragezeichen angegeben) oder offensichtlich fehlerhaft waren.

¹⁸ ELLINGER BANG, KORST, Sundzolltabellen (wie Anm. 12).

zunächst die Schifffahrt an, also die Anzahl der ein- und ausgelaufenen Schiffe eines Hafens. Neben dem Problem von möglicherweise unterschiedlichen Schiffsgrößen können bei einer ausschließlichen Untersuchung der Schifffahrt aber vor allem keinerlei Aussagen über die Art der transportierten Waren gemacht werden. Es lässt sich noch nicht einmal feststellen, ob die Schiffe überhaupt eine Ladung hatten oder leer bzw. nur mit Ballast beladen waren. Deshalb finden sich bei Ellinger Bang zusätzlich auch Tabellen über den Warenhandel. Nimmt man die Mengen der exportierten und importierten Waren zur Grundlage, so sind verschiedene Städte hinsichtlich der Aus- oder Einfuhr einer bestimmten Ware oder Warengruppe, wie z. B. Getreide oder Hanf, zwar sehr gut zu vergleichen. Das Problem besteht hierbei aber darin, dass die Mengen der verschiedenen Waren in ganz unterschiedlichen Maßeinheiten gemessen wurden (z. B. „Last“ für Getreide, „Ohm“ oder „Oxhöfft“ für Wein, „Schiffspfund“ für Eisen usw.), die sich nicht einfach ineinander umrechnen lassen. „Menge der Ware“ ist deshalb keine einheitliche Bezugsgröße, wie sie für den hier angestrebten Vergleich notwendig ist. Eine solche wäre allerdings der Warenwert. Dazu müsste der jeweilige Marktpreis zu einer bestimmten Zeit ermittelt und daraus der Geldwert aller exportierten und importierten Waren errechnet werden. Dies wird in vielen Fällen jedoch kaum möglich sein, zumal außerdem die Preise an unterschiedlichen Orten durchaus verschieden sein konnten und – z. B. für Getreide – starken jährlichen Schwankungen unterworfen waren. Aus diesen Gründen beziehen die meisten Untersuchungen alle drei Bezugsgrößen, die Schifffahrt, die Warenmenge und – wo dies möglich ist – auch den Warenwert mit ein, um so verschiedene Aspekte des Handels zu beleuchten.

Um die dänischen Quellen für das vorliegende Informationssystem nutzen zu können, wäre es also zum einen erforderlich, auf die in Kopenhagen aufbewahrten Originale der Sundzollregister zurückzugreifen, was die Ressourcen unseres Forschungsprojektes jedoch bei weitem überstiegen hätte. Zum anderen ist es auch auf der Grundlage der dänischen Sundzollregister – obwohl diese im Vergleich mit den „niederländischen Sundregistern“ vor allem hinsichtlich ihrer Vollständigkeit und Genauigkeit die bessere Quelle sind – nicht möglich, ein realitätsgetreues Bild des Seehandels der Ostseestädte zu zeichnen.

So können z. B. auch die dänischen Register naturgemäß nur den Handel mit Ländern und Städten jenseits des Sundes erfassen, und außerdem unterliegen auch sie bestimmten quellenkritischen Einschränkungen, wie in verschiedenen Untersuchungen, die die Angaben aus den Sundzollregistern mit denen aus anderen Quellen verglichen, gezeigt wurde.¹⁹ Letztlich spricht also gegen die Verwendung der dänischen Sundzollregister vor allem der im Hinblick auf die zu erwartenden Ergebnisse unverhältnismäßig hohe Aufwand, der vonnöten gewesen wäre, um aus den Originalquellen die erforderliche Datengrundlage zu erarbeiten. In dieser Hinsicht ist es ein großer Vorteil der „niederländischen Sundregister“, dass die Daten bereits digitalisiert waren und in einer Datenbank strukturiert im Internet vorlagen, so dass sie von uns mit einem vertretbaren Aufwand ausgewertet werden konnten. Nur unter diesen Voraussetzungen war die Entwicklung des vorliegenden Historischen Informationssystems überhaupt erst möglich.

II.

Das als Programm auf der beigelegten CD-ROM enthaltene und leicht zu installierende Historische Informationssystem „Niederländische Sundregister“ bietet einerseits eine tabellarische Auflistung der im Untersuchungszeitraum registrierten Schiffsbewegungen, andererseits werden diese auf einer Karte des Ostseeraums in Form von Balken- und

¹⁹ Schon bald nach der Veröffentlichung der Sundzolltabellen kam es zu einer Diskussion einerseits über den Quellenwert der Register selbst und andererseits über Ellinger Bangs Vorgehensweise, die Originalquellen in Tabellen zusammengefasst herauszugeben. Siehe dazu vor allem A. E. CHRISTENSEN: Der handelsgeschichtliche Wert der Sundzollregister. Ein Beitrag zu seiner Beurteilung, in: *Hansische Geschichtsblätter*, Bd. 59 (1934), S. 28-142. Vgl. auch DERS.: *Dutch Trade to the Baltic about 1600: Studies in the Sound Toll Register and Dutch Shipping Records*. Kopenhagen, Den Haag 1941; J. V. TH. KNOPPERS: *A Comparison of the Sound Toll Accounts and the Amsterdam Galjootsgeldregisters*, in: *Scandinavian Economic History Review*, Bd. 24 (1976), H. 2, S. 93-113; P. BOON: *West Friesland and the Sound (1681-1720). Sound Toll Registers, Sound Toll Tables and the Facts in West Friesland*, in: *From Dunkirk to Danzig* (wie Anm. 1), S. 171-189; JEANNIN, *Les comptes* (wie Anm. 11), S. 4 ff.

Tortendiagrammen dargestellt.²⁰ Diese Karte steht im Mittelpunkt der Bildschirmgraphik. Markiert sind alle 82 Städte, die in den elf ausgewählten Jahrgängen der Sundregister mindestens einmal als Abgangs- oder Bestimmungshafen auftauchen. Auf den ersten Blick erkennbar ist ein deutlicher Schwerpunkt im südwestlichen Teil des Ostseeraums. Durch entsprechendes Anklicken ist es möglich, sich die Stadtnamen anzeigen zu lassen. Der Kartenausschnitt kann durch Ein- bzw. Auszoomen in seiner Größe verändert und auch verschoben werden. Ein kleines Fenster, das am rechten oberen Rand eingeblendet ist, zeigt den gewählten Ausschnitt innerhalb der Gesamtkarte an.

Aufgrund der Vielzahl der in der Quelle vorkommenden Einzelwaren war eine Zusammenfassung in Form von Warengruppen für die graphische Darstellung unabdingbar. Die im Historischen Informationssystem „Niederländische Sundregister“ gewählte Systematik sieht eine Unterteilung in 15 Einzelgruppen vor – einschließlich einer Gruppe „Ballast, leer“ und einer Gruppe „Sonstiges“. Sie orientiert sich an den Handels- und Schifffahrtsstatistiken des frühneuzeitlichen schwedischen Staates.²¹ Dies hat den Vorteil, dass die zeitgenössischen Besonderheiten im Seehandel des Ostseeraums besonders gut berücksichtigt werden. Die genaue Zuordnung der Einzelwaren zu den Warengruppen ist aus der Datenbank-Tabelle ersichtlich, auf die gleich noch näher eingegangen wird.

Zuvor aber sollen die verschiedenen Abfragemöglichkeiten kurz vorgestellt werden. Es ist grundsätzlich zu unterscheiden zwischen Abfragen, die den gesamten Zeitraum, also alle elf Jahrgänge betreffen und solchen, die jeweils nur zwei bzw. drei Jahrgänge umfassen (1721-23, 1741-43, 1751/52, 1761-63). Erstere finden sich innerhalb der Bildschirmgraphik links oben, letztere rechts oben. In beiden Fällen wird zusätzlich zwischen Ein- und Ausfuhr unterschieden. Abfragen zum Gesamtzeitraum sind entweder auf jeweils eine der 15 Waren-

²⁰ Das Programm enthält innerhalb der Navigationsliste eine Hilfe-Funktion (Schaltfläche „?“), die ausführlich über alle Möglichkeiten der Programmnutzung informiert und die verschiedenen Funktionen erläutert.

²¹ Vgl. dazu ausführlich R. VALLERÖ: Svensk handels- och sjöfartsstatistik 1637-1813. En tillkomsthistorisk undersökning. Stockholm 1969.

gruppen oder aber auf alle Waren zusammen bezogen und führen im Ergebnis zu Balkendiagrammen. Die Balken geben nebeneinander stehend einen Überblick über die Entwicklung, gemessen an den vier Einzelzeiträumen. Dagegen führt die Auswahl eines Einzelzeitraums rechts oben zur Generierung von Tortendiagrammen. Diese geben die Anteile der einzelnen Warengruppen an der gesamten Ausfuhr bzw. Einfuhr einer Stadt wieder.

Klickt man auf der Karte einen zu einer Stadt gehörenden Markierungspunkt an, gelangt man zur Datenbank-Tabelle – sofern zuvor die Schaltfläche „i“ ebenfalls durch Anklicken aktiviert worden ist. Angezeigt werden in der Spalte „Information“ jährliche Durchschnittswerte. Sie beziehen sich auf den jeweils ausgewählten Zeitraum, also z. B. 1721 bis 1723, und die Richtung des Warenverkehrs, also entweder Ausfuhr aus oder Einfuhr in die Ostsee. Wenn etwa für Stockholm unter der Voreinstellung „Aus1741_43“ bei „cEisen“ der Wert 129,66 erscheint, so bedeutet dies, dass im Zeitraum 1741 bis 1743 pro Jahr durchschnittlich 129,66 Schiffe in der Quelle registriert worden sind, die vor ihrer Durchfahrt durch den Sund aus Stockholm abgefahren waren und als wichtigste Ware Eisen geladen hatten. Zusätzlich zu den durch Kleinbuchstaben gekennzeichneten Warengruppen sind hier auch die in den Sundregistern aufgeführten Einzelwaren enthalten. Auf diese Weise lässt sich beispielsweise erkennen, dass im Zeitraum 1751 bis 1753 bei der Ausfuhr zur Warengruppe „Kupfer und Eisen“ die Einzelwaren Draht, Eisen, Kupfer und Messing zählten. Der erste der beiden aufgeführten Stadtnamen ist der zeitgenössische, der zweite der heutige. Bei einer Abfrage, die sich auf den gesamten Zeitraum bezieht, verweisen die Ziffern 1 bis 4 hinter den Kleinbuchstaben der linken Spalte auf die vier einzelnen Zeitabschnitte, also z. B. „a4“ auf Asche, 1761-1763.

III.

Aus dem bisher Gesagten ist bereits deutlich geworden, dass die „niederländischen Sundregister“ als Quelle für einen Überblick über den Seehandel der Ostseestädte bestimmten quellenkritischen Besonderheiten und Einschränkungen unterliegen, die zum Teil dieselben wie für

die dänischen Sundzollregister sind.²² Diese sollen hier noch einmal zusammenfassend erläutert werden, da sie für eine richtige Nutzung des vorliegenden Informationssystems beachtet werden müssen.

(1) Der im Informationssystem gegebene Überblick ist nur aussagekräftig für einen Zeitraum im 18. Jahrhundert vom Ende des Großen Nordischen Krieges bis zum Beginn der 1760er Jahre. Hierbei bieten die einzelnen Karten aber lediglich Momentaufnahmen. Auch wenn ihnen jeweils Drei-Jahres-Durchschnitte zugrunde liegen, können trotzdem außergewöhnliche Umstände in einzelnen Jahren (politische Ereignisse wie Kriege, wirtschaftspolitische Maßnahmen wie Ausfuhrverbote für bestimmte Waren, extreme Wetterbedingungen und dadurch bedingt wechselnde Ernteerträge oder eine verlängerte bzw. verkürzte Schifffahrtssaison u. a.) das Gesamtbild verzerren.

(2) Sehr wichtig ist es, nochmals darauf hinzuweisen, dass sich in den Sundregistern ausschließlich der durch den Öresund, also der aus der Ostsee hinaus bzw. in die Ostsee hinein gehende Handel widerspiegelt. Die Diagramme zu den einzelnen Städten enthalten also keinerlei Angaben zu den Schiffen, die aus einem anderen Ostseehafen kamen bzw. dorthin segelten. Natürlich gab es im 18. Jahrhundert aber neben dem Handel nach Westeuropa auch regelmäßige, gut entwickelte innerbaltische Handelskontakte, insbesondere zwischen Schweden/Finnland, das in großem Maße Getreide einführen musste, und den Regionen der südlichen und östlichen Ostsee (Est- und Livland, Preußen, Polen, Pommern, Mecklenburg). So hatte dieser Handel für einige Städte, z. B. für Reval oder für die vorpommerschen Häfen, eine größere Bedeutung als der Export nach Westeuropa, der beispielsweise für Danzig oder Königsberg viel wichtiger war.²³

(3) Aber auch der Handel zwischen Westeuropa und dem Ostseeraum kann mit den Sundregistern nicht einhundertprozentig erfasst werden. Zum einen standen der Schifffahrt potentiell noch zwei andere

²² Vgl. deshalb für das Folgende die in Anm. 19 genannte Literatur.

²³ Einen Überblick gibt E. CIEŚLAK: Aspects of Baltic Sea-borne Trade in the Eighteenth Century: The Trade Relations between Sweden, Poland, Russia and Prussia, in: *The Journal of European Economic History*, Bd. 12 (1983), H. 2, S. 239-270. Vgl. auch LINDBLAD, *Sweden's Grain Trade* (wie Anm. 2).

Wasserstraßen, der Große und der Kleine Belt, zur Verfügung, wobei diese Wege aufgrund der geografischen und rechtlichen Gegebenheiten fast nur von dänisch-norwegischen Schiffen genutzt wurden.²⁴ Zum anderen ist – wenn auch in weitaus geringerem Maße als im Mittelalter – ein gewisser Teil des Handels durch die ehemaligen Hansestädte der südwestlichen Ostsee, vor allem durch Lübeck, vermittelt worden. So wurden z. B. Handelsgüter aus Russland von Lübecker Schiffen nach Lübeck, und dann von dort aus durch den Sund oder unter Umgehung des Sundzollens über die Elbe nach Hamburg und weiter nach Westeuropa transportiert.²⁵ Um den Umfang dieses Handels genauer einschätzen zu können, bedarf es weiterer Untersuchungen, wobei aber davon ausgegangen werden kann, dass die Direktfahrt durch den Öresund der Regelfall beim Transport der hauptsächlich exportierten Massengüter Getreide, Hanf/Flachs und Holz gewesen ist.

(4) Ein weiteres in allen Untersuchungen zum Seehandel kaum lösbares Problem sind die so genannten „Dreiecksfahrten“. Während sich in den Quellen fast immer jeweils nur ein Abfahrts- und ein Bestimmungshafen findet, ist es durchaus möglich, dass ein Schiff, das im Öresund beispielsweise mit „Rostock“ als Abfahrtshafen registriert worden ist, vorher noch einen oder mehrere andere Häfen angelaufen und dort Waren geladen hatte. Während aber – wie oben schon angesprochen – im westwärts gehenden Verkehr die Direktfahrt der Normalfall war, mussten vor allem Schiffe, die in die Ostsee einfuhren, oft mehrere Häfen anlaufen, um eine ganze Schiffsladung abzusetzen. Der Ostseeraum war ein weitaus geringerer Markt für den Absatz von Waren aus Westeuropa als für den Einkauf von Rohstoffen und Nahrungsmitteln. Diese Tatsache spiegelt sich natürlich auch in den Sundregistern wieder. So ist zum einen für einen großen Teil der ostwärts den Sund durchquerenden Schiffe lediglich Ballast als die Hauptladung angegeben, und zum anderen findet sich in einigen Jahrgängen bei bis zu 30 % der Schiffe lediglich die pauschale Angabe „Ostsee“ anstatt eines konkreten Bestimmungshafens. Diese Schiffe konnten natürlich

²⁴ CHRISTENSEN, *Der handelsgeschichtliche Wert* (wie Anm. 19), S. 59-70; JEANNIN, *Les comptes* (wie Anm. 11), S. 12 f.

²⁵ Vgl. HARDER, *Seehandel* (wie Anm. 2).

im Informationssystem keiner bestimmten Stadt zugeordnet werden, weshalb die Karten für die Einfuhr in die einzelnen Städte weniger aussagekräftig sind als die für die Ausfuhr.

(5) Eine besondere Eigenart der „niederländischen Sundregister“ ist es, dass darin nur jeweils eine einzige geladene Ware für jedes Schiff angegeben wurde. Es ist davon auszugehen, dass es sich hierbei um die Hauptladung bzw. die wichtigste geladene Ware eines Schiffes handeln sollte. Dieser Angabe lag eine subjektive Entscheidung der niederländischen Gesandten oder derjenigen, die die Schifflisten für die Berichte an die Generalstaaten zusammengestellt hatten, zugrunde. In vielen Fällen war es sicherlich eindeutig, welches die hauptsächliche oder vielleicht sogar die einzige Ladung eines Schiffes war; aus anderen Quellen, in denen einzelne geladene Waren detailliert aufgelistet wurden, wird aber auch deutlich, dass es vielfach kaum möglich ist, eine einzige Ware als die wichtigste auszuzeichnen. Deshalb war eine solche Entscheidung sicher oft recht willkürlich; zumindest sind uns keine festgelegten Entscheidungskriterien bekannt. So ist z. B. unklar, ob es sich jeweils um die dem Wert oder die der Menge nach wichtigste Ware handelt. Wenn hiermit der „feste“ Boden der exakten statistischen Tatsachen zwar verlassen wird, ist es aber vor dem Hintergrund der oben diskutierten Probleme, eine einheitliche Bezugsgröße für einen Vergleich zu finden, vielleicht gar nicht von so großem Nachteil, wenn die Interpretation, welche denn nun die wichtigste Handelsware sei, von einem Zeitgenossen vorgenommen wurde. Und dass diese Interpretation von Nutzen war bzw. von den Zeitgenossen als nützlich angesehen wurde, beweist die Tatsache, dass die Praxis der Berichterstattung über ca. 50 Jahre unverändert beibehalten worden ist. Bei der Nutzung des Informationssystems ist aber in jedem Fall zu beachten, dass die dem Vergleich zugrunde liegende Bezugsgröße „Hauptladung eines Schiffes“ in zweifacher Hinsicht eine Verzerrung des Bildes verursacht: Zum einen können aufgrund fehlender Angaben über die Menge der Ware oder wenigstens über die Größe des Schiffes nur annähernd genaue Aussagen über den tatsächlichen Umfang des Handels gemacht werden. Z. B. könnte ein Getreideschiff aus Danzig möglicherweise mehr oder auch weniger Getreide geladen haben als eines aus Riga. Zum anderen führt diese Vorgehensweise zumindest tendenziell zu einer Überbeto-

nung bestimmter wichtigerer Waren, da solche, die zwar auf einer großen Zahl von Schiffen, aber in nur kleinerer Menge transportiert und deshalb selten als „Hauptladung“ verzeichnet wurden, insgesamt doch einen substanziellen Teil des Handels ausgemacht haben könnten. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass sich diese Verzerrungen aufgrund des großen Umfangs der zugrunde liegenden Daten zumindest bis zu einem gewissen Grade relativieren. Schließlich wird das Problem für den angestrebten Vergleich dadurch etwas verringert, dass die genannten Verzerrungen für alle Städte gleichermaßen wirksam sind.

IV.

Abschließend sollen stichpunktartig einige wesentliche Ergebnisse vorgestellt werden, die sich aus dem Einsatz des Historischen Informationssystems für die Analyse des Fernhandels über See im Ostseeraum während des 18. Jahrhunderts gewinnen lassen. Selbstverständlich ist dies nur ein winziger Ausschnitt dessen, was insgesamt möglich ist.

(1) Insgesamt waren 82 namentlich identifizierbare Hafenstädte am Fernhandel über See beteiligt. Davon traten allerdings nur 24 Städte wirklich in jedem der elf in der Datenbank vorhandenen Jahrgänge als Einfuhr- und Ausfuhrhafen auf. Sie brachten es damit auf 22 Nennungen. Immerhin noch 19 bis 21 Nennungen schafften sechs weitere Hafenstädte, und 15 Städte kamen 13 bis 18 Mal vor. Auf der anderen Seite schafften elf Städte nur eine einzige Nennung.

(2) Im Vergleich zwischen 1721/23 und 1761/63 lässt sich eine deutliche Zunahme der Durchfahrten durch den Sund feststellen. Die Durchschnittszahl pro Jahr verdoppelt sich nahezu – von 2.781 auf 5.267. Dennoch bleibt die Gruppe der acht wichtigsten Ausfuhrhäfen auffallend konstant. Sowohl 1721/23 als auch 1761/63 zählen Danzig, Riga, Königsberg, Kopenhagen, Stockholm, St. Petersburg und Stettin dazu. Den achten Platz übernimmt Libau von Narva. Den größten Bedeutungszuwachs erzielen Hafenstädte an der östlichen Ostseeküste: die wichtigsten Aufsteiger sind Riga, St. Petersburg, Libau und Memel, wobei Riga es sogar schafft, 1761/63 die Spitzenposition von Danzig zu übernehmen. Zum Import sind die Gesamtzahlen weniger aussagefähig,

da in vielen Fällen statt einer konkreten Hafenstadt als Ziel nur „Ostsee“ angegeben ist.

(3) Da die niederländischen Sundregister es ermöglichen, auch alle kleineren, für den Fernhandel unbedeutenderen Städte in die Auswertung einzubeziehen, wird deutlich, dass für die Struktur der exportierten wie importierten Waren nicht so sehr die Größe einer Hafenstadt oder ihr Anteil am gesamten Warenhandel von Bedeutung war, sondern dass in den meisten Fällen die räumliche Lage die entscheidende Rolle spielte. So waren Holz und danach Hanf, Flachs und Tauwerk die dominierenden Ausfuhrwaren im nördlichen und östlichen Teil der Ostsee, genauer zwischen Karleby und Narva. Eine gewisse Sonderstellung nahm in dieser Region St. Petersburg ein, das aufgrund eines größeren Anteils von Eisen und Juchten bei den exportierten Waren eine stärker gemischte Struktur aufwies. Im gesamten sich anschließenden südlichen und südwestlichen Teil der Ostseeküste (bis Lübeck und Odense im Westen) dominierte dagegen der Export von Getreide, gefolgt von Holz. Eine Übergangsregion bildeten die Städte von Riga bis Königsberg, denn hier spielte zusätzlich die Ausfuhr von Hanf, Flachs und Tauwerk eine wichtige Rolle. Schließlich sei noch die schwedische Ostküste von Gävle im Norden bis Västervik im Süden als eine Region hervorgehoben, aus der vor allem Eisen und Kupfer ausgeführt wurden. Zu noch einheitlicheren Ergebnissen führt der Blick auf den Warenimport. Salz, Stückgut, Wein und Fisch waren in fast allen Städten die wichtigsten Waren, die von jenseits der Ostsee eingeführt wurden. Gleichzeitig verdeutlicht der hohe Anteil von Schiffen, für die Ballast als wichtigste Ladung angegeben ist, einmal mehr, dass der Ostseeraum als Ganzes mehr vom Export als vom Import bestimmt war.

Abschließend sei noch darauf hingewiesen, dass das hier vorliegende Informationssystem längst noch nicht alle Möglichkeiten zur Auswertung nutzt, die die niederländischen Sundregister bieten. So wäre es beispielsweise in einer erweiterten Version möglich, zusätzlich für die aus der Ostsee hinausgebrachten Waren die Anzahl und Verteilung der Zielhäfen einzubeziehen, ebenso die Herkunftshäfen der importierten Waren sowie auch die Heimathäfen der Schiffer. Trotz aller quellenbedingten Einschränkungen sind wir der Ansicht, dass sich der vergleichende, das gesamte Städtesystem des Ostseeraums ein-

beziehende Überblick lohnt. Die Stärke des Historischen Informationssystems sehen wir vor allem darin, dass eine Vielzahl von Einzelinformationen nicht nur in tabellarischer Form zusammengefasst und aufbereitet ist, sondern zugleich in überschaubarer, übersichtlicher Form visualisiert werden kann.