

# Lübecks sjöfart och handel på de nordiska rikena 1368 och 1398–1400

Studier i Lübecks pundtullböcker

## I. *Hanseatiska pundtullar och pundtullräkenskaper*

### I

År 1360 erövrade Valdemar Atterdag Skåne. Under inemot en mansålder hade då Skåne, ett av Danmarks tre huvudland och genom Skånemarknaden, »nundinæ scanienses», ett centrum för Nordeuropas handel, varit förenat med Sverige. Den svenske kungen Magnus Eriksson hade redan 1332 och sedan mitten av 1335 ständigt skrivit sig »rex Scaniae», kung av Skåne. Året efter erövringen av Skåne gick Valdemar Atterdag till angrepp mot Sveriges båda stora öar i Östersjön. Han erövrade Öland och nedkämpade den gotländska bondehären utanför Visby murar. Även Gotland och Visby, ännu vid denna tid ett centrum för handeln i Östersjöområdet, blev den segrande danske kungens byte.

Händelserna 1360–1361 blev inledningen till en period av politiska omvälvningar med krig och sjöröveri i Östersjöområdet. Verknningar sträckte sig även till Norge. Lübeck spelade en aktiv, stundom ledande roll i dessa omvälvningar.

### 2

I Sverige följdes förlusten av Skåne av strider mellan kungamakt och aristokrati. Ett första skede i denna strid avslutades

vid årsskiftet 1363–1364. En tysk furste, hertig Albrekt av Mecklenburg, erövrade Sverige. Kung Magnus och kung Håkan, de sista kungarna av folkungaätten, avsattes. Den tyske kungens regering blev en tid av krig med de avsatta folkungakungarna, med aristokratien, med Valdemar Atterdag och dennes efterträdare, drottning Margareta. Kung och aristokrati kämpade om makten. Slutligen tvingades aristokratien att söka stöd mot kung Albrekt hos drottning Margareta. Följden blev ett nytt krig. I detta segrade Margareta i slaget vid Falköping 1389. Under följande år tog Margareta makten i Sverige. Sist i Stockholm. Först den 29 september 1398 kom Margareta i besittning av staden.

De inre striderna i Sverige och de stora krigens tid var 1398 förbi. Margareta återställde för årtionden fred och stabila förhållanden i Sverige.

### 3

För Danmark ledde Valdemar Atterdags erövring av Gotland och Visby omedelbart till att de vendiska och preussiska hansestäderna beslöt förbud mot all handel på Danmark och Skåne. Kort därefter ledde den till krig. Kriget slutade med ett förkrossande nederlag för hansestädernas flotta och här vid Helsingborg 1362. Men 1368 gick hansestäderna åter i krig mot Valdemar Atterdag.

En huvuddel av hansestädernas sjöfart gick genom Öresund och deras handel hade en hjärtpunkt på Skånemarknaden, i Malmö, Skanör, Falsterbo och Dragör. All deras handel på Skånemarknaden var liksom deras handel på det övriga Danmark reglerad genom kungliga privilegier och genom tullar och avgifter till den danska kronan. Den gav kronan stora inkomster. Hansestädernas nederlag vid Helsingborg öppnade en möjlighet för Valdemar Atterdag att ytterligare öka dessa. Han utnyttjade den. Redan före kriget hade han vetat kräva

pengar för de privilegier, som hansestäderna begärde. Nu gick han till utpressningar. Gamla avgifter på Skånemarknaden höjdes, nya tillkom. De tyska köpmännen beskattades som aldrig tillförne, klagade Lübecks fogde i Falsterbo. Samtidigt krävde Valdemar oerhörda lösensummor för krigsfångarna från kriget 1362 och hansestädernas handelsfartyg kapades i danska farvatten. Liknande övergrepp mot deras skeppsfart och handel, klagade städerna, skedde i Norge.

Sjöfarten i Öresund och handeln på Skånemarknaden var för alla hansestäder gemensamma intressen. »Den mångahanda orätt och skada», som de led både här och i Norge, drabbade dem alla. De tvingades samman, och i november 1367 överenskom hansestäderna ånyo om ett förbud mot all handel på Danmark och Norge. De slöt ett nytt krigsförbund, den i hansestädernas historia ryktbara Kölnerkonfederationen. Den biträdades slutligen av ett femtiotal städer i Nord- och Östersjöområdena.

Kriget blev en seger för hansestäderna. Redan sommaren 1368 erövrade de slotten i Köpenhamn, Malmö, Skanör och Falsterbo och härjade den norska kusten från Göta älvs mynning upp till Bergen. Följande sommar erövrade de även Helsingborg. Hansestäderna hade härmed nått sitt eget krigsmål: herraväldet över Öresundfarten och Skånemarknaden. Valdemar Atterdags politik hade lett till förkrossande nederlag. Freder och privilegier bekräftade detta. Danmark och Norge tvingades att stadfästa hansestädernas gamla privilegier. I freden med Danmark i Stralsund 1370 genomdrev hansestäderna även andra krav. I skadestånd skulle hansestäderna under 15 år erhålla  $\frac{2}{3}$  av alla inkomster i Skanör, Falsterbo, Malmö och Helsingborg. För att de i fred skulle ha och i fred uppbära dessa, skulle hansestäderna under 15 år inneha slotten i Helsingborg, Malmö, Skanör och Falsterbo med underlydande sju häradar, sålunda Skånes nästan hela västra hälft. En huvuddel av Danmark och den ekonomiskt centrala var för femton år hanseattiskt land.

Hansestädernas krig med Valdemar Atterdag var slut. Men det skulle ännu dröja inemot tre årtionden innan stabila, fredliga förhållanden kom att råda i de nordiska farvattnen. I krigets följe hade gått sjöröveri. Detta fortsatte även efter frederna. Det nådde sin kulmen 1376–1386 och under åren efter slaget vid Falköping 1389.

Sjöröveri i Östersjön är ingen för slutet av 1300-talet enastående företeelse. Det var en näringsgren, som hade många utövare under hela medeltiden. Källmaterialet har mycket att berätta om detta medeltida sjöröveri. Den hanseatiske historikern Walther Vogel har framhållit, att källmaterialet här kan leda en nutida historiker till en felbedömning. Han kan lätt komma att överskatta sjöröveriets omfattning och betydelse. Om den sjöfart, som gick utan störningar eller skador, har källmaterialet helt naturligt mindre att berätta. Den var det normala, och sjöröveriet förmådde icke hämma sjöfartens lyckosamma, delvis lysande utveckling.<sup>1</sup> Synpunkten är värd allt beaktande, men den har knappast giltighet för sjöröveriet i Östersjön under senare delen av 1300-talet. Sjöröveriet under denna tid hade en annan karaktär än den under medeltiden i övrigt vanliga.

Sjöröveriet i Östersjön under senare delen av 1300-talet tjänade politiska syften och bedrevs under skydd och medverkan av än den ena än den andra av Östersjömakterna. Sjörövarna själva – mot slutet av århundradet mest kända under namnet vitalianerna – uppträdde i organiserade förband, kommanderade av adliga befälhavare. Initiativet till detta organiserade sjöröveri togs av hertigarna av Mecklenburg under den danska tronstriden efter Valdemar Atterdags död. Sjöröveriet var då ett vapen i kampen för att åt hertig Albrekt vinna den danska kronan.

---

<sup>1</sup> WALTHER VOGEL, *Geschichte der deutschen Seeschiffahrt*, 1, s. 271.

Snart nog blev detta organiserade sjöröveri en maktfaktor i Östersjön. Från början av 1380-talet fick sjörövarna sitt främsta tillhåll i Danmark. De synes nu ha stått i drottning Margaretas tjänst. Deras kaperi av hanseatiska fartyg har varit ett av hennes medel att söka framtvinga, att hansestäderna återlämnade de skånska slott, som de innehade efter freden i Stralsund. Sjørövarnas maktställning var så stark att hansestäderna såg sig nödsakade att sluta formliga freder med dem. När hansestäderna återlämnat de skånska slotten till drottning Margareta upphörde sjöröveriet. Det blev åter fred i de danska farvatten. Men efter slaget vid Falköping 1389 fick sjöröveriet nytt liv. Det var nu organiserat och understött av Mecklenburg. Målet var att bryta sjöfart och handel i Östersjön och åstadkomma en effektiv handelsblockad av Sverige och Danmark. Drottning Margareta skulle tvingas till eftergifter: en möjlighet öppnas för en mecklenburgsk återerövring av Sverige.

## 5

Krigen i Norden och sjöröveriet i Östersjöområdet under senare hälften av 1300-talet medförde stora ekonomiska påfrestningar för hansestäderna. Handeln på Skånemarknaden, Danmark och Norge var vissa år förbjuden, helt avbruten eller starkt inskränkt. Hansestäderna åsamkades samtidigt enorma direkta kostnader. Krigsflottor och arméer skulle utrustas, krigsfolk besoldas och underhållas. Sjøröveriet skulle bekämpas. Krigskepp, s. k. fredskoggar, måste ständigt utrustas och hållas i sjön för att säkerställa sjöfarten.

Hur hansestäderna finansierade de stora krigen och bekämpandet av sjöröveriet undandrar sig i mycket vår kunskap. En av de utvägar, som de tillgrip för att täcka sina utgifter, är emellertid väl känd. Det var en ny tull, från 1367 kallad »pundgheld», pundtull. Namnet kommer av att tullen i regel beräknades på varuvärde i flamländska pund.

Första gången hansestäderna tillgrip denna utväg att skaffa pengar var 1361. Kriget mot Valdemar Atterdag stod för dörren. På samma hansedag – hansedagen i Greifswald i september 1361 – på vilken kriget mot Valdemar Atterdag definitivt beslöts, överenskom städerna om en tull för täckande av krigskostnaderna. Tullen skulle vara en sjötull och en ren värdetull. Den skulle uppbäras av alla från hansestäderna, deras hamnar och land utgående fartyg och för utskeppat gods med fyra engelska pengar för varje pund grots värde. Fartygens och godsets värde skulle uppgivas under svuren ed och tullen uppbäras på den ort, från vilken godset utskeppades. Kvitton skulle utfärdas på att godset var förtullat. Därmed skulle godset vara tullfritt ut och in; med andra ord, mot företeende av kvitton skulle godset tullfritt få införas i annan hansestad.<sup>2</sup>

Denna första pundtull uppbars 1362–1363. På grundval av en avräkning på en hansedag i Stralsund den 1 januari 1363 har beräknats, att den under år 1362 inbragt något över 7.500 mk. För år 1363 finnes inga uppgifter om tulluppbörden. Kostnaderna för kriget mot Valdemar Atterdag, som var orsaken till att tullen pålades, är däremot någorlunda kända. De har beräknats till minst 180.000 mk. Tullen har att döma av dessa siffror varit en felspekulation. Den har endast kunnat täcka en mycket ringa del av krigskostnaderna.<sup>3</sup>

Av orsaker, som undandrar sig vår kännedom, synes hansestäderna emellertid ha betraktat pundtullen som en god inkomstkälla. Under följande årtionden beslöt hansestäderna vid upprepade tillfällen att pålägga nya pundtullar. Hanseatiska pundtullar har sålunda i det stora flertalet hansestäder uppburits även 1368–1371, 1377–1380, 1381–1385(?) och 1398–1401; i vissa städer även andra år. Pundtullarnas storlek väx-

<sup>2</sup> Hanserecesse, I, nr 259, 264, 267, 286, 296, 302.

<sup>3</sup> SCHÄFER, D., Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark. Jena 1879, s. 355; STIEDA, W., Revaler Zollbücher und Quittungen. Hansische Geschichtsquellen, V. Halle 1887, s. IV, XXXIII.

lade. Högst sattes tullen 1362-1363. Den utgick då med 1/96 av fartygets och godsets värde. Under följande årtionden var den väsentligt lägre. Den utgick med skiftande belopp: 1/240, 1/288, 1/320 och 1/360 av godsets hela och av fartygets halva värde. Besluten om pundtullarna fattades vid hansedagar och tullen erlades icke alltid, men i regel i alla hansestäder. Den kom tidvis att utkrävas även på Skånemarknaden. De stora framgångarna i kriget mot Valdemar Atterdag möjliggjorde för hansestäderna att redan 1368 upptaga en till Skanör och Falsterbo koncentrerad handel på Skånemarknaden. Samtidigt med beslut härom bestämdes, att pundtull skulle upptagas på marknaden. Den har utgått 1368-1371. Genom freden i Stralsund 1370 blev hansestäderna för 15 år framåt Skånemarknadens herrar. Även under dessa 15 år utkrävde de tidvis pundtull på Skånemarknaden.<sup>4</sup>

## 6

Uppbörden av pundtullarna gav upphov till en icke obetydlig bokföring. Hansestäderna skulle på hansedagarna lämna redovisning för sin pundtulluppbörd. Det blev oundgängligt att föra tullböcker och på grundval av dessa göra summariska sammandrag. Det var också oundgängligt att till skeppare och befraktare utfärda kvitton på den pundtull dessa erlagt. I icke oväsentlig utsträckning är själva slutsummorna för de olika hansestädernas pundtulluppbörd kända. De har införts i recesserna från de hansedagar, vid vilka redovisningarna ägt rum. Pundtullböcker, pundtullkvitton och räkenskaper i övrigt har

---

<sup>4</sup> Om de hanseatiska pundtullarna se främst STIEDA, Einleitung; NIRRHEIM, H., Das Hamburgische Pfundzollbuch von 1369. Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der freien und Hansestadt Hamburg, I. Hamburg 1910. Einleitung; Densamme, Das Hamburgische Pfund- und Werkzollbuch von 1399 und 1400, sammastädes, II. Hamburg 1930. Einleitung; CURT WEIBULL, Lübeck och Skånemarknaden. Skrifter utg. av Fahlbeckska stiftelsen, II. Lund 1922, s. 10, 16, 21, 49; LECHNER, G., Die hansischen Pfundzollisten des Jahres 1368. Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte. N. F. X. Lübeck 1935. Einleitung.

däremot mestadels gått förlorade. Endast fyra hansestäder har, så vitt känt, pundtullböcker i behåll. Reval har två; den ena för åren 1373–1382, den andra för åren 1383–1384;<sup>5</sup> Thorn har tre för året 1370–71;<sup>6</sup> Hamburg har en för året 1369 och en för åren 1399–1400.<sup>7</sup> Lübeck bevarar i sitt statsarkiv, nu i Potsdam, en lång rad pundtullböcker från 1300-, 1400- och 1500-talen och pundtullkvitton från åren 1362–1377.

Bokföringen i pundtullböckerna visar väsentliga skiljaktigheter. Pundtullböckerna från Reval, Thorn och Hamburg är förda utan systematisk ordning. Fartyg och gods har tydligen bokförts i den tidsföljd, i vilken förtullningen ägt rum. Liksom i alla medeltida kamerala källor möter även i pundtullböckerna från Reval, Thorn och Hamburg åtskilliga oregelbundenheter. I allmänhet har emellertid i böckerna införts skepparnas och befraktarnas namn, värdet av fartyg och gods samt uppgifter om varuslag och erlagd tull. Vissa bristfälligheter vidlåder emellertid dessa pundtullböcker. Pundtullboken från Hamburg 1369 förtecknar exempelvis endast utförseln, boken från 1399 och 1400 åter endast införseln. Motsvarande pundtullböcker över resp. införsel och utförsel har gått förlorade.<sup>8</sup> I pundtull-

<sup>5</sup> Tryckta i STIEDA, s. 24.

<sup>6</sup> Tryckta i Rocznik Gdański. Gdańsk 1935, VII i VIII, s. 275.

<sup>7</sup> Tryckta i NIRRNEIM, H. Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der freien und Hansestadt Hamburg, I, Hamburg 1910; II, Hamburg 1930. En tullrulla från Königsbergs Staatsarchiv, som i fotostat meddelats mig av professor Erik Lönnroth, är tyvärr odaterad.

<sup>8</sup> Ett vetenskapligt utnyttjande av Hamburgs pundtullbok 1369 kräver kännedom om för pundtulluppbörden gällande bestämmelser. Detta har stundom förbisetts. JOCHMANN, W., har i en otryckt dissertation, Der Hamburgerhandel im 13. und 14. Jahrhundert (1948) ur pundtullboken framräknat en utförselstatistik för Hamburg 1369. Huvuddelen av Hamburgs utförselvaror skall enligt denna med 58 % ha utgjorts av »das hamburgische Eigenerzeugnis, das Bier» och mer än 22 %, nära en fjärdedel av Hamburgs hela utförsel, av Hamburgs huvudinförselvaror från sitt eget »Binnenland», säd, trä och linneväv. Endast c. 5 % skall ha utgjorts av sill från Skåne och endast 2,2 % av baltiskt transitogods. Hamburgs handelsförbindelser med Östersjöområden skulle sålunda ha varit mycket ringare än med sitt »Binnenland» och Jochmann uppkastar där-



böckerna från Reval och Thorn har däremot utförsel och införsel ej hållits åtskilda och deras resp. omfattning kan icke fastställas. Även på en annan väsentlig fråga lämnar pundtullböckerna från dessa tre städer intet svar. Pundtullböckerna från Thorn och Hamburg har inga uppgifter om varthän de bokförda fartygen och godset gått eller varifrån de kommit, och böckerna från Reval har endast ett fåtal, om ock värdefulla uppgifter härom.<sup>9</sup> Pundtullböckerna från dessa tre städer ger sålunda inga eller endast bristfälliga möjligheter att fastställa dessa städers handelsområden och handelsförbindelser.

Den äldsta i Lübecks statsarkiv bevarade pundtullboken är från 1368. Därutöver har i samma arkiv bevarats ett mycket stort antal pundtullkvitton. Liksom pundtullböckerna från Reval, Thorn och Hamburg är Lübecks pundtullbok från 1368 och dess pundtullböcker från följande år kassaböcker, i vilka tullskrivarna infört av dem uppburna inkomster av pundtullarna. När man från Revals, Thorns och Hamburgs pundtull-

---

för frågan, om man ännu bör använda den mycket brukliga beteckningen av Hamburg: Lübecks Nordsjöhamn. ERICH VON LEHE, *Hamburgische Quellen für den Elbhandel der Hansezeit und ihre Anwendung*. Hansische Geschichtsblätter, 76, 1958, s. 135 ansluter sig till uppfattningen, att de från Lübeck till Hamburg ankamna varumängderna 1369 endast var en bråkdel av Elbegodset. »Die vorhin angeführte Frage W. Jochmanns ist also durchaus berechtigt. Hamburg war zur Hansezeit in stärkeren Masse ein Umschlagplatz des ausgedehnten Elbhandels als ein Ausfuhr- und Einfuhrhafen Lübecks.» Jochmanns statistik återspeglar emellertid icke de verkliga förhållandena. Enligt gällande bestämmelser skulle baltiskt gods tullbeläggas vid utförsel från de baltiska hansestäderna, Reval och andra; om det kom från icke hanseatiska Östersjöhamnar skulle det tullbeläggas vid införseln till Lübeck eller annan hansestad. Godset fick sedan tullfritt utföras. Det anmärkningsvärda är sålunda, att det överhuvud förekommer baltiskt gods i Hamburgs pundtullbok. Detta gods har antingen undgått tullmyndigheterna i andra hansestäder, exporterats från äldre lager i Hamburg, kommit landvägen till Hamburg eller icke varit oförändrat, det vill säga undergått hantverksmässig bearbetning. Se även nedan s. 14.

<sup>9</sup> KOPPE, W., *Revals Schiffsverkehr und Seehandel in den Jahren 1378/84*. Hansische Geschichtsblätter. 64, 1940, s. 111. NORDMANN, CL., *Die Veckinchusenischen Handelsbücher*. Hansische Geschichtsblätter 65, 1940/41, s. 132.

böcker kommer till Lübecks, faller emellertid en väsentlig skillnad i ögonen. Tullskrivaren i Lübeck har endast under en kort tid år 1368 nöjt sig med att i sin bok registrera tullinkomsterna i den ordning, i vilka de influtit. Redan från den 9 maj 1368 har han genomfört en nyordning av sin bokföring. Boken har upplagts efter ett nytt system. Systemet är geografiskt. För varje stad eller land, med vilka Lübeck drev handel till sjöss, har tullskrivaren i sin bok upplagt särskilda konton. I dessa har han sökt hålla utförsel och införsel åtskilda. All Lübecks sjöfart och handel med t. ex. Stockholm har sålunda i princip registrerats på kontona »till Stockholm» och »från Stockholm».

Det nya system, som från den 9 maj 1368 börjat tillämpas i Lübecks pundtullböcker, betecknar ett avgjort framsteg i bokföringen. För tullskrivaren själv har det väsentligt underlättat att finna rätt bland de i tusental införda tullposterna och därmed även givit större möjligheter att kontrollera tulluppbörden. För eftervärlden ger detta system Lübecks pundtullböcker ett helt annat värde än övriga bevarade pundtullböcker. Tack vare detta kan åtminstone för vissa år under senare hälften av 1300-talet Lübecks sjöfart och handel följas i sina förgreningar i Nordeuropa. Den omfattning, som den haft på olika land och städer, kan i viss utsträckning fastställas.

## 7

De räkenskaper från pundtulluppbörden, som bevarats i Lübecks statsarkiv, uppmärksammades av historisk forskning redan vid mitten av förra århundradet. Vid denna tid kände man emellertid endast pundtullkvittona från åren 1368–1371. De hade då nyligen påträffats. En hanseatisk historiker gav med utgångspunkt från dessa en första framställning av den 1367 i Köln beslutade hanseatiska pundtullen.<sup>10</sup> En annan ut-

<sup>10</sup> MANTELS, W., *Der im Jahre 1367 zu Köln beschlossene zweite hanseatische Pfundzoll. Program des Catharineums in Lübeck. Lübeck 1862; omtryckt i densamme, Beiträge zur lübisch-hansischen Geschichte. Jena 1881, I, s. 233.*

nyttjade de pundtullskvitton, som de vendiska hansestädernas fogdar utfärdat i Skanör och Falsterbo, för att beräkna det skånska sillfiskets storlek under den tid, som ansetts vara dettas högsta blomstringstid.<sup>11</sup>

Först genom en uppsats från 1884 av Wilhelm Stieda blev de lübeckska pundtullböckernas existens känd för historisk forskning. Detta, det ur historisk synpunkt värdefullaste källmaterialet från pundtullarnas tid, hade legat bortglömt i Lübecks statsarkiv. Själv utnyttjade Stieda endast 1368 års pundtullbok för en provisorisk sammanräkning av till Lübeck ankomna och från Lübeck avgångna fartyg detta år. Han framhöll emellertid, att Lübecks pundtullböcker innehöll nödiga hållpunkter för att utarbeta en sjöfarts- och handelsstatistik i modern mening. Dessa pundtullböcker, skrev han, »synes i själva verket vara ett källmaterial, som visserligen är mer än vanligt mödosamt och långtråkigt att bearbeta, men som i gengäld lovar många lönande resultat».<sup>12</sup>

Det dröjde fram till 1900-talets första år, innan forskningen grep sig an med att statistiskt utnyttja Lübecks pundtullböcker. Ett första försök att på grundval av pundtullböckerna ge en tabellarisk översikt av Lübecks sjöfart och varuhandel 1368 och 1369 var emellertid väl summariskt.<sup>13</sup> Många siffror framräknades. Men siffror kan vara förrådiska. Exaktheten är icke

---

<sup>11</sup> WEHRMANN, C. F., Umfang des Heringshandel in Lübeck im vierzehnten Jahrhundert. Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte, II s. 129. Enligt Wehrmanns räkning skulle de hanseatiska fogdarna år 1368 ha förtullat c. 34.000, år 1369 c. 33.000 tunnor sill. Siffrorna är oriktiga, LECHNER, s. 58, men blev under årtionden av grundläggande betydelse för uppfattningen av det skånska sillfiskets storlek. Se nedan s. 81. – En äldre forskning har även utnyttjat de redovisningar för pundtulluppbörden, som lämnats vid hansedagar, för att fastställa den betydelse och omfattning, som Lübecks handel haft. DITTMER, G. W., Geschichte des Krieges der See- und Wendischen Städte mit Dänemark und Norwegen. Lübeck 1853, s. 34, 43; MANTELS, s. 30.

<sup>12</sup> STIEDA, W., Schifffahrtsregister. Hansische Geschichtsblätter, 1884, s. 77.

<sup>13</sup> WENDT, O., Lübecks Schiffs- und Warenverwehr in den Jahren 1368 und 1369. Lübeck 1902.

sällan en illusion, och historisk forskning brast ofta nog vid värdesättningen av de siffror, som utvunnits ur Lübecks pundtullböcker. Den förbisåg de bestämmelser, som gällde för pundtulluppbörden.<sup>14</sup> Forskningen hade även länge en oriktig uppfattning av de i Lübecks statsarkiv bevarade pundtullkvittona. Den såg i dem kvitton, som skeppare och befraktare avlämnat i olika hansestäder och sedan från dessa förts till Lübeck i och för redovisning av deras pundtulluppbörd. I själva verket är det kvitton, som skeppare och befraktare avlämnat i Lübeck till bevis på att de redan i andra hansestäder betalt sin pundtull för skepp eller gods.<sup>15</sup> En följd av den bristande kännedomen om källmaterialets karaktär och proceduren vid pundtulluppbörden blev en rad misstag och ohållbara slutsatser och antaganden i hanseatisk historieskrivning.

Vid samma tid, som forskningen på grundval av pundtullböckerna sökte ge en översikt av Lübecks sjöfart och handel i sin helhet åren 1368 och 1369 utnyttjades dessa med större framgång i en framställning av Lübecks sjöfart och handel på Bergen.<sup>16</sup> Men först under senare årtionden har hanseatisk historieforskning mera energiskt inriktats på pundtullmaterialet. Själva bokföringen och hela källmaterialets karaktär har undersökts. Pundtullböcker och pundtullkvitton har utgivits av trycket. De har blivit grundvalen för en i vissa avseenden ny uppfattning av Lübecks sjöfart och handel under senare hälften av 1300-talet.<sup>17</sup>

<sup>14</sup> Se härom nedan s. 14.

<sup>15</sup> NIRRNEIM, H., *Das Hamburgische Pfundzollbuch von 1369*, s. XVII; CURT WEIBULL, s. 16; LECHNER, s. 12.

<sup>16</sup> BRUNS, FR., *Die Lübecker Bergenfahrer*. *Hansische Geschichtsquellen*. N. F. II. 1900.

<sup>17</sup> Utom s. 7 n. 4 anförda arbeten se bl. a. KOPPE, W., *Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte im 14. Jahrhundert*. Neümunster 1933; Densamme, *Lübeck und Lödöse im 14. Jahrhundert*. Göteborgs Kungl. vetenskaps- och vitterhets-samhälles handlingar. 5 F. Ser. A. 4: 1. Göteborg 1934; Densamme, *Das mittelalterliche Kalmar*. *Hansische Geschichtsblätter*, 67/68, 1942-43, s. 192.

## II. *Pundtullboken och pundtullkvittona 1368*

### I

I senare hanseatisk historieforskning har Lübecks pundtullbok för år 1368 kommit att få en central ställning.<sup>1</sup>

En av orsakerna härtill är att, som tidigare omnämnts, för år 1368 tillfälligtvis bevarats pundtullkvitton, vilka skeppare och befraktare avlämnat i Lübeck som bevis på att de betalt sin pundtull i andra hansestäder. I dessa kvitton registreras 479 till Lübeck ankomna fartyg och en införsel till ett värde av 104.473 mk. Då dessa fartyg och denna införsel endast undantagsvis införts i pundtullboken kompletterar kvittona denna. Deras uppgifter skall adderas med pundtullbokens. För år 1368 blir det härigenom möjligt att få fram en riktigare uppskattning av antalet till Lübeck ankomna fartyg och införda varor än för de år, för vilka endast pundtullböcker, men inga pundtullkvitton är bevarade. Även ett annat förhållande ger 1368 års pundtullmaterial ett högt värde. I avsevärt större utsträckning än för flertalet andra år registreras i detta icke endast varuvärde utan även de varor, som Lübeck ut- och infört till och från olika städer och land. Lübecks ut- och införsel har enligt pundtullbok och pundtullkvitton 1368 haft ett värde av omkring 550.000 mk. Härav är för varor till ett värde av omkring 400.000 mk eller 73 % även registrerat varuslag.

Lübecks pundtullbok för år 1368 är emellertid liksom Lübecks övriga pundtullböcker ett ur många synpunkter vanskligt historiskt källmaterial. Dessa tullböcker är icke tillkomna för att ge samtid och eftervärld kunskap om Lübecks sjöfart och handel på olika städer och land. De är avsedda att tjäna ett

---

<sup>1</sup> Lübecks pundtullbok och pundtullkvitton från 1368 föreligger numera i en mönsterigill utgåva med en om handskrifterna instruktiv inledning. LECHNER, G., Die hansischen Pfundzollisten des Jahres 1368. Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte. N.F. X. 1935. Pundtullkvitton är även tryckta i STIEDA, s. I och NIRRNEHM, s. 101.

rent fiskaliskt ändamål: att bokföra och redovisa en uppburen tull. Följaktligen är de bestämmelser, som gällde för denna tull, pundtullen, av grundläggande betydelse när pundtullböckerna skall användas som källor för Lübecks sjöfart och handel. Mycken försiktighet är påkallad vid utnyttjandet av pundtullböckerna. Fallgröparna är många.

## 2

Grundbestämmelserna för den hanseatiska pundtullen 1368–1371 fastställdes i den förbundstraktat, som hansestäderna slöt i Köln den 19 november 1367, den s. k. Kölnerkonfederationen.

Enligt dessa bestämmelser skulle varje köpman för sitt gods erlægga pundtull med 4 lübska pengar för 6 lübska marks värde, »he wille zeghelen won he zegheler wille».<sup>2</sup> Desslikes skulle skepparna betala halv tull för värdet av sina fartyg, men för sina köpmansvaror samma tull som andra köpmän. Enligt en tilläggsbestämmelse från 1368 pundtullbelades även medhavda kontanta pengar. Pundtullen skulle uppbäras i varje förbundstad, från vilken ett fartyg utseglade. Kvitton på erlagd pundtull skulle utfärdas och medföras till den marknad dit fartyget seglade. Kölnerkonfederationen gav även pundtullen – möjligen i enlighet med tidigare tillämpad praxis – en väsentligt utvidgad utsträckning. Den skulle enligt dess bestämmelser drabba även fartyg och gods, som kom från hamnar, där pundtull icke upptogs, således hamnar, som icke tillhörde Kölnerkonfederationen. »Om någon utseglat från en hamn, i vilken pundtull icke upptogs», heter det, »alltså från England eller Flandern eller annorstädes ifrån och icke medförde kvitto på erlagd pundtull, dit han kom, så skulle han betala sin pundtull där. Den som kom från Östersjön och ville vidare till Zuider-

---

<sup>2</sup> Om den något skiftande procentatsen för olika myntslag se STIEDA, s. VIII, XII.

sjön eller Västerhavet, behövde icke betala pundtull i Hamburg, om han medförde kvitto på att han erlagt denna där han utseglat från. Den som kom västerifrån och utseglat från en ort, där han ej betalt pundtull, skulle betala sin pundtull i Hamburg; och ville han vidare österut, skulle han därmed vara fri (från tull), tills han kom till den marknad, dit han ville. Hade han betalt pundtull innan han utseglade, skulle han därmed vara fri från denna, om han medförde kvitto härpå.» År 1381 förtydligades denna senare bestämmelse, säkerligen i enlighet med sedan Kölnerkonfederationens dagar gällande praxis. Hansestäderna överenskom, att den som erlagt pundtull för gods i en stad och förde samma gods till en annan stad för att finna skeppslägenhet för att föra det vidare till åter en annan stad, icke behövde erlægga pundtull, om han kunde bekräfta, att godset blivit oförändrat, »dat dat gud von eme unverändert blyft». Fria från pundtull var, även under följande år, »heren, vorsten, riddere, knapen und papen», men endast för det gods, som de utförde för egen nödtorft; för utfört köpmansgods skulle de betala samma pundtull som köpmän.<sup>3</sup>

## 3

Bestämmelserna i förbundstraktaten från Köln har varit normgivande för vilka fartyg och vilket gods, som skulle förtullas i Lübeck och registreras i pundtullboken 1368. En följd av dessa bestämmelser var, att skeppare och befraktare, som kunde förete kvitton på att de i andra hansestäder betalt pundtull för sina fartyg och sitt gods, var fria från pundtull vid ankomsten till Lübeck. Tullskrivaren i Lübeck hade ur tullsynpunkt intet intresse för dessa fartyg och detta gods. Den för dem i andra hansestäder erlagda pundtullen föll utanför hans redovisningsskyldighet. Under pundtulluppbördens första tid har tullskrivaren emellertid tydligen varit tveksam om hur han skulle

---

<sup>3</sup> Hanserecess, I, nr 413, 489 § 9; II, nr 232 § 13; I nr 469 §§ 1–5.

förfara med dessa fartyg och detta införda gods. Skulle han registrera dem i sin tullbok eller ej?

Ett exempel på tullskrivarens förfaringssätt ger hans bokföring av fartyg och införsel, som kommit från Danzig. Under tiden 18 mars–23 juni 1368 har han bokfört icke mindre än 51 från Danzig ankomna fartyg och om skeppare och befraktare tillagt anmärkningen: »har betalt tull i Danzig», »har betalt tull» eller liknande. Därjämte har han i sin bok för ett fåtal befraktare – inalles åtta – infört gods till det i jämförelse med fartygens antal ringa värdet av 794 mk samt 6 C modii ordei. Endast i ett fall – det gäller en varupost till ett värde av 90 mk – har han därvid noterat en i Lübeck erlagd tull; det torde avse en varupost, som på något sätt sluppit förbi tullmyndigheterna i Danzig. Tydligen har tullskrivaren emellertid tröttnat på denna bokföring. Från och med den 24 juni förekommer i pundtullboken inga från Danzig ankomna fartyg och ingen som helst varuinförsel därifrån. Inga tvivel kan dock råda om att fartyg och gods även under tiden från och med den 24 juni kommit från Danzig till Lübeck.<sup>4</sup> Av i Lübeck bevarade pundtullkvitton framgår också, att under tiden 26 juni–14 december 1368 minst 51 fartyg seglat från Danzig till Lübeck. Förklaringen till att dessa och alla andra fartyg, som kommit från Danzig, saknas i Lübecks pundtullbok kan icke vara mer än *en*. Tullskrivaren har upphört med en ur hans synpunkt onödig bokföring.

På i stort sett samma sätt har tullskrivaren i sin bokföring förfarit med fartyg och införsel, som kommit till Lübeck från flertalet övriga hansestäder vid Östersjön: Elbing, Königsberg, Pernau, Lemsal, Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald, Stettin och Rügenwalde. Han har för samtliga dessa städer, huvudsakligen under pundtulluppbördens första tid, registrerat 92 till Lübeck ankomna fartyg och gods till det ringa värdet

---

<sup>4</sup> LECHNER, s. 79, 126, 408, 325.



av 3.836 mk. För det stora flertalet av skeppare och befraktare har han samtidigt noterat, att de betalt sin pundtull i avgångshamnen. Slutligen har han så gott som helt upphört med all registrering av fartyg och införsel även från dessa städer.<sup>5</sup> Detta gäller även följande år. I pundtullboken 1369 bokföres inget till Lübeck ankommet fartyg och ingen som helst införsel till Lübeck från någon av hansestäderna vid Östersjön.<sup>6</sup>

## 4

En införsel av stort eller större värde registreras i pundtullboken 1368 endast för två hansestäder vid Östersjön och för den lilla orten Oldesloe:

|           |           |         |       |     |
|-----------|-----------|---------|-------|-----|
| Reval:    | 6 fartyg: | 21.307  | 19/32 | mk. |
| Riga:     | 11 " :    | 4.523   | 1/2 " |     |
| Oldesloe: | 56 " :    | 136.280 | 1/8 " |     |

Siffrorna är påfallande höga i förhållande till pundtullbokens siffror för Lübecks införsel från andra hanseorter vid Östersjön. De kräver en förklaring.

Ett närmare studium av siffrorna för Reval och Riga visar, att dessa gäller en införsel, som praktiskt taget i sin helhet – med resp. 21.044  $\frac{23}{32}$  och 4.108  $\frac{3}{4}$  mk – tillhör de sju vecorkorna 18 mars–8 maj 1368. För tiden 9 maj–23 juni 1368 har tullskrivaren bokfört en införsel till ett värde av endast 262  $\frac{7}{8}$  resp. 414  $\frac{3}{4}$  mk. Om nära nog samtliga de skeppare

<sup>5</sup> Från och med den 24 juni har tullskrivaren för införsel från de livländska och preussiska städerna registrerat endast ett fartyg med en last till ett värde av 99  $\frac{3}{4}$  mk. För de vendiska städerna registrerar han ingen införsel från Stralsund, Greifswald och Kolberg; för Wismar införsel till ett värde av 164  $\frac{1}{2}$  mk; för Rostock till ett värde av 11 mk, för Rügenwald till ett värde av 100 mk, för Stettin ensamt till ett något större värde: 730 mk. LECHNER, s. 81, 83, 90, 91, 101, 103, 104, 106, 107, 108, 135, 155, 158, 159, 161, 162, 190, 213, 218, 223, 225, 283, 294, 408.

<sup>6</sup> WENDT, s. 56, 57.

och befraktare, som registreras för dessa ankomna fartyg och denna införsel, har han anmärkt, att de betalat sin pundtull i Reval eller Riga. Han synes i sin bok ha infört uppgifter från i dessa båda städer utfärdade pundtullkvitton. Tullskrivaren har emellertid även här liksom i fråga om införseln från Danzig tröttnat på denna bokföring. Från och med den 24 juni 1368 upphör han med all redovisning av Lübecks införsel från Reval och Riga.<sup>7</sup> Icke ett enda fartyg, icke något som helst gods har enligt pundtullboken efter detta datum kommit från Reval och Riga till Lübeck. De i Lübeck bevarade pundtullkvittona visa dock, att detta varit fallet.<sup>8</sup>

De höga siffror, som i pundtullboken 1368 registreras för Lübecks införsel från Oldesloe har tillkommit på grund av andra förhållanden. Enligt Kölnerkonfederationens bestämmelser skulle den, som kom västerifrån, från en ort, där han ej betalat pundtull, sålunda från Flandern, England eller annorstädes, erlägga sin pundtull i Hamburg; därmed skulle han vara befriad från att ytterligare erlägga pundtull. Hamburg anslöt sig emellertid till Kölnerkonfederationen först vid hansedagen i Stralsund den 6 oktober 1368 och först från denna tid har pundtull börjat upptagas i Hamburg. Den stora varuströmmen västerifrån har före denna tid förtullats först i Lübeck. I pundtullboken 1368 har den bokförts under rubriken »De Oldesloe». Oldesloe var den ort på den stora handelsvägen mellan Hamburg och Lübeck, dit varorna fraktades på vagnar från Hamburg och där de omlastades på Traveskepp för att fraktas till Lübeck. Det höga värde, som i pundtullboken 1368 registreras för varuinförsel från Oldesloe före den 1 oktober 1368, har sin förklaring häri. Efter detta datum sjunker det registrerade varuvärdet till en obetydlighet – från 133.609 mk under tiden 18 mars–30 september till 2.671 mk under tiden

---

<sup>7</sup> LECHNER, s. 83, 88, 131, 133, 408.

<sup>8</sup> LECHNER, s. 335, 337.

1 oktober 1368–10 mars 1369 – och försvinner helt i pundtullboken 1369. Den stora varuströmmen västerifrån har nu förtullats redan i Hamburg. Den bokföres icke längre i Lübecks pundtullbok.<sup>9</sup>

## 5

Lübecks pundtullbok 1368 ger icke några ens tillnärmelsevis rättvisande siffror för från andra hansestäder till Lübeck ankomna fartyg eller till Lübeck infört gods. Endast för införseln från tre av dessa – Reval, Riga och Oldesloe – och här endast

<sup>9</sup> Hanserecesse, I, nr 479 § 15. NIRRNHEIM, H., Lübecks Schiffs- u. Warenverkehr. Mittheilungen des Vereins für Hamburgische Geschichte, 22, s. 298 och Das Hamburgische Pfundzollbuch von 1369, s. XI; LECHNER, s. 109, 165, 237, 301, 408; WENDT, s. 56, 62. – Det ligger nära antaga, att de varor till ett värde av 2.671 mk, som registrerats i Lübecks pundtullbok efter den 1 oktober, införts till Lübeck innan pundtull börjat upptagas i Hamburg. – Kölnerkonfederationen bestämde om erläggande av pundtullar: »Kumpt ok we van westword unde is uthegezegheld dar he neen pundgheld heft ghegheven de schal zyn pundgheld thu Hamborch gheven, unde wil he vort ostword, zo schal he dar mede vry wesen went dat he kumpt in den market dar he wesen wil. Hedde he ok pundgheld ghegheven eer he ut zeghelde, dar scholde he mede vry wesen, vorst he des breve brachte.» Bestämmelsen har sedan Mantels dagar tolkats på det sätt, att en befraktare, som avsåg att frakta sina varor från Hamburg vidare till en hamnplats vid Östersjön, kunde uppskjuta betalningen av sin pundtull tills hans varor lossades vid destinationsorten. MANTELS, s. 4; NIRRNHEIM, s. XVIII n. 1; LECHNER, s. 18; RÖRIG, FR., Hansische Beiträge, s. 238 n. 24. Tolkningen torde icke vara hållbar. Bestämmelsen torde innebära, att en befraktare skulle erlægga sin pundtull i Hamburg och därmed vara fri från pundtull för sina varor i hansehamnar och städer, som han passerade på väg till sin destinationsort och givetvis även i denna. Jfr sid. 15 anf. bestämmelse i Hanserecesse, I: 2, nr 232 § 13. – Den tidigare tolkningen av Kölnerkonfederationens bestämmelse i denna fråga skulle väsentligen ha försvårat kontroll och öppnat stora möjligheter att undvika erläggande av pundtull. Riktigheten av den här givna tolkningen framgår av att införseln från Oldesloe till Lübeck från 1. 10. 1368 sjunker till en obetydlighet och helt upphör under 1369. Från Hamburg bokföres i pundtullboken 1368 förtullad införsel till ett värde av endast 54 mk och i pundtullboken 1369 ingen införsel alls. Däremot har från den 23 oktober 1368 och följande tid i Lübeck tillfälligtvis bevarats ett ej ringa antal i Hamburg utfärdade pundtullkvitton. Till Lübeck västerifrån ankomna varor har efter mitten av oktober gripits av tullen i Hamburg och tullfritt införts till Lübeck. WENDT, s. 62, 63; LECHNER, s. 361.

för begränsade tidsperioder – kan siffrorna anses vara något så när tillförlitliga.

En rättvisande siffra för Lübecks införsel från andra hansestäder skulle kunna erhållas endast om samtliga pundtullkvitton för från dessa städer till Lübeck införda varor hade bevarats. Så är emellertid långt ifrån fallet.

Pundtullboken 1368 ger själv ett ofrånkomligt bevis för att pundtullkvitton endast i ringa utsträckning är bevarade i Lübeck. Som tidigare omnämnts har tullskrivaren till en början i pundtullboken infört en lång rad skeppare och befraktare, som uppgives ha erlagt sin pundtull i andra hansestäder. Endast i några få fall återfinnes de pundtullkvitton, som de måste ha medfört, bland de i Lübeck bevarade. För 50 av de 51 fartyg, som under tiden 18 mars–23 juni 1368 kommit från Danzig till Lübeck och för alla befraktare på dessa, är sålunda inga pundtullkvitton bevarade i Lübeck. I själva verket är det till följd av bestämmelserna för pundtulluppbörden självklart, att i andra hansestäder utställda pundtullkvitton endast ofullständigt kan vara bevarade i Lübeck. Endast för varor, vilkas slutliga destinationsort var Lübeck eller städer och länder, i vilka pundtull ej uppbars, kan befraktarna ha avlämnat sina pundtullkvitton i Lübeck. I alla andra fall måste de själva behålla dem. Kunde de icke förete dem, när de sjövägen utförde sina varor från Lübeck och ankom till eller utförde dem från andra hansestäder, var de tvungna att betala ny pundtull. Pundtullkvittona var värdepapper. Det var riskabelt att lämna dem från sig.

De i Lübeck bevarade pundtullkvittona komplettera icke oväsentligt pundtullboken. Men deras värde får ej överskattas. Kvittona och pundtullboken ger tillsammans inga rättvisande siffror för Lübecks införsel från andra hansestäder. Lübecks införsel från andra hansestäder år 1368 har säkerligen varit väsentligt, kanske åtskilliga gånger större än som framgår av pundtullboken och de bevarade pundtullkvittona.

## 6

Detta om pundtullmaterialets uppgifter om Lübecks införsel från andra hansestäder.

Pundtullboken 1368 ger emellertid även uppgifter om Lübecks utförsel till dessa städer. Bokens namn på befraktare och dess sifferuppgifter är tusentals. Kölnerkonfederationens bestämmelser stadgade emellertid att en gång betald pundtull befriade från ytterligare betalning av denna tull. Bestämmelserna inskränker väsentligt pundtullbokens värde även för fastställande av den omfattning och det värde, som Lübecks utförsel haft till andra hansestäder.

Lübeck var den stora transitoorten för handeln mellan Östersjöområdets och Nordsjöområdets städer och länder. Varorna från dessa områden stannade långt ifrån alltid, kanske endast i ringa omfattning i Lübeck. De fraktades vidare västerut och österut. Men de varor, som kom västerifrån och förtullats i Lübeck vid ankomsten från Oldesloe eller från mitten av oktober 1368 i Hamburg fick tullfritt utföras från Lübeck till Östersjöområdets hansestäder. Detsamma gäller om de varor, som från dessa senare över Lübeck gick västerut.<sup>10</sup> Även när det

---

<sup>10</sup> NIRRNHEIM, s. XXIII har framställt uppfattningen, att de från Östeuropa härrörande varor, som över Lübeck och Hamburg utfördes till Västeuropa i regel synes ha växlat ägare i Lübeck och därefter, när de övergått i andra händer, måste nyförtullas vid utförsel. Lübecks handel med Östeuropa skulle enligt Nirrnheims mening i regel ha bedrivits av andra köpmän än handeln på Västeuropa, den förra av baltiska köpmän, huvudsakligen de lübeckska Nowgorodsfararna, den senare vid sidan av hamburgare av de lübeckska Flandernfararna. Det skulle ha varit ett undantag, att samme köpman, som införde varorna från en baltisk hamn också skulle ha vidare befraktat dem från Lübeck eller Hamburg till Västeuropa. LECHNER, s. 21. Några bevis för att varorna från Östeuropa i regel växlat ägare i Lübeck kan ej anföras. Det är i själva verket ett osannolikt antagande. För Stockholm jfr KOPPE, s. 6, 19, 56 och annorstädes. – Nirrnheims antagande att varor, som växlat ägare i Lübeck, måste nyförtullas vid utförsel vilar på en tolkning av en bestämmelse i Kölnerkonfederationens beslut om pundtull. Det bestämmes där, att »en gywelk kopman under schiphere van zynem gude» skall betala pundtull och att vid utförsel från Hamburg endast den var befriad från pundtull, som kunde bevisa, att

gäller dessa varor, som fick utföras utan att ny pundtull skulle erläggas, har den lübeckske tullskrivaren – liksom ifråga om de införda redan förtullade varorna – varit tveksam om han skulle registrera dem i sin tullbok. Under pundtullens första tid har detta skett. Om fullständigt eller mera sporadiskt kan ej avgöras. Men redan tidigt och från den 24 juni har han helt upphört att registrera denna utförel. Även Lübecks utförel både till Östersjöområdets och över Oldesloe-Hamburg till Nordsjöområdets hansestäder är sålunda i hög grad ofullständigt bokförd i pundtullboken 1368.<sup>11</sup>

han redan tidigare betalt denna. Det var sålunda icke tillräckligt anser Nirrnheim, att varan en gång tidigare förtullats utan det krävdes också, att samme köpman förtullat den; det var icke endast fråga om en beskattning av varan utan även om en beskattning av den tillfällige ägaren, »des jeweiligen Besitzers». Tolkningen är strängt formalistisk. Man kan med skäl ställa sig tveksam om den kan ha giltighet för en medeltida tullbestämmelse. Någon större praktisk betydelse skulle en bestämmelse om nyförtullning av en vara vid växling av ägare näppeligen heller ha. Det krävdes endast ett minimum av handelskicklighet att kringgå den. Nirrnhaims uppfattning, att det krävdes nyförtullning vid utförel av varor, om dessa växlat ägare, avser att ge en förklaring till, att i Hamburgs pundtullbok 1369 endast i sex fall förekommer uppgiften, att en befraktare betalt pundtull i Riga, och i två fall att han betalt dylik i Reval, men att dock i boken registreras utförel av en mycket betydande mängd östeuropeiska produkter, särskilt pälsverk och vax. Uppfattningen ger emellertid ingen förklaring av detta förhållande. Om en nyförtullning av varor, som växlat ägare i Lübeck skulle äga rum, skulle denna ske icke vid utförel från Hamburg, utan vid utförel från Lübeck. De östeuropeiska varor, som pundtullbelagts vid utförel från Hamburg kunna mycket väl, i den mån de verkligen är östeuropeiska, ha nått Hamburg på andra vägar än över de livländska och preussiska hansestäderna. Östeuropas varor exporterades även landvägen.

Liksom i fråga om Lübecks pundtullbok 1368 har man att räkna med att även Hamburgs pundtullbok 1369 endast ofullständigt registrerar varor, för vilka pundtull erlagts i andra hansestäder. Jfr NIRRNHEIM, s. XXIV, LVIII. – Av någon anledning har tullskrivaren i Hamburg i sin bok registrerat en icke obetydlig mängd varor, för vilka han anmärkt att pundtull erlagts i Lübeck. Dessa varor bör ha utförts från lager, som upplagts i Lübeck före pundtullens införande den 18 mars 1368 eller ha varit införda till Lübeck landvägen eller från icke-hanseatiska östersjöhamnar, i vilka pundtull icke upptogs eller icke varit »oförändrade».

<sup>11</sup> LECHNER, s. 79, 127, 178. Jfr annan uppfattning WENDT, s. 16. Wendt anser,

## 7

Hansestäderna var ett av Lübecks handelsområden. Andra var Danmark och Skånemarknaden, Norge, Sverige och Gotland. I fråga om dessa handelsområden skulle man vänta en långt större fullständighet i pundtullboken 1368 än i fråga om hansestäderna vid Nordsjön och Östersjön. Siffrorna för värdet av Lübecks utförsel till dessa handelsområden måste givetvis lida av samma ofullständighet som siffrorna för utförseln till hansestäderna. I andra hansestäder och vid införseln till Lübeck förtullat transitogods har icke bokförts i pundtullboken vid utförseln till de nordiska länderna. Men införseln till Lübeck från de nordiska länderna bör, med bortseende från vad som genom smuggling undgått pundtullmyndigheterna i Lübeck, vara fullständig. I de nordiska länderna upptogs i regel ingen pundtull av fartyg och varor, som gick till Lübeck.

Pundtullboken 1368 sviker emellertid förväntningarna. Under år 1368 rådde för sjöfart och handel exceptionella förhållanden i de nordiska farvatten och länderna. Kölnerkonfederationen hade, som tidigare omnämnts, beslutat förbud mot all sjöfart och handel på Danmark och Norge och i april 1368 utbröt kriget mellan de förbundna hansestäderna och dessa

---

att Lübecks utförsel är någorlunda fullständigt registrerad i pundtullboken. – Det bör tilläggas, att ofullständigheten i pundtullbokens uppgifter kan vara mera omfattande. Pundtull skulle enligt Kölnerkonfederationens bestämmelser av skepparna betalas för fartygens halva värde. Av pundtullboken framgår emellertid, att skepparen även kunnat betala tull för fartygens hela värde. Om en skeppare förfarit på detta sätt i Danzig eller annan hansestad, var han fri från att erlægga tull vid utseglingen från Lübeck. Hade han därjämte uteslutande redan förtullat gods ombord, hade tullskrivaren i Lübeck ingen anledning bokföra honom och hans befraktare i sin pundtullbok. – Om pundtullbokens ofullständighet se även WILHELM KOPPEs recension av Lechners utgåva i Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 35, s. 91. Koppe har med ledning av utgåvans »Schifferregister» följt en skeppares resor och uppvisat, att fartyg ankommit till Lübeck utan att dessa och deras last blivit bokförda i pundtullboken. Koppe synes däremot icke ha uppmärksammat, att detta är en följd av Kölnerkonfederationens bestämmelser om pundtulluppbörden.

båda riken. Förbudet upprätthölls strängt. I pundtullboken 1368 registreras ingen som helst utförsel till Danmark och Norge. Den registrerade införseln från Danmark har ett värde av endast 22 mk. Den har kommit till Lübeck med ett fartyg från Köpenhamn, som vid den tid, då det avseglade därifrån, hade erövrats av hanseaterna. Från Bergen redovisas en införsel till ett värde av 4.362 1/2 mk. Den torde dock icke vara resultat av normal handel. Innan krigsutbrottet hade de hanseatiska köpmännen i Bergen fått order att återvända hem. Införseln från Bergen avser säkerligen varor, som kommit till Lübeck med hemvändande köpmän.<sup>12</sup>

Pundtullboken 1368 ger sålunda praktiskt taget inga uppgifter om Lübecks sjöfart och handel på Danmark och Norge. De enda uppgifter, som den lämnar, om dess sjöfart och handel på de nordiska rikena gäller Skånemarknaden, Sverige och Gotland. Även på dessa handelsområden rådde emellertid onormala förhållanden.

Hanseaterna hade redan under början av sommaren 1368 ockuperat de stora handelsorterna på Skånemarknaden med undantag av Helsingborg. De försummade icke de möjligheter, som härigenom öppnade sig. Handelsförbudet på Skånemarknaden upphävdes, och hansestäderna upptog själva pundtull på marknaden. I pundtullboken 1368 registreras därför endast fartyg och gods, som av någon anledning icke kommit att förtullas på Skånemarknaden. Fartygens antal och godsets värde är icke stort: 76 fartyg med gods till ett värde av 8.484 mk. Pundtullbokens ofullständighet är uppenbar. Men boken kompletteras här av annat pundtullmaterial. Pundtullkvitton från Skånemarknaden är bevarade, väl icke fullständigt, men i mycket stort antal i Lübeck och därutöver har Lübeck vid hanse-dagar 1368 och 1369 lämnat redovisningar för sin pundtull-

<sup>12</sup> LECHNER, s. 406, 408; 20, 33. Införseln från Bergen har kommit till Lübeck 9 maj-30 september. För övriga delar av året redovisas i pundtullboken ingen införsel.



uppbörd på Skånemarknaden.<sup>13</sup> Det källmaterial, som pundtulluppbörden 1368 efterlämnat är sålunda osedvanligt rikt för Skånemarknaden. Det tillåter slutsatser om denna och dess betydelse.

För Sverige och Gotland förtecknar pundtullboken principiellt alla härifrån till Lübeck ankomna fartyg och hela införseln.<sup>14</sup> Med ett undantag förtecknar boken även hela Lübecks utförsel till Sverige och Gotland. Undantaget gäller tidigare i Lübeck eller andra hansestäder förtullat transitogods. Luckan i pundtullboken är väsentlig. Men frånsatt denna ger pundtullboken 1368 en för att gälla dessa avlägsna tider unikt fullständig bild av Lübecks sjöfart och handel på Sverige och Gotland. Det finns emellertid anledning misstänka, att denna bild har giltighet endast för året 1368. Kriget och det förbud mot all sjöfart och handel på Danmark och Norge, som gällde detta år, kan ha gett Lübecks sjöfarts- och handelsförbindelser med Sverige och Gotland en från normala förhållanden avvikande inriktning.

## 8

I tidigare forskning har framhållits, att den siffra, som kan framräknas ur pundtullboken och pundtullkvittona från 1368 för Lübecks varuhandel i sin helhet, i alla avseenden är en minimisiffra. I sina slutsiffor har det sagts, ger detta källmaterial väl en hållpunkt för en riktig uppskattning av Lübecks utrikeshandel i det 14. århundradet, men ingen exakt handelsstatistisk redovisning.<sup>15</sup>

Utan tvivel är det evident riktigt, att pundtullmaterialet ger

---

<sup>13</sup> LECHNER, s. 408; Hanserecesse, I: I, nr 484, 490. Jfr nedan s. 81.

<sup>14</sup> Dock med ett undantag. I Kalmar upptog hanseaterna pundtull. Fem i Lübeck bevarade pundtullkvitton intygar detta. Men pundtulluppbörden i Kalmar har ej varit helt genomförd. Pundtullboken registrerar en ej obetydlig införsel härifrån.

<sup>15</sup> LECHNER, s. 46.

minimisiffror och ingen exakt handelsstatistik. Lübecks både in- och utförsel till sjöss 1368 har – liksom dess sjöfart – med säkerhet haft ett väsentligt högre värde och väsentligt större omfattning än som kan framräknas ur pundtullboken och pundtullkvittona. Men ger pundtullmaterialet från 1368 i sina slutsiffror ens en hållpunkt för en riktig uppskattning av Lübecks sjöfart och handel? Man har menat, att så skulle vara fallet, åtminstone beträffande sjöfart och handel på städer och länder vid Östersjön. Sjöfarten skall ha bedrivits med 680 större och mindre fartyg, som gjort 1775 resor. Huvudparten av dessa skall ha gått till och från Mecklenburg-Pommern med 675 resor, till och från Skåne med 456, till och från Preussen med 328, till och från Sverige med 160 och till och från Livland med 77. I fråga om handeln har man ur pundtullmaterialet ansett sig kunna utvinna en tämligen säker och tillräckligt detaljerad översikt över varuutbyte och varuslag. Värdemässigt – in- och utförsel tillsammansagna – skulle Lübecks handelsområden komma i följande ordning: Livland med ett varuutbyte till ett värde av 94.700 mk, Skåne av 82.000 mk, Sverige och Gotland av 81.400 mk och därefter de preussiska städerna med ett värde av 48.400 mk och de vendiska av 42.300 mk. Även den betydelse olika varuslag haft i Lübecks handel har framräknats ur pundtullmaterialet 1368. Diagram har uppgjorts både över antalet till och från Lübeck ankomna och utgående fartyg och över värdet av Lübecks varuutbyte med olika städer och länder och över de varuslag och dessas värde, vilka ingått i dess in- och utförsel.<sup>16</sup>

Det torde vara angeläget framhålla, att pundtullmaterialet 1368 icke har bärkraft för dessa vittgående slutsatser. Dess avsaknad av uppgifter om Lübecks sjöfart och handel på två handelsområden, Danmark och Norge, och de starkt bristfälliga uppgifterna om sjöfart och handel framför allt på andra hanse-

---

<sup>16</sup> LECHNER, s. 47. 65.

städer omöjliggör icke endast alla exakta beräkningar; det omöjliggör även att använda pundtullmaterialet 1368 som en hållpunkt för en riktig uppskattning av Lübecks sjöfart och handel i det 14. århundradet. Denna sjöfarts omfattning och denna handels omslutning och inriktning på olika städer och länder och på olika varuslag är och förblir på grund av pundtullmaterialets ofullständighet i väsentliga delar okänd.<sup>17</sup> Pundtullmaterialet ger för år 1368 vissa minimisiffror, intet annat. Dessa är av värde, men deras bärkraft får icke överdrivas och deras utnyttjande kräver försiktighet.

## 9

Pundtullboken och pundtullkvittona från 1368 har som historiska källor ett begränsat värde. Men inom dessa gränser är deras uppgifter och de siffror, som kan framräknas dock ur dem av betydelse för kännedomen om sjöfart och handel i Nord-europa vid mitten av 1300-talet.

Av betydelse är sålunda utan tvekan åtskilliga av pundtullbokens och pundtullkvittonas uppgifter och siffror om Lübecks sjöfart och handel på Sverige, Gotland och på Skånemarknaden.<sup>18</sup> Lübecks införsel från Sverige och Gotland 1368 är bokförd i pundtullboken med uppgifter både om antal och värde av de fartyg, som kommit till Lübeck från Sverige och Gotland, om skepparnas och befraktarnas namn och med nära nog fullständig redovisning av införda varor och dessas värde.<sup>19</sup> Lübecks införsel från Skånemarknaden är icke bokförd med samma fullständighet. Men uppgifterna i pundtullboken och

---

<sup>17</sup> Jfr annan uppfattning i KOPPE ovan s. 23 anförda recension av Lechners utgåva: »Von dieser Grundlage (Lechners »Schifferregister») aus lässt sich ziemlich genau feststellen, wieviel Schiffe in Lübeck angekommen, aber nicht verzeichnet sind, wieviel Ladungen nicht sichtbar werden und wie hoch ungefähr die nichtausgewiesene Ein- und Ausfuhr einzuschätzen ist.»

<sup>18</sup> Se härom KOPPE, passim; CURT WEIBULL, s. 10.

<sup>19</sup> KOPPE, a. a. passim.

pundtullkvittona är tillräckligt omfattande för att ge en ny uppfattning av det skånska sillfiskets storlek och betydelse vid mitten av 1300-talet.<sup>20</sup>

Icke mindre betydelsefulla är uppgifterna om Lübecks handel på Reval, Riga och Oldesloe.

Reval och Riga var huvudorterna för Lübecks handel på Östeuropa. De ryska varorna fördes till sjöss och till lands till Riga och Reval. Vid slutet av 1360-talet bedrevs denna handel under politiskt oroliga förhållanden. Det rådde 1367 krig mellan tyska orden och Pskov, åtföljt av arrestering av de tyska köpmännen i Novgorod och av de ryska i Livland. Ordensmästaren i Livland förbjöd samma år varutillförsel, särskilt av salt och sill till ryssarna och till Viborg. Lübeck fogade sig i detta förbud och på våren 1368 har ordensmästaren i Livland hos Lübeck begärt förnyat avbrytande av handeln på Neva.<sup>21</sup> Men trots detta redovisar pundtullboken för detta år en införsel till Lübeck från Reval under tiden 18 mars–8 maj till ett värde av 21.044 23/34 mk och från Riga till ett värde av 4.108 3/4 mk.<sup>22</sup> I de helt ofullständigt bevarade pundtullkvittona från året redovisas därutöver införda varor från dessa båda städer till ett värde av 12.931 3/4 mk resp. 5.747 5/8 mk. En jämförelse med värdet av Lübecks införsel från Stockholm upplyser om dessa siffrors verkliga innebörd. Den ger ett begrepp om den betydelse, som Revalshandeln haft för Lübeck. År 1368 var ett i Lübecks handel på Stockholm osedvanligt gynnsamt

<sup>20</sup> CURT WEIBULL, s. 10.

<sup>21</sup> Hanserecense, I: 1, nr 396–398; GOETZ, K., *Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters*, s. 80. *Hansische Geschichtsquellen*. N.F. 5. Lübeck 1922. Jfr JOHANSEN i *Zeitschrift für Lübeckische Geschichte* 1935/36, s. 144.

<sup>22</sup> LECHNER, s. 83, 131, 408. Vid bedömandet av dessa siffror bör uppmärksammas, att Livlandsfarten var särskilt lömande vår och höst. Vid dessa tidpunkter hade de ryska varorna i för utförsel lämpliga mängder hopats i Reval och Riga. SASS, K. H., *Hansischer Einfuhrhandel in Reval um 1430*. Marburg/Lahn 1955, s. 54. I 1368 års pundtullbok saknas helt höstutförseln och det torde vara tivelaktigt om vårutförseln i sin helhet kommit med.

år. Orsaken torde ha varit kriget i de danska och norska farvattnen och rådande förbud mot handel på Danmark och Norge. Lübecks införsel under kontot »från Stockholm» under hela året 1368 hade ett värde av 22.286 1/2 mk och »från Stockholm eller Gotland» ett värde av 2.267 1/2 mk. Under följande år stannade införseln från Stockholm vid ett värde av 10.440 mk och åren 1399–1400 vid i medeltal 10.253 mk.<sup>23</sup> Värdet av Lübecks införsel från Reval under sju veckor före den 9 maj 1368 var sålunda nära lika stort som värdet av införseln från Stockholm under hela året. Det var dubbelt så stort som under hela åren 1369 och 1399–1400.

Värdet av Lübecks införsel från Oldesloe under tiden 18 mars–30 september, d. v. s. under den tid, då pundtull ännu icke uppbars i Hamburg, var 133.609 mk. Det är möjligt, att sjöfart och handel mellan Nordsjö- och Östersjöområdena under krigsåret 1368 i högre grad än normalt gick över Oldesloe än genom Öresund. Men siffran i pundtullboken för Lübecks införsel från Oldesloe torde vara en utpräglad minimisiffra. I pundtullboken har nämligen icke bokförts varor, för vilka pundtull erlagts vid utförseln från hansestäderna vid Nordsjön. Mot uppvisande av pundtullkvitton från dessa städer fick varorna införas tullfritt i Lübeck och har icke bokförts i pundtullboken. Icke heller har efter den 9 maj 1368 hamburgerköpmännens införsel till Lübeck bokförts i pundtullboken. Den synes ha registrerats i en annan, nu förlorad

---

<sup>23</sup> LECHNER, s. 408; KOPPE, s. 6; nedan s. 101–102. Av de tre fartyg, som 18 mars–8 maj kommit till Lübeck från Reval har enligt registreringen i pundtullboken ett haft en last till det enorma värdet av 12.763 1/16 mk, de två andra till ett värde av 5.195 13/32 resp. 3.086 1/4 mk. Ett annat fartyg, som gått från Reval till Lübeck den 29 september har enligt ett bevarat pundtullkvitto haft ett värde av 562 1/2 mk, det högsta fartygsvärde som registrerats i pundtullmaterialet 1368. Det har en last, som taxerats till ett värde av 8.665 3/4 mk. Lasten har förutom två små poster smör bestått av pälsverk och vax. Till jämförelse kan nämnas, att årets hela införsel från Söderköping på 14 fartyg hade ett värde av 7.692 mk. LECHNER, s. 337, 408.

bok.<sup>24</sup> Även här är en jämförelse med värdet av Lübecks införsel från Stockholm upplysande. Värdet av införseln från Oldesloe under 6 1/2 månad 1368 har varit 6 gånger så stort som införseln från Stockholm under hela detta år och 13 gånger så stor som denna senare införsel 1369 och 1399–1400.

I både rysk och hanseatisk forskning har efter andra världskriget gjorts gällande, att en äldre generations forskare, senast Fritz Rörig, överskattat den nordeuropeiska Väst-Östhandeln med Lübeck som medelpunkt. Denna äldre uppfattning skulle åtminstone delvis vara en traditionell illusion. Den nya uppfattningen är väsentligen grundad på de diagram över Lübecks varuhandel och skeppsfart, som uppgjorts på grundval av pundtullboken 1368 och på den statistik, som vilar på Hamburgs pundtullbok 1369.<sup>25</sup> Både i dessa diagram och i statistiken har emellertid, som här tidigare framhållits, förbisetts för pundtulluppbörden gällande bestämmelser och båda har därigenom blivit missvisande.<sup>26</sup> Rätt läst och utnyttjad bekräftar pundtullboken 1368 med sina siffror för Lübecks införsel från Reval, Riga och Oldesloe till fullo riktigheten av den äldre uppfattningen om Väst-Östhandelns betydelse och att Lübecks ställning som medelpunkt för denna handel varit en av grundvalarna för dess ekonomiska storhet.<sup>27</sup>

---

<sup>24</sup> LECHNER, s. 30.

<sup>25</sup> Se härom PAUL JOHANSEN, *Der hansische Russlandhandel, insbesondere nach Novgorod, in kritischer Betrachtung. Wissenschaftlicher Abhandlungen der Arbeitsgemeinschaft für Forschungen des Landes Nordrhein-Westfalen*, 27. Köln 1963, s. 39.

<sup>26</sup> Se ovan, s. 26 och 8 n. 8.

<sup>27</sup> RÖRIG, FRITZ, *Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte*, s. 223 har med utgångspunkt från pundtullboken 1368 skarpt framhävt den stora betydelse, som vattenvägen Oldesloe–Lübeck haft i nordeuropeisk samfärdsel. Handeln över Lübeck mellan Nordsjö- och Östersjöområdena har dock haft än större omfattning och betydelse än Rörig anser. Rörig har icke full insikt om de stora luckor, som finnas i pundtullboken.

### III. *Pundtullböckerna 1398-1400*

#### I

Den pundtull, som Kölnerkonfederationen beslutat 1367, utgick även 1369-1371 och nya pundtullar pålades, som tidigare omnämnts, även senare under 1300-talet. Från denna pundtulluppbörd har Lübeck i behåll sina pundtullböcker för åren 1369-1371, 1378-1381, 1383-1385 och 1398-1400, men pundtullkvitton är tillfälligtvis bevarade endast för åren 1369-1377. Alla dessa pundtullböcker är icke av samma värde för kunskapen om Lübecks sjöfart och handel på de nordiska rikena. Några är defekta och även i övrigt bristfälliga. Även andra faktorer förminskar värdet av de äldre pundtullböckerna.

En av dessa faktorer har sin grund i hansestädernas krig med Danmark och Norge. Kriget med Danmark fortsatte hela året 1369 och det 1367 beslutade förbudet mot sjöfart och handel på Norge hävdes först mot slutet av år 1369. I pundtullboken för 1369 bokföres icke heller någon sjöfart och handel på Danmark och ingen införsel från och endast en ringa utförsel till Bergen.<sup>1</sup> På Skånemarknaden uppbar hansestäderna själva pundtull under åren 1368-1385. Skeppare och befraktare från Skånemarknaden har på grund härav endast tillfälligtvis, i varje fall ej genomgående kommit att införas i Lübecks pundtullböcker för dessa år. Uppgifter för Lübecks sjöfart och handel på de ur ekonomisk synpunkt viktigaste områdena av Norden saknas sålunda för många år. Åtskilliga av pundtullböckerna från 1370- och 1380-talen är av värde för bland annat kunskapen om Lübecks förbindelser med Sverige, men ur dessa pundtullböcker kan icke för åren före 1385 utvinnas en helhetsbild av Lübecks sjöfart och handel på de nordiska rikena. Även en annan faktor bidrar till att förminska värdet av Lübecks pundtullböcker från åren 1369-1385. Under alla dessa år bedrevs i Östersjön och i

<sup>1</sup> WENDT, s. 45, 53, 56, 61; BRUNS, s. XXXII.

de danska farvattnen ett mer än vanligt omfattande sjöröveri. Pundtullarna efter 1368–1371 har pålagts för att bekämpa detta. Pundtullböckerna ger sålunda icke en bild av sjöfart och handel under helt normala förhållanden.

För kunskapen om Lübecks sjöfart och handel på de nordiska rikena är pundtullböckerna 1398–1400 utan jämförelse de mest givande. Det rådde under dessa år fred mellan Lübeck och de nordiska rikena. Sjöfart och handel var fri och stördes icke av några förbud. Hansestäderna uppbar icke heller pundtull på någon ort i de nordiska rikena. Även det långvariga kriget mellan drottning Margareta och mecklenburgarna hade bragts till slut genom freden på Lindholmens slott i Skåne 1395. Freden följdes väl icke omedelbart av fredliga förhållanden till sjöss. Vitalianernas sjöröveri fortsatte. Nu, sedan vitalianerna genom freden förlorat Stockholm, med stödjepunkt i Visby och på Gotland, som vitalianerna erövrat 1394, och från nya fasta tillhåll bl.a. i Finland, vid Bottenhavet och på Bornholm. Men 1398 blev för vitalianerna ett de stora nederlagens år. I mars-april detta år erövrade Tyska orden Visby och Gotland och fördrev vitalianerna härifrån; i maj förpliktade sig hertigarna Barnim och Warteslev av Barth att icke understödja dem;<sup>2</sup> i september överlämnade hanseaterna Stockholm till Margareta. Redan tidigare, 1396, hade under kriget från Stockholm fördrivna »300» borgare börjat återvända till staden och kort därefter tvingade drottningen vitalianerna i Finland och vid Bottenhavet till underkastelse. Vitalianernas maktställning i Östersjön hade brutits. Sjøröveriet i Östersjön upphörde väl icke. Men det hade från 1399 begränsats till under medeltiden normal omfattning. Även de norska farvattnen var från detta år, så vitt känt, oberörda av vitalianernas sjöröveri.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Hanserecesse, I: 4, nr 468. Om hertig Bernims sjöröveri i Öresund i juni samma år se Hanserecesse, I: 8, nr 980–984.

<sup>3</sup> Hanserecesse, I: 4, nr 296, 349; CARLSSON, GOTTFRID, Sveriges historia till våra dagar, III, s. 93, 96, 100. I Nordsjöområdet fortsatte vitalianerna sitt sjö-



Lübecks sjöfart och handel på de nordiska rikena bedrevs sålunda under åren 1399–1400 under någorlunda normala förhållanden. I motsats till pundtullboken 1368 och övriga äldre böcker bokföres i pundtullböckerna för dessa år Lübecks sjöfart och handel på Norden i sin helhet både på Danmark, Norge, Sverige och Skånemarknaden. Endast för ett nordiskt område är bokföringen helt otillfredsställande. Tyska orden hade 1398 erövat Visby och Gotland. Lübecks sjöfart och handel har icke undgått att påverkas av de politiska förhållanden, som denna erövring medförde. De återspeglas i pundtullböckerna. Dessa är för åren 1398–1400 synnerligen bristfälligt förda. En bearbetning torde icke ge några användbara resultat. Även för sjöfarten och handeln på Bergen är bokföringen i pundtullböckerna 1398–1400 delvis otillfredsställande. Siffror för omfattningen av sjöfarten mellan Lübeck och Bergen kan framräknas för alla åren. Men för handelns vidkommande kan helt användbara resultat vinnas endast för år 1398 och för Lübecks utförsel till Bergen 1399. Införseln detta år kan dock beräknas.

## 2

Pundtullen 1398–1400 har följande tillkomsthistoria.

En hansedag hölls i påskveckan 1398 i Lübeck. Städernas sändebud talade först om »de stora, dråpliga skador», som tillfogats och ännu tillfogades städer och köpmän genom sjöröveri och mord. För att återställa fred till sjöss beslöt de, att städerna tillsammans skulle utrusta 8 skepp med 750 beväpnade män. Till varje skepp skulle höra två snäckor eller en snäcka och en skuta. Utrustningen skulle vara färdig till den 16 maj och »fredskogarna» skulle samlas vid Bornholm.

Städerna förutsåg, att den utrustning, som de beslutat, skulle draga stora kostnader. För att täcka dessa beslöt de upptaga en

---

röveri ännu under många år. Det bedrevs i stor skala, men under åren 1399–1400 synes det ha varit begränsat till västra Tysklands och Frislands kustområde.

pundtull. Bestämmelserna för denna, som gällde även 1399 och 1400, var följande. Tullen skulle erläggas med fyra lübeckska denarer för varje pund grot eller sex lübeckska mark, dock skulle skepparna betala halv pundtull, detta dock endast för sina fartyg, icke för köpmansvaror. Tullen skulle sålunda utgå med 1/288 av varuvärdet. Liksom sina föregångare var pundtullen 1398 i första hand avsedd att vara en utförseltull. Den skulle liksom tidigare pundtullar erläggas av skeppare och köpmän under edsavläggelse, när de löpte ut från de hanseatiska hamnarna. Kvitton på den erlagda pundtullen skulle utfärdas. Dessa skulle medföras till den marknad, dit man seglade, och de skeppare och köpmän, som icke medförde något kvitto, skulle erlägga pundtull på den marknad, dit de kom. För skeppare och köpmän, som kom från icke-hanseatiska hamnar, t.ex. från hamnar i de nordiska rikena, blev pundtullen fortfarande en införseltull.<sup>4</sup>

## 3

I de tre pundtullböckerna 1398–1400, en för varje år, har bokförts pundtulluppbörden i Lübecks hamn från den 2 juni 1398 till och med utgången av år 1400. Pundtullboken 1398 ger sålunda endast uppgifter för pundtulluppbörden under årets sju

<sup>4</sup> Hanserecesse, I: 4, nr 441 §§ 1–5, 9; 559 § 4. Se även STIEDA, s. XXIV. De preussiska städerna befriade genom beslut i Marienburg den 10 mars 1400 danskar från att erlägga pundtull. Övriga hansestäder beviljade icke drottning Margaretas begäran härom. Hanserecesse, I: 4, nr 570 § 24; 585 § 7. DÆNELLS uppfattning, a. a., s. 161, att städerna 1398 beslutat, att icke kräva pundtull av nordiska köpmän, har intet stöd i källmaterialet. Hanserecesse I: 4, nr 483 § 7; STIEDA, a. a., s. XXV. Den motsäges direkt av Lübecks pundtullböcker. – De preussiska städerna beslöt den 6 januari 1399 en nedsättning av pundtullen, »das man das pfuntgelt mynren sal den dritten pfenning». Hanserecesse, I: 4, nr 516 § 15; jfr 503 § 9. STIEDA, s. XXVI. Lübeck har icke genomfört någon dylik nedsättning. – Hansedagen i Köpenhamn den 1 augusti 1398 gav köpmännen i Bergen rätt att uppbära pundtull för att täcka kostnaderna – 350 mk – för konfirmationen av deras privilegier. Hanserecesse, I: 4, nr 482 § 18. Det är här fråga om en lokal pundtull, som icke befriade skeppare och köpmän från Bergen från hanseatisk pundtull vid ankomsten till Lübeck. STIEDA, s. XXXVI.

sista månader. Det följer härav, att uppgifterna för året är ofullständiga för Danmark, Norge och Sverige och fullständiga endast för Skåneområdet. De kan därför icke i allo användas för en undersökning av Lübecks sjöfart och handel detta år.<sup>5</sup>

De tre pundtullböckerna är förda av samme tullskrivare på latin – lågtyska ord förekommer ytterst sällan – och efter samma system. När tullskrivaren upplagt böckerna, har han reserverat ett antal blad för varje land eller stad, med vilka Lübeck drev sjöfart och handel. Dessas platser i böckerna har utmärkts genom i kanten av varje första blad fastsatta pergamentremсор, på vilka antecknats landets eller stadens namn; stundom har dessa namn även utskrivits på första sidan.<sup>6</sup> Endast i undantags-

<sup>5</sup> Pundtullboken 1398 består av sju obundna lägg och 249 beskrivna blad; överskriften på första sidan är: *Incipit liber de pecunia librali sub anno domini millesimo trecentesimo nonagesimo octo in die sancte trinitatis (2 juni)*. Pundtullböckerna 1399 och 1400 utgör två band i pergamentomslag. Den förra boken består av 10 lägg och 256 beskrivna blad; den har på första sidan överskriften: *Incipit liber de pecunia librali sub anno domini MCCCXC nono pasche (30 mars)*. Den senare består av 14 lägg och 280 beskrivna blad; på innersidan av omslaget står: *Incipit liber de pecunia librali sub anno domini M<sup>mo</sup> CCCC<sup>mo</sup> invocavit (7 mars)*. Dateringar saknas i övrigt så gott som helt i de tre böckerna. Formatet är folio. En senare paginering med arabiska siffror är ej fullt korrekt, men användbar för hänvisningar. – KOPPE, Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte, s. 6, har uppfattningen, att bokföringen i pundtullboken 1400 avbrytes före årets slut. Någon bekräftelse härpå har jag ej funnit i boken. Den innehåller även registreringar för år 1401, vilket synes visa, att den är fullständig för år 1400. – Två uppgifter i pundtullboken 1399 visar att i Lübeck förts ytterligare en nu förlorad pundtullbok: »Stekemest de navi satisfecit Hinricus Tenserowe in alio libro de Danzeke» (pag. 39) och »Ludeke Malchin de navi satisfecit boetmaker in alio libro» (pag. 41). Bokens innehåll är okänt. Sannolikt har i den införts i Danzig, möjligen även i andra hansestäder redan förtullade fartyg och gods.

<sup>6</sup> Många pergamentremсор är numera bortfallna. I stor utsträckning har detta skett under de transporter, som Lübecks statsarkiv varit utsatt för under sista världskriget. Där pergamentremсорna är bortfallna har genom överskrifterna å sidorna och genom anteckningar, som jag gjort före världskriget, kunnat bestämmas, på vilka sidor sjöfart och handel på de nordiska rikena registrerats i böckerna. Pergamentremсорnas bortfall torde däremot vålla svårigheter att i vissa andra fall fastställa vilka städer, som tulluppgifterna gälla.

fall har detta system frångåtts och skeppare och befraktare förförts. Tullskrivarens avsikt har även varit att hålla Lübecks utförsel och införsel åtskilda och bokföra dem var för sig. Här om vittna både anteckningarna på pergamentremsorna t.ex. »versus Falsterboden» och »de Falsterboden» och överskrifter på sidorna. Men tullskrivaren har icke genomgående lyckats förverkliga denna sin avsikt. Uppgifterna om fartygens last visar tydligt, att han icke sällan bokfört utförsel och införsel utan klar åtskillnad. Lübecks utförsel och införsel är i vissa delar av pundtullböckerna hoprörd.<sup>7</sup>

Även vid bokföringen av enskilda skeppare och befraktare har tullskrivaren följt ett bestämt system. Först har han infört skepparens namn och merendels även den skeppstull, som denne betalt, ofta även uppgift om fartygets värde i lübeckska mark, om att tull erlagts för halva, stundom hela fartygsvärdet eller att tull för fartyget erlagts vid annat tillfälle. Detta senare anges t.ex. med orden: »satisfecit de Falsterboden». Innebörden härav är, att skepparen vid ankomsten från Falsterbo erlagt pundtull för hela fartygsvärdet och sålunda vid detta tillfälle betalt tull även för utresan från Lübeck. Ofta nog har tullskrivaren emellertid i dessa fall inskränkt sig till att endast införa skepparens namn eller detta åtföljt av ett »satisfecit». En fullständig registrering, som kan förkortas på olika sätt har lydelsen: Karle de sua naui valente LX marcis de dimidietate dedit XX d.<sup>8</sup>

Omedelbart under skepparens namn har tullskrivaren infört namnen på befraktarna och för var och en av dessa de ut- eller införda varorna eller endast dessas värde, nära nog alltid i lübeckska mark, samt i samma myntslag de av befraktarna erlagda tullbeloppen, icke sällan ensamt dessa. En bokföring av varuslag och varumängd var ur tullsynpunkt icke nödvändig. Pundtullen var en värdetull, och det kunde för tullskrivaren ha

<sup>7</sup> Se nedan, s. 46.

<sup>8</sup> Pundtullboken 1399, pag. 91. Stockholm.

räckt att införa en post, som angav varornas värde eller tull. Av någon anledning har han emellertid i stor utsträckning bokfört både varuslag och varumängd. Införseln från Stockholm och Skånemarknaden är sålunda i hög grad specificerad. År 1398 angives för 77 %, 1399 för 89 % och 1400 för 84 % av införseln från Stockholm både varuslag och varumängd. För införseln från Skånemarknaden gäller liknande siffror.<sup>9</sup> En befraktarregistrering, som kan förkortas på olika sätt, har i pundtullböckerna följande lydelse: »Thomas van den Berghe de III lastis salis dedit XXV d; Idem de XII marcis dedit VIII d.»<sup>10</sup> I de fall då en befraktare kommit att häfta i skuld för tullbeloppet har tullskrivaren markerat detta genom att intet tullbelopp utskrivits och ofta nog även genom ett »tenetur». När tullbeloppet senare erlagts, har han markerat detta genom överstrykning av registreringen.<sup>11</sup> Mellan varje fartyg har tullskrivaren i regel lämnat ett mindre, obeskrivet tomrum.

## 4

Lübecks pundtullböcker 1398–1400 är så gott som genomgående förda med för medeltida tullböcker kanske mindre vanlig omsorg och noggrannhet. Men som historiska källor för Lübecks sjöfart och handel under dessa år har dessa pundtullböcker vissa brister.

En av dessa har sin orsak i de bestämmelser, som gällde för pundtulluppbörden. Liksom i pundtullboken 1368 är sålunda Lübecks sjöfart och handel – både utförsel och införsel – på andra hansestäder i högsta grad ofullständigt bokförd.<sup>12</sup> Av

<sup>9</sup> KOPPE, s. 7; CURT WEIBULL, s. 27.

<sup>10</sup> Pundtullboken 1399, pag. 79. Söderköping. Reda pengar, för vilka pundtull även skulle erläggas, förekommer sällan i pundtullböckerna.

<sup>11</sup> Se LECHNER, s. 36. – I enstaka fall synes dock överstrykningen markera att registreringen skall utgå.

<sup>12</sup> Enligt bestämmelserna skulle pundtull erläggas vid utseglingen från en hansestad. Man skulle därför väntat, att från andra hansestäder till Lübeck

samma orsak saknas i bokföringen av utförseln till de nordiska rikena transitogods, som nått Lübeck från andra hansestäder och förtullats vid utförseln från dessa, och från icke-hansestäder och förtullats vid införseln till Lübeck.<sup>13</sup> Från Lübeck till de nordiska länderna utseglade fartyg kan helt saknas i pundtullböckerna. Om en skeppare tidigare erlagt pundtull för hela fartygsvärdet och utfört endast transitogods, har tullskrivaren icke haft anledning bokföra hans fartyg i sin bok. Det enda gods, som principiellt skulle förtullas och införas i pundtullböckerna vid utförseln till de nordiska rikena var gods, som förfärdigats i Lübeck, t.ex. tomtunnor, eller landvägen införts till Lübeck, t.ex. salt. Till Lübeck från de nordiska rikena ankomna

---

ankomna fartyg och ankommet gods skulle helt eller så gott som helt saknas i pundtullböckerna 1398–1400. Så är, som tidigare sagts, i regel fallet i pundtullböckerna 1368–1369 (s. 15). I pundtullböckerna 1398–1400 bokföres emellertid ett ej obetydligt antal fartyg och gods, som kommit från dessa städer, stundom med, stundom utan uppgift om erlagd pundtull. En förklaring härav synes tre notiser i pundtullboken 1398 ge: »Gosschalk Beerman de diversis bonis de Dantzeke dedit V mk» (pag. 68); »Hinricus Benhorne de diversis navibus de Pernowe et versus Pernowe dedit III mk» (pag. 108); »Hermen Syrenberch de diversis navibus de Dantzeke dedit III mk.» (pag. 111). En ny praxis för erläggande av pundtull kan ha tillämpats. Pundtull för fartyg och gods från en annan hansestad har kunnat erläggas först vid fartygets och godsets ankomst till Lübeck. Eller har man i vissa hansestäder upphört att utkräva pundtull? Frågan faller utanför ramen av denna undersökning.

I Lübecks utförsel till andra hansestäder vid Östersjön har, i den mån den är känd, salt dominerat. Den största saltutförseln har gått till Danzig. Enbart dit har enligt 1399 års pundtullbok utförts c. 2.700 läster salt eller 32.400 tunnor. Av dessa är 86 läster och 8 tunnor bokförda under rubriken »De Danzig», men torde vara felförda. Lübeck-Lüneburgsaltet har tydligen i Danzig-handeln ännu vid 1300-talets slut icke utträngts av Baiesaltet. En i pundtullboken pag. 44 gjord sammanräkning av det till Danzig utförda saltet är icke helt korrekt. Tullskrivaren synes endast ha räknat med de läster salt, för vilka pundtull erlagts, icke med uppgifter följda av ett »tenetur».

<sup>13</sup> Jfr KOPPE, s. 6. År 1400 seglar exempelvis en skeppare, Hinricus Withoen, till Bergen med ett fartyg, som är värt 144 mk. I pundtullboken, pag. 131 v, registreras endast en befraktare med gods värt 12 mk. Det kan knappast beivras, att fartyget i övrigt haft last av tidigare förtullat gods.

fartyg och ankomsten gods skall däremot principiellt vara fullständig bokfört i pundtullböckerna.<sup>14</sup>

Andra brister i pundtullböckerna 1398–1400 har tidsbundna orsaker. Räkenskaper från medeltiden har sällan eller aldrig förts med den precision, som krävts i senare tider. En köpman löpte under medeltiden stora risker att förlora sitt sjöledes transporterade gods. Fartyg sjönk, strandade eller kapades av sjörövare i långt större utsträckning än under senare tider. Ett vanligt sätt att söka förminska dessa risker var att låta transportera gods i smärre partier på två eller flera fartyg. I pundtullböckerna har tydligen på detta sätt transporterat gods ofta nog bokförts under ett av dessa fartyg. Stundom anmärkes detta uttryckligen: N.N. »de duabus navibus dedit» eller »de diversis navibus dedit». I andra fall finnes anledning misstänka, att så varit fallet.<sup>15</sup> Även åtskilliga andra brister och oregelbundenheter

---

<sup>14</sup> ROSÉN, J., *Svensk historia*, I, s. 245, har uppfattningen, att det andliga och världsliga frälset var tullfritt och att de varor, som utskippades på deras egna båtar, i regel icke registrerats i några räkenskaper. Uppfattningen har icke giltighet för åren 1368, 1398–1400. Det andliga och världsliga frälset var befriade från pundtull endast för gods, som de utförde för egen nödtorft; för utfört köpmansgods skulle de betala samma tull som köpmän. Se ovan, s. 15. Sammastädes göres gällande, att de ur pundtullräkenskaperna utvunna siffrorna ej täcka hela verkligheten utan endast anger exporten från de större hamnarna och att hur mycket, som gått över de många småhamnarna, är obekant. Jfr även BOETHIUS, B., *Kopparbergslagen*, s. 87. Uppfattningen torde bero på något missförstånd. I bestämmelserna för pundtulluppbörden göres ingen skillnad mellan stora och små hamnar och från Danmark registreras i pundtullböckerna en betydande utförelse från småhamnar. Svenska varor, som utförts till Lübeck över danska hamnar i Skånelandskapen, är givetvis bokförda under Danmark, ej under Sverige.

<sup>15</sup> I pundtullböckerna är vid införseln till Lübeck ovan skepparens namn ofta införd en uppgift, som anger en viss godsmängd t. ex. läster sill eller korn, hästar etc. Uppgiften torde avse att ge en summa på den last fartyget haft. Ofta nog stämmer denna summa emellertid icke med de specificerade lastuppgifterna. Skillnaden beror stundom på räknefel. Den torde emellertid även bero på att gods, som fraktats på ett fartyg, bokförts för pundtull under ett annat. Jfr CURT WEIBULL, a. a. s. 50.

i bokföringen förekommer.<sup>16</sup> De vållar vissa svårigheter vid bearbetningen och ett subjektivt moment torde vid tolkningen av enstaka uppgifter i pundtullböckerna icke kunna undvikas. Uppgifterna torde här och var med kanske lika rätt kunna tolkas på olika sätt. Två forskare, som oberoende av varandra bearbetar böckerna torde sålunda icke nå exakt samma resultat.<sup>17</sup> De uppgifter, där olika tolkningar kan göras gällande, är emellertid relativt fåtaliga och icke av den storleksordning, att de har betydelse för bearbetningens resultat. Skillnaden uppgår i regel endast till högst något hundratal mark.

Ännu några ord om dessa resultat. Dessa föreligger i stor utsträckning i vissa ur pundtullböckerna framräknade siffror. Dessa siffror är icke att betrakta som absolut exakta. De har

---

<sup>16</sup> Stundom förekommer i pundtullböckerna uppgifter av typen: N.N. »de schuta et VI equis dedit II sk» eller N.N. »de schuta et bonis dedit X d». I förra fallet har i här föreliggande statistiska bearbetning av böckerna det angivna godsets värde beräknats med ledning av närliggande värdeuppgifter i böckerna; i det senare har tullen för fartyget fastställts efter de något osäkra uppgifter om den fartygstull, för vilken samme skeppare registrerats vid annat tillfälle. På grundval av återstoden av tullbeloppet har godsets värde beräknats. I de ej synnerligen många fall, där andra uppgifter om av skepparen erlagd fartygstull ej kunnat återfinnas, har den erlagda pundtullen halverats mellan fartyg och gods. Förfaringssättet är givetvis otillfredsställande och har i regel använts endast när fartyg och gods är av ringa värde, omkring 18 mk. Fallen är så få, att de är utan betydelse för de vunna resultaten.

Icke sällan är tullbeloppet ej exakt uträknat i pundtullböckerna. En befraktare kan sålunda exempelvis ge 4 sk för ett godsvärde av 74 mk, men 4 sk är tull för ett godsvärde av endast 72 mk. I dessa fall har vid den statistiska bearbetningen tullbeloppet givits vitsord och varuvärdet korrigerats efter detta. I tidigare bearbetningar av pundtullböckerna har ett motsatt förfaringssätt tillämpats. Skillnaden i sifferresultaten blir icke alldeles obetydlig. – När i pundtullböckerna endast finns uppgift om varukvantiteten, ej om värde eller erlagd tull har värdet beräknats efter närliggande värdeuppgifter i boken.

<sup>17</sup> Exempel härpå i fråga om Lübecks ut- och införsel till och från Stockholm lämnar WENDT, s. 45, 56; KOPPE, s. 6 och LECHNER, s. 406, 408 samt i fråga om Lübecks införsel från Oldesloe WENDT s. 62, RÖRIG, FR., Grosshandel und Grosshändler im Lübeck des 14. Jahrhunderts i Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte, s. 225 och LECHNER, s. 408. Se även nedan s. 95, 96, 98, 99.



samma svaghet, som alla ur tullböcker framräknade. Tullskrivarna var inga ofelbara människor, de tullpliktiga skepparna och befraktarna kanske än mindre. De förra kan av olika orsaker ha brustit vid bokföringen. Åtskilliga av de senare har säkerligen som i alla tider på olika sätt sökt undandraga sig att betala tull. Inga av de ur pundtullböckerna framräknade siffrorna kan sålunda göra anspråk på absolut tillförlitlighet. Siffrorna är minimisiffror.

## 5

Fritz Rörig, den ledande hanseatiske historikern under senare årtionden, har en gång kallat Lübecks pundtullbok 1368 »icke endast den lübeckska utan även den nordeuropeiska handelshistoriens kostbaraste skatt».<sup>18</sup> När detta omdöme fälldes, var denna pundtullbok ännu icke utgiven, och Fritz Rörig hade knappast full klarhet över den ofullständighet, som i den vidlåder registreringen av Lübecks sjöfart och handel.

I högre grad än för 1368 års pundtullbok har Fritz Rörigs omdöme giltighet för Lübecks pundtullböcker 1398–1400. Men icke för dessa pundtullböcker i deras helhet. Endast för de delar av dem, som registrerar Lübecks sjöfart och handel på de nordiska rikena. Giltigheten av Fritz Rörigs omdöme kommer skarpt till synes, om dessa pundtullböcker ställes sida om sida med det historiska källmaterial, som i övrigt finnes för de nordiska rikenas sjöfarts- och handelshistoria under medeltiden. Detta är till ytterlighet sparsamt. Det består av ett antal stundom svårtolkade, delvis tillfälliga och isolerade uppgifter i urkunder av olika slag, i lagar, i privilegier, i traktater, i tullrullor, i stadsböcker och i berättelser. Ofta nog härrör dessa uppgifter från olika år, årtionden och århundraden. Konkreta uppgifter om sjöfartens och handels omfattning, om fartygens antal, stor-

---

<sup>18</sup> RÖRIG, FRITZ, *Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte. Schriften der baltischen Kommission zu Kiel*. Breslau 1928, s. 223.

lek och lastförmåga saknas helt. Att söka sammanfoga dessa källuppgifter till en helhetsbild, är att arbeta med mosaikskärvor av mycket olika material, olika fasthet och valör. Många skärvor till bilden är för alltid förlorade.

Lübecks pundtullböcker 1398–1400 är ett källmaterial av annan karaktär. Dessa böcker ger för tre år i följd i åtminstone relativt säkra siffror och uppgifter en rad bidrag till kännedomen om den sjöfart och handel i de nordiska farvattnen och rikena, för vilka Lübeck var centrum. Ur dem kan hämtas kunskap om till vilka orter i de nordiska rikena fartygen seglade från Lübeck, och varifrån de kom till Lübeck. Fartygens antal och värde ger kunskap om den ekonomiska betydelse de olika nordiska rikena och handelsorterna hade för Lübecks sjöfart; deras värde även viss kunskap om de fartyg, med vilka denna sjöfart bedrevs. Pundtullböckernas uppgifter om fartygens last, om de varor, av vilka denna bestod, om dessas värde i Lübeck och om årets priser på dem är i lika hög grad upplysande. Det kommer därtill, att i pundtullböckerna förtecknas namnen på skeppare och befraktare. Pundtullböckerna ger härigenom vissa hållpunkter för lösande av frågan om och i vilken grad Lübecks handel på de olika nordiska rikena bedrivits av storköpmän eller småhandlare. Namnen på skeppare och befraktare har även betydelse för en ofta diskuterad fråga: i vilken utsträckning har Lübecks sjöfart och handel på de nordiska rikena vid tiden 1398–1400 handhåfts av lübeckare och av danskar, norrmän och svenskar.

#### *IV. Lübecks sjöfart på de nordiska rikena 1398–1400*

##### I

Vi vända oss först till pundtullböckernas uppgifter om Lübecks sjöfart på de nordiska rikena.

En av de frågor, på vilken pundtullböckerna ger ett svar är: med vilka städer och orter i de nordiska rikena har Lübeck stått i direkt sjöfartsförbindelse.

Under tidigare medeltid var på det nordiska fastlandet Hedeby-Slesvig huvudorten för Danmarks och Sigtuna för Sveriges sjöfart. På pundtullböckernas tid, senare hälften av 1300-talet, är den omvälvning, som inletts under 1100-talet genomförd. Den kan klart utläsas ur pundtullböckerna. Hedeby-Slesvig och Sigtuna har mist sin betydelse. Lübecks sjöfart, som vid denna tid var den dominerande i nordiska farvatten, har helt varit inriktad på från 1100-talet i de nordiska rikena nygrundade städer och handelsorter.

Lübecks sjöfart på Danmark gick 1398–1400 i främsta rummet på Skånemarknaden. Denna och det stora skånska sillfisket hade sina medelpunkter i en rad skånska och själländska städer och orter.

Lübecks sjöfart var under alla tre åren 1398–1400 koncentrerad till Malmö, Falsterbo och Dragör. Under samma år bedrev Lübeck även i mindre utsträckning sjöfart på Skanör och Ystad, under åren 1398–1399 på Trelleborg och 1398 på Bornholm.<sup>1</sup>

Lübecks sjöfart på det övriga Danmark är i pundtullböckerna bokförd under rubriken Danmark (Dacia, versus Daciam, de Dacia), år 1399 därjämte under rubrikerna Köpenhamn och Nestved och år 1400 under rubriken Nestved.<sup>2</sup> Att döma av

---

<sup>1</sup> *Pundtullboken 1398*: Malmö, pag. 249–299; versus Falsterbo, pag. 212–219; de Falsterbo, pag. 227–243; versus Dragör, pag. 152–156; de Dragör, pag. 156–165; versus Skanör, pag. 245–247; de Skanör, pag. 247–248; 296; Ystad, pag. 144–149; de Trelleborg, pag. 172; de Bornholm, pag. 149–150. *Pundtullboken 1399*: versus Malmö, pag. 103–116; de Malmö, pag. 117–139; versus Falsterbo, pag. 151–157; de Falsterbo, pag. 158–172; Dragör, pag. 196–208; de schutis, pag. 146–150; versus Skanör, pag. 173–174; de Skanör, pag. 175–177; versus Ystad, pag. 189–190; de Ystad, pag. 190–195; de Trelleborg, pag. 140–141. *Pundtullboken 1400*: Malmö, pag. 191–233; versus Falsterbo, pag. 162–171; de Falsterbo, pag. 172–189; Dragör, pag. 248–264 versus Skanör, pag. 234–240; Ystad, pag. 241–246.

<sup>2</sup> *Pundtullboken 1398*: Danmark, pag. 325–342. *Pundtullboken 1399*: Danmark, pag. 224–250; Nestved, pag. 84–85; Köpenhamn, pag. 251. *Pundtullboken 1400*: Danmark, pag. 279–307, 319–320; Nestved, pag. 116–117. I *pundtullboken 1400* saknas pergamentremsa för Danmark, men ortsangivelser och en rubrik, versus Daciam pag. 298, visar att pag. 279–307 avser sjöfarten på Danmark.

denna uppläggning synes tullskrivaren ha ansett Köpenhamn och Nestved vara huvudorterna för Lübecks sjöfart på Danmark utanför Skånemarknaden. Kontona för dessa båda städer är emellertid påfallande små och näppeligen fullständiga. I pundtullboken 1399 har tullskrivaren också under rubriken »de Dacia» bokfört ett fartyg, som uttryckligen anges ha kommit från Köpenhamn, och i pundtullboken 1400 under rubriken »Dacia» två fartyg, som kommit från Köpenhamn och Nestved.<sup>3</sup> Pundtullböckerna registrerar i övrigt endast tillfälligtvis till och från vilken stad, ort eller landsdel, som fartygen gått eller kommit. Som destinations- och avgångsorter nämnes en lång rad, icke mindre än 36 städer, orter och landsdelar: Aabenraa, Aalborg, Aarhus, Assens, Dragör, Faaborg, Falsterbo, Flensborg, Haderslev, Halmstad, Holstebro, Horsens, Kalundborg, Kolding, Korsör, Malmö, Middelfart, Nakskov, Nyborg, Nyköping, Odense, Randers, Ribe, Rödbby, Skagen, Slagelse, Stubbeköping, Svendborg, Skælskør, Sønderborg, Ystad, Blekinge, Fyen, Laaland, Möen och Äro.<sup>4</sup> Pundtullböckerna ger ingen ledning för att bestämma den olika betydelse, som dessa städer, orter och landsdelar haft för Lübecks sjöfart på Danmark. Men *en* slutsats kan dragas av dessa uppgifter i pundtullböckerna. Denna är nog så betydelsefull. Lübeck har haft sjöfartsförbindelser med alla delar av Danmark.

Lübecks sjöfart på Norge har enligt pundtullböckerna haft en annan inriktning än sjöfarten på Danmark. Den har varit koncentrerad på en enda stad: Bergen.<sup>5</sup> Med undantag för ett enda litet fartyg, som 1398 kommit från Marstrand, känner pund-

---

<sup>3</sup> Pundtullboken 1399, pag. 227; 1400, pag. 279, 290.

<sup>4</sup> Den stundom förekommande formuleringen, »N. N. de schuta de Aleborch dedit etc» visar, att ortnamnet avser den ort, från vilken fartyget kommit och ej hör till personnamnet.

<sup>5</sup> Pundtullboken 1398, pag. 189; pundtullboken 1399, pag. 209; pundtullboken 1400, pag. 128.

tullböckerna ingen sjöfart på någon annan stad eller ort i Norge än Bergen.<sup>6</sup>

Även Lübecks sjöfart på Sverige har haft en annan inriktning än på Danmark. Förbindelserna har alla tre åren 1398–1400 gått så gott som uteslutande på fyra städer, Stockholm, Söderköping, Kalmar och Lödöse. Ett fartyg har därutöver 1398 kommit till Lübeck från Nyköping och två från Arboga.<sup>7</sup> Pundtullböckerna känner ingen sjöfart mellan Lübeck och andra orter i Sverige.

De nordligaste orter i Norge och Sverige, med vilka Lübeck enligt pundtullböckerna haft direkta sjöfartsförbindelser, har sålunda varit Bergen och Stockholm. I öster har gränsen för dessa förbindelser gått vid Reval och Pernau. Någon sjöfart på Finland och städer och orter vid de inre delarna av Finska viken bokföres icke i pundtullböckerna 1398–1400. Icke heller i pundtullböckerna 1368–1369. Denna begränsning i Lübecks sjöfart inom Östersjöområdet under senare delen av 1300-talet är värd uppmärksamhet.

## 2

Det har redan tidigare omnämnts, att påteckningar på pergamentremorna i pundtullböckerna och enstaka uppgifter i dessa visar, att det varit tullskrivarens avsikt, att i böckerna hålla i sår från Lübeck till de nordiska rikena avgångna och därifrån till Lübeck ankomna fartyg. Tullskrivaren har emellertid icke alltid lyckats genomföra denna sin avsikt. I vissa delar av pundtullböckerna råder en oklar bokföring och en sammanblandning av

<sup>6</sup> Pundtullboken 1398, pag. 326. Fartyget är registrerat under Danmark.

<sup>7</sup> *Pundtullboken 1398*: Stockholm, pag. 308; Söderköping, pag. 102; Kalmar, pag. 96; Lödöse, pag. 96, 105, 188; Nyköping, pag. 310; Arboga, pag. 311. *Pundtullboken 1399*: Stockholm, pag. 86; Söderköping, pag. 78; Kalmar, pag. 74; Lödöse, pag. 81. *Pundtullboken 1400*: Stockholm, pag. 118; Söderköping, pag. 104; Kalmar, pag. 97; Lödöse, pag. 110. – År 1368 har ett, möjligen två fartyg kommit till Lübeck från Västervik, och ett från Nyköping. LECHNER, s. 151, 209.

avgående och ankommande fartyg. Ett klarläggande av tullskrivarens bokföring i denna punkt är en förutsättning för att kunna nå ett någorlunda säkert resultat i en grundläggande fråga: hur många fartyg har årligen seglat mellan Lübeck och de nordiska rikena.

Antalet från Lübeck till de nordiska rikena avgångna och därifrån till Lübeck ankomna fartyg enligt registrering och fördelning i pundtullböckerna framgår av tabell 1.

Enligt dessa siffror skulle 1399 och 1400 antalet till Lübeck från Danmark ankomna fartyg vara inemot tre gånger så stort som från Lübeck till Danmark avgångna. Siffrorna är fräppande. Det är påkallat undersöka, om de är rättvisande.

I pundtullböckerna har tullskrivaren för utförsel till och införsel från Danmark oftast bokfört endast varuvärdet och/eller den erlagda pundtullen. Av någon anledning lämnar han emellertid ofta även uppgifter om de ut- och införda varorna. Uppgifterna ger möjlighet att få en inblick i tullskrivarens bokföring.

I de delar av pundtullböckerna, i vilka tullskrivaren bokfört fartyg, som kommit »de Dacia», skulle man vänta, att fartygen haft last av uteslutande eller så gott som uteslutande danska utförselvaror, korn, hästar, boskap, kött, smör och annat. Så är emellertid icke fallet. Fartyg, som uppgives ha kommit »de Dacia» bokföres i icke ringa utsträckning även för last av typiska lübeckska utförselvaror, salt, humle, textilier och annat. Tullskrivarens registrering under »de Dacia» kan exempelvis ha följande eller liknande lydelse:

»Mattis Jonessone de navi dedit X d.

Idem de I lasta ordeï dedit VII d.

Idem de V tonnis salis dedit III d.»<sup>8</sup>

...

»Ghise de schuta et VI equis et I 1/2 lastis salis dedit II sk.»<sup>9</sup>

...

<sup>8</sup> Pundtullboken 1399: de Dacia, pag. 224.

<sup>9</sup> Pundtullboken 1399: de Dacia, pag. 232.

TABELL 1

Lübecks sjöfart, antalet resor, på de nordiska rikena 1398-1400  
 Registrering i pundtullböckerna

|                       | Avgångna fartyg |      |      | Ankomna fartyg |      |      | Totala antalet   |                 |                 |
|-----------------------|-----------------|------|------|----------------|------|------|------------------|-----------------|-----------------|
|                       | 1398            | 1399 | 1400 | 1398           | 1399 | 1400 | 1398             | 1399            | 1400            |
| <i>Skånemarknaden</i> |                 |      |      |                |      |      |                  |                 |                 |
| Falsterbo             | 53              | 51   | 60   | 81             | 90   | 101  | 134              | 141             | 161             |
| Skanör                | 66              | 16   | 14   | 45             | 22   | 21   | 111              | 38              | 35              |
| Trelleborg            |                 |      |      | 4              | 8    |      | 4                | 8               |                 |
| Ystad                 | 15              | 12   | 12   | 15             | 39   | 17   | 30               | 51              | 29              |
| Bornholm              |                 |      |      | 7              |      |      | 7                |                 |                 |
| Malmö                 | 169             | 109  | 124  | 300            | 174  | 187  | 469              | 283             | 311             |
| Dragör                | 96              | 288  | 309  | 123            | 409  | 224  | 219              | 697             | 533             |
| Totalt                | 399             | 476  | 519  | 575            | 742  | 550  | 974              | 1.218           | 1.069           |
| <i>Danmark</i>        |                 |      |      |                |      |      |                  |                 |                 |
| Danmark               |                 | 102  | 93   |                | 276  | 260  | 190 <sup>1</sup> | 378             | 353             |
| Danmark<br>(pag. 309) |                 |      |      |                |      |      |                  |                 | 26 <sup>1</sup> |
| Köpenhamn             |                 | 19   |      |                | 64   |      |                  | 83              |                 |
| Nestved               |                 |      |      |                |      |      |                  | 12 <sup>1</sup> | 19 <sup>1</sup> |
| Totalt                |                 | 121  | 93   |                | 340  | 260  | 190              | 473             | 398             |
| <i>Norge</i>          |                 |      |      |                |      |      |                  |                 |                 |
| Bergen                |                 |      | 13   |                |      | 21   | 23 <sup>1</sup>  | 35 <sup>1</sup> | 34              |
| <i>Sverige</i>        |                 |      |      |                |      |      |                  |                 |                 |
| Stockholm             | 4               |      |      | 16             |      |      | 20               | 33 <sup>1</sup> | 25 <sup>1</sup> |
| Kalmar                |                 |      |      |                |      |      | 17 <sup>1</sup>  | 24 <sup>1</sup> | 14 <sup>1</sup> |
| Söderköping           |                 |      |      |                |      |      | 12 <sup>1</sup>  | 9 <sup>1</sup>  | 15 <sup>1</sup> |
| Lödöse                |                 |      |      |                |      |      | 6 <sup>1</sup>   | 10 <sup>1</sup> | 11 <sup>1</sup> |
| Arboga                |                 |      |      | 2              |      |      | 2                |                 |                 |
| Nyköping              |                 |      |      | 1              |      |      | 1                |                 |                 |
| Totalt                |                 |      |      |                |      |      | 58               | 76              | 65              |

<sup>1</sup> I pundtullboken är avgångna och ankommande fartyg inte genomgående hållna i sär.

»Michel Tukessone de navi valente XXX mk dedit X d.  
Idem de VII lastis ordeï et 1/2 lasta carnum, III schippond speckes  
et I tonna butiri dedit IIII sk.  
Idem de bonis versus Daciam dedit XIII d. 1 lasta salis.»<sup>10</sup>

...  
Wyneman de navi dedit XVI d.  
Idem de bonis dedit IV 1/2 sk.  
Idem versus Daciam dedit III sk. IIII d.<sup>11</sup>

På samma sätt har tullskrivaren i pundtullböckerna under rubriken »versus Daciam», om ock i mindre utsträckning bokfört fartyg med last av typiska danska utförselvaror.

Uppgifterna blottar oregelbundenheter i bokföringen. Endast i undantagsfall kan exempelvis salt ha införts till Lübeck från Danmark eller korn, smör och hästar till Danmark från Lübeck. De fartyg, som seglade mellan Lübeck och Danmark förde i regel inga större laster. Urlastning och inlastning har kunnat ske nära nog samtidigt, och tullskrivaren har tydligen ej ansett påkallat att alltid fullfölja sin avsikt att hålla avgående och ankommande fartyg i sär. Han har i sin bok infört en skeppare, som kom från Danmark och återvände dit, endast en gång och under skepparens namn bokfört både in- och utförsel.<sup>12</sup>

Antalet fartyg, som uppehållit trafiken mellan Lübeck och Danmark är sålunda större och väsentligen större än registrering och fördelning i pundtullböckerna ger vid handen. Av de 276 fartyg, som exempelvis 1399 bokförts under rubriken »de Dacia» har 50 förtullad last av både danska och lübeckska utförselvaror; 31 har last av lübeckska utförselvaror och i övrigt av ospecificerat gods, »bona», och i markvärde registrerad last. De förra är utan tvivel fartyg, som kommit från och gått till Danmark, men av tullskrivaren bokförts på samma ställe i pundtullboken för både ankomst och avgång. De senare har säkerligen seglat till Danmark. Det är däremot icke möjligt avgöra om

<sup>10</sup> Pundtullboken 1399: de Dacia, pag. 226.

<sup>11</sup> Pundtullboken 1400: de Dacia, pag. 203.

<sup>12</sup> Jfr KOPPE, W., Lübeck und Lödöse, s. 5, nr. 2.



de även ankommit därifrån. I det följande har de därför – någon gång kanske oriktigt – hänförts till fartyg, som endast gått till Danmark. Därjämte finnes under rubriken »de Dacia» 10 fartyg, som haft last av enbart lübeckska utförselvaror, salt och humle. Dessa fartyg är uppenbarligen felförda och bör överföras till från Lübeck till Danmark avgångna fartyg. Under rubriken »versus Daciam» finnes tre fartyg, som haft last av enbart danska utförselvaror, ett som haft last av danska utförselvaror och »bona», 6 fartyg, som haft last av både danska och lübeckska utförselvaror och ett fartyg, om vilket tullskrivaren upptecknat, att det haft last av sill och smör och av varor värda »40 mark versus». Fyra fartyg bör överföras till från Danmark ankomna fartyg och 7 räknas som både ankomna från och avgångna till Danmark.

De inkonsekvenser, som här uppmärksammas finns främst i pundtullböckernas registrering av Lübecks sjöfart på Danmark. I någon utsträckning återfinnes de emellertid även annorstädes i böckerna. En korrigering och uppdelning i avgångna och ankomna fartyg med utgångspunkt från den last, som fartygen haft och från tillfälliga uppgifter, av pundtullböckernas hela registrering av fartygstrafiken mellan Lübeck och de nordiska rikena, är påkallad. På åtskilliga punkter är denna korrigering och uppdelning vansklig att genomföra, och osäkerhet kan råda om ett fartyg gått från Lübeck till de nordiska rikena eller kommit därifrån till Lübeck. Men punkterna är i förhållande till den stora trafik, som det gäller, relativt få.<sup>13</sup> De siffror för fartygstrafiken, som kan utvinnas med utgångspunkt från den last, som fartygen haft, är också med säkerhet mera rättvisande än de siffror, som framgår av den okorrigerade registreringen i pundtullböckerna.

<sup>13</sup> Vid denna korrigering och uppdelning har mindre poster av lübeckska och nordiska varor på större fartyg icke ansetts indicera, att fartygen bokförts på ett ställe i boken för både utgående och ingående. Dessa poster kan tillhöra andra fartyg än dem under vilka de kommit att bokföras.

TABELL 2

## Lübecks sjöfart, antalet resor, på de nordiska rikena 1398-1400

Korrigerade siffror

|                       | Avgångna fartyg |                |            | Ankomna fartyg |            |                 | Totala antalet   |                    |                    |
|-----------------------|-----------------|----------------|------------|----------------|------------|-----------------|------------------|--------------------|--------------------|
|                       | 1398            | 1399           | 1400       | 1398           | 1399       | 1400            | 1398             | 1399               | 1400               |
| <i>Skånemarknaden</i> |                 |                |            |                |            |                 |                  |                    |                    |
| Falsterbo             | 54              | 51             | 65         | 81             | 89         | 101             | 135              | 140                | 166                |
| Skanör                | 67              | 16             | 15         | 46             | 22         | 21              | 113              | 38                 | 36                 |
| Trelleborg            |                 | 1              |            | 4              | 8          |                 | 4                | 9                  |                    |
| Ystad                 | 15              | 12             | 18         | 15             | 39         | 17              | 30               | 51                 | 35                 |
| Bornholm              |                 |                |            | 7              |            |                 | 7                |                    |                    |
| Malmö                 | 181             | 109            | 132        | 300            | 174        | 186             | 481              | 283                | 318                |
| Dragör                | 98              | 288            | 311        | 123            | 409        | 225             | 221              | 697                | 536                |
| <b>Totalt</b>         | <b>415</b>      | <b>477</b>     | <b>541</b> | <b>576</b>     | <b>741</b> | <b>550</b>      | <b>991</b>       | <b>1.218</b>       | <b>1.091</b>       |
| <i>Danmark</i>        |                 |                |            |                |            |                 |                  |                    |                    |
| Danmark               |                 | 189            | 200        |                | 246        | 280             | 204 <sup>1</sup> | 435                | 480                |
| Köpenhamn             |                 | 18             |            |                | 70         |                 |                  | 88                 |                    |
| Nestved               |                 | 10             | 13         |                | 9          | 15              |                  | 19                 | 28                 |
| <b>Totalt</b>         |                 | <b>217</b>     | <b>213</b> |                | <b>325</b> | <b>295</b>      | <b>204</b>       | <b>542</b>         | <b>508</b>         |
| <i>Norge</i>          |                 |                |            |                |            |                 |                  |                    |                    |
| Bergen                | 9               | 17             | 13         | 14(?)          | 18         | 21              | 23               | 35                 | 34                 |
| <i>Sverige</i>        |                 |                |            |                |            |                 |                  |                    |                    |
| Stockholm             | 4               | 9 <sup>2</sup> | 8          | 16             | 24         | 17 <sup>3</sup> | 20               | 33                 | 25                 |
| Kalmar                |                 |                |            |                |            |                 | 18 <sup>4</sup>  | 29(?) <sup>5</sup> | 22(?) <sup>6</sup> |
| Söderköping           |                 |                |            |                |            |                 | 14 <sup>7</sup>  | 10 <sup>8</sup>    | 18(?) <sup>9</sup> |
| Lödöse                | 4               |                |            | 2              |            |                 | 6                | 10 <sup>10</sup>   | 14 <sup>11</sup>   |
| Arboga                |                 |                |            | 2              |            |                 | 2                |                    |                    |
| Nyköping              |                 |                |            | 1              |            |                 | 1                |                    |                    |
| <b>Totalt</b>         |                 |                |            |                |            |                 | <b>61</b>        | <b>82</b>          | <b>80</b>          |

<sup>1</sup> Avgångna och ankomna fartyg är ej hållna i sär och fartygens last nära nog genomgående registrerad endast i markvärde. Av fartygens last kan sålunda icke avgöras i vilken utsträckning tullskrivaren under skepparens namn bokfört både in- och utförsel. Den låga fartygsfrekvensen detta år har en förklaring i att pundtullboken endast omfattar tiden från 2.6.1398. Under månaderna augusti-september koncentrerades Lübecks danska handel till Skåne-marknaden. Pundtullboken 1398 bokför sålunda inte handeln på Danmark under mer än fem månader. Vitalianernas sjöröveri var icke heller nedkämpat 1398.

<sup>2</sup> En skeppare, Nicolaus Kuer, och en resa till Stockholm har förbisetts av KOPPE, W., a. a., s. 13. Pundtullboken, pag. 94 v. För hans fartyg bokföres endast två befraktare och ett lastvärde av 25 1/2 mk (1/2 l. salt). Här som annorstädes torde den obetydliga bokförda lasten ha sin förklaring i att fartygets huvudlast varit tidigare förtullat gods. Nicolaus Kuer är även bokförd som skeppare under Kalmar. Pundtullboken 1399, pag. 75, 76.

<sup>3</sup> En skeppare, Johan van der Borch, har förbisetts av KOPPE, s. 13. Pundtullboken, pag. 120 v.

<sup>4</sup> I pundtullboken bokföres 17 fartyg. Att döma av lasten har 13 resor gått från Lübeck till Kalmar, 2 från Kalmar till Lübeck. Om 3 kan icke avgöras om de gått från eller till Lübeck.

<sup>5</sup> I pundtullboken bokföres 24 fartyg; att döma av lasten har de sannolikt gjort 29 resor; av dessa torde 18 ha gått från Lübeck till Kalmar, 9 från Kalmar till Lübeck. Bokföringen är ej i allo klar och siffrorna för antalet resor osäkra.

<sup>6</sup> I pundtullboken bokföres 14 fartyg; att döma av lasten har de sannolikt gjort 22 resor; av dessa torde 13 ha gått från Lübeck till Kalmar; 9 från Kalmar till Lübeck. Bokföringen är även här ej i allo klar och siffrorna för antalet resor osäkra.

<sup>7</sup> I pundtullboken bokföres 12 fartyg; att döma av lasten har de gjort 13 eller 14 resor; 8 av dessa har gått från Lübeck till Söderköping, 4 från Söderköping till Lübeck. Om 2 resor kan icke avgöras om de gått från eller till Lübeck.

<sup>8</sup> I pundtullboken bokföres 9 fartyg; att döma av lasten har de gjort 10 resor; 5 av dessa har gått från Lübeck till Söderköping, 2 från Söderköping till Lübeck. Om 3 resor kan icke avgöras om de gått från eller till Lübeck.

<sup>9</sup> I pundtullboken bokföres 15 fartyg; att döma av lasten har de möjligen gjort 18 resor; 11 av dessa har gått från Lübeck till Söderköping, 6 från Söderköping till Lübeck. Om 1 resa kan icke avgöras, om den gått från eller till Lübeck.

<sup>10</sup> Bokföringen tillåter icke att skilja mellan avgångna och ankomna fartyg.

<sup>11</sup> I pundtullboken bokföres 11 fartyg; att döma av lasten har de gjort 14 resor; av dessa har 6 gått från Lübeck till Lödöse, 5 från Lödöse till Lübeck. Om 3 kan icke avgöras om de gått från eller till Lübeck.

Tabell 2 ger en korrigerad sammanställning av pundtullböckernas uppgifter om Lübecks sjöfart på de nordiska rikena 1398–1400.<sup>14</sup>

## 3

De här framräknade siffrorna för sjöfarten mellan Lübeck och de nordiska rikena 1398–1400 är minimisiffror.<sup>15</sup> Även minimisiffror är emellertid värda att vinnas. Inte minst när det gäller medeltida sjöfart. Här ger minimisiffrorna för första gången en föreställning om omfattningen av sjöfarten mellan Lübeck och samtliga de nordiska rikena.

Lübecks sjöfart var i dessa tider under vintern inskränkt till närliggande orter och inställd eller rent tillfällig på mera avlägsna. Fartygen var primitiva, seglingskonsten likaså. Is, storm och dimma var vintertid svåra, delvis oövervinneliga hinder för sjöfart på nordiska farvatten och längre avstånd. Den »sjöfartslag», som efter mycket förhandlande antogs på hansedagen i Lübeck 1403, stadgade också i enlighet med redan tidigare tillämpad ordning: ingen skeppare fick efter den 11 november och före den 22 februari segla ut från någon hamn. Straffet för brott häremot fastställdes till förlust av fartyg och gods. Undantagna från detta stadgande om »vinterläger» var endast fartyg, som seglade från Norge eller andra hamnar (Nordsjöhamnar) och mindre fartyg, som gick i sjöfart i Östersjön (binnen landes). Lübecks sjöfart inom Östersjöområdet, med undantag för de närliggande delarna av Danmark och Tyskland, torde i all

<sup>14</sup> I tabellen har även gjorts några mindre, för resultatens oväsentliga korrigeringar av siffrorna för Skånemarknaden. Jfr CURT WEIBULL, a. a., s. 24, 26.

<sup>15</sup> Framför allt är siffrorna för Danmark åren 1398 och 1400 utpräglade minimisiffror. Tullskrivaren har för många fartyg bokfört endast lastens värde i mark eller det erlagda tullbeloppet för befraktarnas gods, ej varuslaget. I andra fall har han för en befraktare infört uppgift om varuslaget, för en annan befraktare på samma fartyg endast uppgift om godsets värde i mark eller det erlagda tullbeloppet. Bokföringssättet omöjliggör i viss utsträckning icke blott att fastställa om ett fartyg seglat från eller till Lübeck utan också om tullskrivaren bokfört såväl fram- som återresan i en post i sin bok.

huvudsak ha bedrivits under än kortare tid än »sjöfartslagen» av 1403 stadgade. Den synes ha varit koncentrerad till de sju månaderna april–oktober.<sup>16</sup>

Avståndet från Lübeck till södra Danmark är kort och seglatsen skäligen riskfri. Sjöfartsförbindelserna mellan Lübeck och Danmark har också varit livliga. Åren 1399 och 1400 de enda, för vilka böckerna omfattar hela året, har minst 542, resp. 508 fartyg seglat mellan Lübeck och Danmark (utanför Skånemarknaden). Lübeck har haft dagliga förbindelser med Danmark. Ofta nog bör under sommarhalvåret flera fartyg dagligen ha seglat till eller kommit från Danmark. Än livligare har sjöfarten varit mellan Lübeck och Skånemarknaden. Under de omkring två månaderna, som denna pågick, har 1398–1400 991 resp. 1.218 och 1.091 fartyg eller i medeltal icke mindre än 1.100 fartyg seglat mellan Lübeck och Skånemarknaden. I medeltal har sålunda dessa år alla dagar 18 fartyg gått från Lübeck till marknaden eller från denna kommit till Lübeck. Skånemarknaden hölls i danskt land. Sammanlagt har 1399–1400 årligen 1.760, resp. 1.600 fartyg seglat mellan Lübeck och Danmark.

Avståndet från Lübeck till Bergen och Stockholm och de andra svenska städer, med vilka Lübeck hade sjöfartsförbindelse, är väsentligen längre än till Danmark och Skånemarknaden. Farvattnen är även farligare och en färd till eller från Bergen och Stockholm bör under medeltiden ofta nog ha varit något av ett äventyr. Färdetiden har starkt varierat efter väderleksförhållanden och fartygens seglingskapacitet. Den har för en färd mellan Lübeck och Bergen under årtiondena omkring år 1500 beräknats till i medeltal 3 à 4 veckor;<sup>17</sup> mellan Lübeck och Stockholm bör den ha varit inemot hälften härav. Trafikintensiteten på dessa linjer har också varit betydligt mindre

---

<sup>16</sup> Hansische Urkundenbuch, I: 5. nr. 600; VOGEL, s. 59; STIEDA, N., Revaler Zollbücher und Quittungen, s. XCV; LECHNER, Tel. II, Die Pfundzollquittungen des Jahres 1368 och dateringen av dessa.

<sup>17</sup> BRUNS, FR., Die Lübecker Bergenfahrer, s. C.

än på Danmark och Skånemarknaden. Under åren 1399 och 1400 har förbindelserna mellan Lübeck och Bergen upphållits av årligen 34 à 35 fartyg. Endast 5 fartyg i månaden har under seglotionstiden, april-oktober, gått från Lübeck till Bergen eller kommit därifrån till Lübeck. Till eller från Stockholm har under samma två år gått i medeltal 29 fartyg eller 4 fartyg i månaden. Till eller från Kalmar i medeltal 25 fartyg eller 3 à 4 fartyg i månaden. Till eller från Söderköping i medeltal 14 fartyg eller 2 fartyg i månaden. Till eller från Lödöse i medeltal 12 fartyg eller 1 à 2 i månaden. Ett fartyg, som från Lübeck seglade till Bergen eller Sverige eller kom därifrån var icke något alldagligt i Lübecks hamn. I Bergen och i de svenska hamnarna bör det ha varit en betydelsefull händelse när ett fartyg kom från eller gick till Lübeck.

## 4

I nära sammanhang med trafikintensiteten står frågorna om det absoluta antalet fartyg – samme skeppare har någon gång erlagt pundtull för två eller flera fartyg – som varit sysselsatta i sjöfarten mellan Lübeck och de nordiska rikena och det antal resor, som samma fartyg gjort från Lübeck till de nordiska rikena och omvänt.

Pundtullböckerna ger icke på enheterna exakta svar på någon av dessa frågor. Frånsett böckernas eventuella ofullständighet finns ytterligare osäkerhetsmoment. Ett av dessa är en stundom iakttagbar inkonsekvent stavning av personnamnen. Ett annat är att åtskilliga av de skeppare, som bokföres i pundtullböckerna, bokföres endast med förnamn och att många, som seglat till och från Skånemarknaden och Danmark, har namn av »sone»-typen. Det är icke möjligt att i dessa fall avgöra om under samma namn döljer sig en, två eller flera skeppare. Fartygens beteckning, som »navis» eller »schuta» och den erlagda skeppstullen ger ingen helt säker ledning för besvarandet av dessa frågor. Tullskrivaren har, som man kan vänta i en medeltida tullbok,

inte alltid strikt genomfört skillnaden mellan de båda fartygstyperna och inte heller alltid angett om ett fartyg är ett »navis» eller en »schuta». Den bokförda skeppstullen ger inte heller någon säker ledning. Skeppare med samma namn betalar stundom olika skeppstull. Trots detta kan det vara fråga om samma skeppare och fartyg. Skeppsvärden är inte stabila. De växlar efter konjunkturerna på marknaden; de kan ökas eller minskas genom ombyggnader, reparationer eller haverier. Även en annan omständighet minskar skeppstullens värde för åtskiljande av skeppare med samma namn. Skepparna skulle även erlagga pundtull för medförda köpmansvaror. Pundtullböckerna visar icke sällan att denna varutull har inräknats i skeppstullen. I följande tabell har alla skeppare med samma namn räknats som en och samma skeppare. Tabellen ger sålunda även här och särskilt för Danmark utpräglade minimisiffror.

Det absoluta antalet fartyg, som enligt pundtullböckerna uppehållit trafiken mellan Lübeck och de nordiska rikena 1399–1400 framgår av Tabell 3.

De siffror, som här framräknats för det absoluta antal fartyg, som varit sysselsatta i sjöfarten mellan Lübeck och de nordiska rikena, visar, att det funnits en markant skillnad mellan å ena sidan sjöfarten på Skånemarknaden och Danmark och å den andra på Bergen och de svenska städerna. Sjöfarten på Skånemarknaden har under de omkring två månader, som den pågick sysselsatt en stor armada av fartyg, 1399 icke mindre än minst 740 fartyg. Även sjöfarten på Danmark har varit utomordentligt livlig. Den har uppehållits av omkring 250 à 300 fartyg. Ett långt mindre antal fartyg har varit engagerade i sjöfarten på Bergen och de svenska städerna, på Bergen endast omkring 30, på Sverige omkring 50.

Även i ett annat avseende kan iakttagas en skillnad. Det skånska sillfiskets och Skånemarknadens orter och städer låg alla i omedelbar närhet av varandra. Många skeppare har seglat endast eller företrädesvis på en av dessa. Så har exempelvis de

TABELL 3

## Absoluta antalet fartyg som seglat från och till Lübeck

|                       | 1399           |                |                       | 1400           |                |                       |
|-----------------------|----------------|----------------|-----------------------|----------------|----------------|-----------------------|
|                       | Från<br>Lübeck | Till<br>Lübeck | Totala<br>ant. fartyg | Från<br>Lübeck | Till<br>Lübeck | Totala<br>ant. fartyg |
| <i>Skånemarknaden</i> |                |                |                       |                |                |                       |
| Falsterbo             | 40             | 66             | 86                    | 45             | 69             | 89                    |
| Skanör                | 16             | 20             | 33                    | 14             | 18             | 30                    |
| Trelleborg            |                | 8              |                       |                |                |                       |
| Ystad                 | 12             | 32             | 33                    | 9              | 11             | 16                    |
| Malmö                 | 64             | 113            | 138                   | 60             | 101            | 120                   |
| Dragör                | 289            | 386            | 607                   | 295            | 210            | 423                   |
| <b>Totalt</b>         |                |                | <b>740</b>            |                |                | <b>628</b>            |
| <i>Danmark</i>        | 145            | 236            | 282                   | 153            | 208            | 255                   |
| <i>Norge</i>          |                |                |                       |                |                |                       |
| Bergen                | 16             | 18             | 29                    | 13             | 21             | 30                    |
| <i>Sverige</i>        |                |                |                       |                |                |                       |
| Stockholm             | 7              | 20             | 23                    | 7              | 16             | 18                    |
| Kalmar                |                |                | 15                    |                |                | 8                     |
| Söderköping           |                |                | 7                     |                |                | 11                    |
| Lödöse                |                |                | 9                     |                |                | 9                     |
| <b>Totalt</b>         |                |                | <b>48</b>             |                |                | <b>47</b>             |

två skeppare, Johan Sukeland och Hinricus Schulte, som 1399 gjort de flesta resorna mellan Lübeck och Skånemarknaden, sammanlagt 22, endast seglat på Malmö. Men andra skeppare har seglat på marknadens olika orter och städer. Av de omkring 740 fartyg, som 1399 seglat på marknaden har omkring 150 seglat på mer än en ort eller stad. År 1400 har siffrorna i samma avseende varit omkring 630 resp. omkring 50. De skeppare, som seglat på de svenska städerna har däremot så gott som alla varit inriktade på endast en av dessa. Endast ett fåtal har seglat på



mer än en. År 1399 har sålunda endast en av de skeppare, som seglat på Stockholm även seglat på Söderköping, 2 även på Kalmar; 3 skeppare har seglat på både Söderköping och Kalmar. År 1400 har endast en skeppare seglat på både Stockholm och Kalmar.

Antal fartyg, resor och tur och returresor mellan Lübeck och de nordiska rikena framgår av Tabell 4.

Det mest iögonfallande i denna tabell är den stora mängden enstaka resor mellan Lübeck och de nordiska rikena.

Framför allt skulle man väntat, att de fartyg, som uppehållit förbindelsen mellan Lübeck och Skånemarknaden, gjort en lång rad tur och returresor, gått i skytteltrafik på den korta sträckan mellan Lübeck och marknaden under de omkring två månader, som denna pågick. Men så har, som framgår av tabellen, icke varit fallet. Fartyg, som gjort endast en resa mellan Lübeck och Skånemarknaden eller omvänt dominerar. I Danmark-, Bergen- och Sverigefarten har rått likartade förhållanden. De enstaka resorna och tur och returresorna, som gjorts ett fåtal gånger, dominerar här.

Förklaringen till de förhållanden, som här uppmärksammas, kan sökas på olika håll. Det ligger kanske nära anta, att pundtullböckerna ev. kan vara ofullständiga (s. 38) eller att skepparna i stor utsträckning vetat undgå att betala pundtull för sina fartyg. För Danmarksfartens vidkommande kan förklaringen även sökas i att, som tidigare här framhävts, tullskrivaren i större utsträckning än hans registrering tillåter avgöra sammanfört ett till Lübeck ankommet och samma från Lübeck avgångna fartyg i en registrering och att tur- och returresorna sålunda varit talrikare än som framgår av pundtullböckerna. Det är icke uteslutet, att det kan ligga något riktigt i båda dessa antaganden. Men de har näppeligen allmän giltighet. Huvudförklaringen till de enstaka resornas stora antal torde vara att söka på annat håll.

TABELL 4

## Antal fartyg och resor mellan Lübeck och de nordiska rikena 1399-1400

|             | Skånemarknaden |      |             |       |                    |      | Danmark      |      |             |      |                    |      | Bergen       |      |             |      |                    |      | Stockholm    |      |             |      |                    |      |   |
|-------------|----------------|------|-------------|-------|--------------------|------|--------------|------|-------------|------|--------------------|------|--------------|------|-------------|------|--------------------|------|--------------|------|-------------|------|--------------------|------|---|
|             | Antal fartyg   |      | Antal resor |       | Därav tur o. retur |      | Antal fartyg |      | Antal resor |      | Därav tur o. retur |      | Antal fartyg |      | Antal resor |      | Därav tur o. retur |      | Antal fartyg |      | Antal resor |      | Därav tur o. retur |      |   |
|             | 1399           | 1400 | 1399        | 1400  | 1399               | 1400 | 1399         | 1400 | 1399        | 1400 | 1399               | 1400 | 1399         | 1400 | 1399        | 1400 | 1399               | 1400 | 1399         | 1400 | 1399        | 1400 | 1399               | 1400 |   |
| 1 resa      | 170            | 239  | 170         | 239   |                    |      |              |      |             |      |                    |      |              |      |             |      |                    |      |              |      |             |      |                    |      |   |
| Från Lübeck | 334            | 184  | 334         | 184   |                    |      |              |      |             |      |                    |      |              |      |             |      |                    |      |              |      |             |      |                    |      |   |
| Till Lübeck | 141            | 122  | 282         | 244   | 104                | 87   | 28           | 22   | 69          | 128  | 138                | 46   | 56           | 4    | 4           |      |                    |      |              |      |             |      |                    |      |   |
| 2 resor     | 39             | 30   | 117         | 90    | 36                 | 28   | 24           | 26   | 68          | 80   | 48                 | 20   | 18           | 1    | 3           |      |                    |      |              |      |             |      |                    |      |   |
| 3 »         | 16             | 17   | 64          | 68    | 24                 | 30   | 10           | 5    | 50          | 25   | 17                 | 10   | 9            | 1    | 1           |      |                    |      |              |      |             |      |                    |      |   |
| 4 »         | 17             | 16   | 85          | 80    | 33                 | 30   | 10           | 5    | 30          | 18   | 12                 | 9    | 15           | 1    | 1           |      |                    |      |              |      |             |      |                    |      |   |
| 5 »         | 8              | 7    | 48          | 42    | 20                 | 19   | 5            | 3    | 30          | 18   | 12                 | 9    | 15           | 1    | 1           |      |                    |      |              |      |             |      |                    |      |   |
| 6 »         | 8              | 5    | 56          | 35    | 24                 | 15   | 4            | 5    | 28          | 35   | 10                 | 15   | 4            | 4    | 3           |      |                    |      |              |      |             |      |                    |      |   |
| 7 »         | 8              | 2    | 40          | 16    | 18                 | 8    | 1            | 1    | 8           | 8    | 4                  | 4    | 3            | 3    |             |      |                    |      |              |      |             |      |                    |      |   |
| 8 »         | 5              | 3    | 9           | 27    | 4                  | 12   | 1            | 1    | 9           | 9    | 5                  | 3    | 4            | 4    |             |      |                    |      |              |      |             |      |                    |      |   |
| 9 »         | 1              | 1    | 1           | 10    |                    | 5    |              |      | 10          | 11   | 6                  |      |              |      |             |      |                    |      |              |      |             |      |                    |      |   |
| 10 »        |                | 3    | 3           | 33    |                    | 14   |              |      | 1           | 12   |                    |      |              |      |             |      |                    |      |              |      |             |      |                    |      |   |
| 11 »        |                |      |             |       |                    |      |              |      |             |      |                    |      |              |      |             |      |                    |      |              |      |             |      |                    |      |   |
| 12 »        |                |      |             |       |                    |      |              |      |             |      |                    |      |              |      |             |      |                    |      |              |      |             |      |                    |      |   |
| 13 »        | 1              |      | 13          |       | 6                  |      |              |      | 1           |      |                    |      |              |      |             |      |                    |      |              |      |             |      |                    |      |   |
| 23 »        |                | 1    |             | 23    |                    | 11   |              |      |             |      |                    |      |              |      |             |      |                    |      |              |      |             |      |                    |      |   |
| Totalt      | 740            | 630  | 1.218       | 1.091 | 269                | 255  | 282          | 255  | 542         | 508  | 140                | 148  | 140          | 4    | 30          | 35   | 34                 | 5    | 4            | 23   | 18          | 33   | 25                 | 6    | 6 |

|             | Kalmar <sup>1</sup> |             |                    |      | Söderköping <sup>1</sup> |             |                    |      | Lödöse       |             |                    |      |    |   |   |
|-------------|---------------------|-------------|--------------------|------|--------------------------|-------------|--------------------|------|--------------|-------------|--------------------|------|----|---|---|
|             | Antal fartyg        | Antal resor | Därav tur o. retur |      | Antal fartyg             | Antal resor | Därav tur o. retur |      | Antal fartyg | Antal resor | Därav tur o. retur |      |    |   |   |
|             | 1399                | 1400        | 1399               | 1400 | 1399                     | 1400        | 1399               | 1400 | 1399         | 1400        | 1399               | 1400 |    |   |   |
| 1 resa      |                     |             |                    |      |                          |             |                    |      |              |             |                    |      |    |   |   |
| Från Lübeck | 6                   | 2           | 6                  | 2    | 5                        | 6           |                    |      | 8            | 4           |                    |      |    |   |   |
| Till Lübeck |                     |             |                    |      |                          |             |                    |      |              |             |                    |      |    |   |   |
| 2 resor     | 5                   | 3           | 10                 | 6    | 1                        | 4           | 3                  | 3    | 1            | 2           | 2                  | 1    | 5  |   |   |
| 3 »         | 3                   | 9           | 3                  | 3    | 1                        | 3           | 1                  | 3    |              |             |                    |      |    |   |   |
| 4 »         | 1                   | 1           | 4                  | 4    |                          | 1           | 2                  | 2    |              |             |                    |      |    |   |   |
| 5 »         | 2                   |             |                    | 10   |                          |             | 3                  |      |              |             |                    |      |    |   |   |
| 6 »         |                     |             |                    |      |                          |             |                    |      |              |             |                    |      |    |   |   |
| 7 »         |                     |             |                    |      |                          |             |                    |      |              |             |                    |      |    |   |   |
| 8 »         |                     |             |                    |      |                          |             |                    |      |              |             |                    |      |    |   |   |
| 9 »         |                     |             |                    |      |                          |             |                    |      |              |             |                    |      |    |   |   |
| 10 »        |                     |             |                    |      |                          |             |                    |      |              |             |                    |      |    |   |   |
| 11 »        |                     |             |                    |      |                          |             |                    |      |              |             |                    |      |    |   |   |
| 12 »        |                     |             |                    |      |                          |             |                    |      |              |             |                    |      |    |   |   |
| 13 »        |                     |             |                    |      |                          |             |                    |      |              |             |                    |      |    |   |   |
| 23 «        |                     |             |                    |      |                          |             |                    |      |              |             |                    |      |    |   |   |
| Totalt      | 15                  | 8           | 29                 | 22   | 7                        | 11          | 10                 | 18   | 2            | 4           | 9                  | 10   | 14 | 1 | 5 |

<sup>1</sup> På grund av den oklara bokföringen i pundtullböckerna är siffrorna för Kalmar och Söderköping delvis osäkra. Se härom s 52 n 5, 6.

Det stora antalet enstaka resor är icke enbart utmärkande för Lübecks sjöfart på de nordiska länderna 1399–1400. Det omvittnas i Lübecks pundtullmaterial även för andra år under senare hälften av 1300-talet.

I Lübecks pundtullbok 1368 och i pundtullkvittona från samma år bokföres inalles 734 skeppare, som detta år avseglat från eller ankommit till Lübeck. Icke mindre än 320 av dessa har bokförts för endast en resa från eller till Lübeck och 194 för två resor. Siffrorna återspeglar icke helt verkligheten. Efter den 24 juni har tullskrivaren icke bokfört från andra hansestäder ankomna fartyg, för vilka pundtull erlagts vid avseglingen från dessa och pundtullkvittona för till Lübeck ankomna fartyg är inte fullständigt bevarade. Men siffrorna torde dock visa, vilken huvudroll enstaka resor spelat i Lübecks sjöfart 1368. Pundtullmaterialet ger också närmare upplysningar om Lübecks sjöfart på Sverige vissa år 1368–1385. Av de 14 resp. 15 skeppare, som 1368 seglat mellan Lübeck och Kalmar och Lübeck och Söderköping har av de förra en gjort 7, en 6, en 5 och en 3 resor och av de senare endast en gjort 4 och en 3 resor.<sup>18</sup> För trafiken Lübeck – Stockholm finnes i pundtullböckerna uppgifter om antalet skeppare och resor för 8 år under tiden 1368–1385. Under dessa år har, varje år räknat för sig, 148 skeppare seglat mellan Lübeck och Stockholm och gjort 307 resor. En av dessa skeppare har ett år gjort 7 resor, 5 har gjort 6, 15 gjort 5 och 6 gjort 4, 12 tre och 110 en eller två resor.<sup>19</sup>

De här sammanställda uppgifterna ur pundtullmaterialet visar, att det under senare delen av 1300-talet varit sjöfarts- och handelstekniskt möjligt för en skeppare att göra ända till 23 resor till och från Skånemarknaden, 12 resor till och från

---

<sup>18</sup> En skeppare har dessutom gjort en resa till och en från Västervik samt en skeppare en resa från Nyköping.

<sup>19</sup> LECHNER, *Schifferregister*, s. 503; KOPPE, W., *Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte*, s. 10; DENSAMME, *Das mittelalterliche Kalmar. Hansische Geschichtsblätter* 67–68, 1942–43, s. 193.

det övriga Danmark och 7 mellan Lübeck och Stockholm och väl även övriga städer i Sverige. Men endast i rena undantagsfall har skepparna utnyttjat eller kanske rättare varit i tillfälle att utnyttja dessa möjligheter. Huvudmängden av dem har gjort endast en eller två resor. Förhållandet ger en inblick i den karaktär, som handelssjöfarten haft i nordiska farvatten under senare hälften av 1300-talet.

I våra dagar och sedan långt tillbaka gör man i sjöfarten skarp skillnad mellan linjefart och trampfart. Den förra följer på förhand uppgjorda vägar och uppehåller regelbundna förbindelser mellan bestämda hamnar. Den senare är obunden. Den söker sig fram på de vägar och mellan de hamnar, där tillfällena till gynnsamma frakter yppar sig. Kunskapen om de förhållanden, som i dessa avseenden rått inom sjöfarten i nordiska farvatten under medeltiden, är ringa. Uppgifterna i Lübecks pundtullböcker ger här en första konkret upplysning. Linjefart i en senare tids mening har icke förekommit i nordiska farvatten under senare hälften av 1300-talet. Endast enstaka skeppare har tidvis varit speciellt inriktade på någon linje och fraktmarknad.

Huvudmängden av de skeppare, som från Lübeck seglat till nordiska hamnar, har icke återvänt från dessa till Lübeck och huvudmängden av dem, som från nordiska hamnar seglat till Lübeck, har icke kommit till dessa från Lübeck. Varthän de seglat från nordiska hamnar och varifrån de kommit till dessa kan utom i få fall icke avgöras. Varifrån har exempelvis 18 av de 24 fartyg, som 1399 seglat till Lübeck från Stockholm kommit till Stockholm. Endast 6 av de 24 har enligt pundtullboken kommit dit från Lübeck. Pundtullböckernas ofullständighet vid bokföringen av Lübecks sjöfart på andra hansestäder och avsaknaden av pundtullböcker från dessa omöjliggör att närmare följa fartygens vägar. Denna lucka i vår kunskap kan näppeligen någonsin komma att fyllas. Det enda, som kan fastställas, är att trampfart dominerat i sjöfarten i nordiska farvatten under senare hälften av 1300-talet. Den tillfälliga fraktmarknaden har

bestämt de vägar, som sjöfarten följt.<sup>20</sup> Trampfart ger huvudförklaringen till de många enstaka resorna från och till Lübeck.

## 6

Det är gott och väl, att pundtullböckerna ger en föreställning om trafikintensiteten mellan Lübeck och de nordiska rikena 1399–1400, det absoluta antal fartyg, som uppehållit trafiken, och det antal resor, som dessa gjort. Men enbart siffror av detta slag ger alltid en ofullständig, i vissa avseenden missvisande bild. Så även när det gäller Lübecks sjöfart på de nordiska rikena under dessa år.

Fartyg var under medeltiden liksom i senare tider av många olika slag, hade mycket olika värde och mycket olika lastkapacitet. Ett stort handelsfartyg var av större värde än många tiotal små och kunde lasta lika mycket som dessa. Av grundläggande betydelse är därför at söka få en föreställning om vilka slags fartyg, som 1399–1400 seglat mellan Lübeck och de nordiska rikena.

Vid angivandet av fartygsslaget har tullskrivaren i pundtullböckerna använt två beteckningar: »navis» och »schuta». Beteckningen »kogg» förekommer aldrig.<sup>21</sup> De båda beteckningarna avser olika fartygstyper. Ett belägg härför är, att tullskrivaren på några ställen först skrivit »de navi (schuta) dedit», men sedan ändrat detta till »de schuta (navi) dedit».<sup>22</sup> Den tekniska skillnaden i typ och konstruktion mellan »navis» och »schuta»

<sup>20</sup> Jfr KOPPE, ovan s. 12 anförda arbeten om Stockholm och Kalmar s. 9 och 196; LECHNER, s. 67.

<sup>21</sup> I pundtullboken 1399, pag. 230, 232 och 254 bokföres även tre »bote», »boet». Det är farkoster av ringa värde. För en av dem betalar skepparen 4 d. i tull, för en annan och 4 tunnor salt 8 d. Båtarna har sålunda värdesatts till 6 mk. Under Skånemarknaden 1400 bokför tullskrivaren en gång en »lyburnus». De förra har i följande tabeller förts till »schutæ»; den senare till »naves».

<sup>22</sup> Pundtullboken 1398, pag. 289; 1399, pag. 198, 199; 1400, pag. 105, 111, 188, 279, 284, 289.

kan ej fastställas med ledning av pundtullböckerna.<sup>23</sup> Men åtskilligt annat kan utläsas ur dem. Pundtullböckernas uppgifter om de båda fartygstypernas användningsområden ger sålunda en första ledning för klarläggande av skillnaden dem emellan.

I pundtullböckerna 1399 och 1400 har bokförts ett absolut antal av omkring 740 resp. omkring 630 fartyg, som seglat mellan Lübeck och Skånemarknaden. Av dessa har i pundtullboken 1399 omkring 520 bokförts som »schutæ». År 1400 är dess antal något mindre, omkring 410. Det antal resor, som samtliga fartyg dessa år gjort, har varit omkring 1.220 resp. omkring 1.100. Av dessa faller på »schutæ» omkring 720 resp. omkring 570. Den stora huvudmängden av de fartyg, som seglat mellan Lübeck och Skånemarknaden har sålunda varit »schutæ» och över hälften av resorna har gjorts av »schutæ». I än större procentuell omfattning bokför pundtullböckerna »schutæ» i farten mellan Lübeck och Danmark. Av det absoluta antal av omkring 290 resp. omkring 260 fartyg, som 1399 och 1400 seglat i denna fart har omkring 180 resp. omkring 210 i pundtullböckerna bokförts som »schutæ». Dessa har enligt böckerna gjort omkring 290 resp. omkring 390 av de omkring 550 resp. 510 resor, som dessa år gått mellan Lübeck och Danmark.<sup>24</sup>

Helt annorlunda ställer sig siffrorna för antalet »schutæ» i

<sup>23</sup> Det ligger nära förmoda, att »schutæ» varit odäckade, »naves» däckade fartyg. Som man kan vänta i en medeltida tullbok synes tullskrivaren ej alltid strikt ha genomfört skillnaden mellan »schutæ» och »naves». Ett exempel. En skeppare, Anders Beeske, betalar vid olika tillfällen 20 d. i skeppstull, men hans fartyg bokföres en gång som »schuta», andra gånger som »navis». Sannolikt är det dock fråga om samma fartyg. Pundtullboken 1399, pag. 241, 231, 324.

<sup>24</sup> Med viss sannolikhet är antalet resor, som faller på »schutæ» än större. Ett icke obetydligt antal av resorna mellan Lübeck och Danmark – omkring 80 år 1399 och omkring 50 år 1400 – är i pundtullböckerna bokförda utan uppgift om fartygen varit »naves» eller »schutæ». Men vid andra tillfällen har fartyg, som skepparna på dessa fartyg fört, registrerats som »schutæ» och belagts med samma eller nära samma skeppstull som de orubricerade fartygen. Antalet resor, som 1399 och 1400 gjorts av »schutæ» kan sålunda vara några tiotal större än i texten angivits.

Lübecks sjöfart på Bergen och de svenska städerna. I farten på Bergen har ingen »schuta» kommit till användning.<sup>25</sup> Icke heller i farten på Stockholm. Ingen »schuta» har seglat på Söderköping åren 1398 och 1399; endast en år 1400; ingen »schuta» på Kalmar år 1400; endast en 1398 och tre 1399 och dessa tre har haft samme skeppare; ingen »schuta» har seglat på Lödöse år 1398, två år 1399 och tre år 1400.

»Naves» och »schutæ» har sålunda haft olika användningsområden. Endast de förra har seglat på längre avstånd och öppet vatten. De senares användningsområden i nordiska farvattnen har varit starkt begränsat. En »schuta» har i Lübecks sjöfart icke varit ett »Hochseeschiff».<sup>26</sup> »Schutæ» har praktiskt taget endast seglat på korta avstånd i de trånga farvattnen mellan Lübeck och Skånemarknaden, Lübeck och Danmark och även mellan Lübeck och närbelägna tyska städer. En seglare riskerade här icke att under resan förlora land ur sikte.

En av skillnaderna mellan »naves» och »schutæ» är tydligen att söka i deras olika sjöduglighet.

## 7

Kunskap om de fartyg, som använts i sjöfarten mellan Lübeck och de nordiska rikena 1398–1400, kan även fås ur pundtullböckernas uppgifter om fartygens värde.

För pundtullmyndigheterna var det en angelägen uppgift att fastställa värdet av i Lübecks hamn utlöpande och inlöpande fartyg. Skeppstullen skulle beräknas och utgå efter detta. De

<sup>25</sup> De i pundtullböckerna 1399 och 1400 under Bergen bokförda skutorna och prämarerna är läktare, som använts vid lossningen av de stora fartyg, som ej kunnat gå till kaj i Lübecks hamn. BRUNS, a. a., s. XCV.

<sup>26</sup> Jfr HEINSIUS, P., *Das Schiff der hansische Frühzeit*, s. 205: »Unter einer Schute können wir uns heute kaum noch ein wirkliches Hochseeschiff vorstellen. Der Name Schute ist zu einem Sammelbegriff für verschiedene kleine Binnen- und Lastfahrzeuge geworden. Doch damals war eine Schute ein Hochseeschiff.»



grunder efter vilka fartygsvärdena fastställts är okända. Enbart fartygens storlek kan emellertid icke ha varit avgörande för värdesättningen. Även andra faktorer, fartygens ålder, sjöduglighet, byggnadsmaterial och allmänna standard måste liksom i senare tid i väsentlig grad ha bestämt värdesättningen. Ett nybyggt mindre fartyg av ekvirke kan ha samma eller större värde än ett gammalt, stort och mindre sjödugligt av furuvirke.<sup>27</sup> Från pundtullböckernas fartygsvärden kan därför icke utan vidare dragas några slutsatser om de olika fartygens storlek.<sup>28</sup> Slutsatser härom torde endast kunna dragas i de fall, där det finnes stora och markanta skillnader i fartygsvärdena.

Pundtullböckernas uppgifter om fartygsvärdena är även i andra avseenden en osäker grund att bygga på.

Som tidigare omnämnts skulle skepparna enligt för pund-

<sup>27</sup> CURT WEIBULL, a. a., s. 32.

<sup>28</sup> Ett mått härpå kan i regel icke heller utvinnas ur pundtullböckernas uppgifter om lasten. Böckerna lämnar, som tidigare omnämnts, långt ifrån någon fullständig specifikation av denna. De registrerar i viss utsträckning, att ett fartyg seglat exempelvis till Danmark med ett antal läster eller tunnor salt eller något annat gods eller kommit därifrån med ett antal hästar, läster eller tunnor säd, smör eller annat. Men dessa uppgifter är mycket ofta inblandade bland rena värde- och tulluppgifter för det övriga gods, som fartyget haft ombord. Ett undantag finnes dock. Ett antal fartyg, som seglat från Skånemarknaden till Lübeck, har haft last av enbart sill. Till denna kategori hör 1400 168 »naves» och några större »schutæ». Av dessa förde 103 en last av 15-25 läster (180-300 tunnor) sill; 47 av under 15 läster och 18 av över 25 läster. Den största lasten var 39 läster (468 tunnor) sill. I medeltal har dessa 168 fartyg haft en last av 18 läster (216 tunnor) sill. CURT WEIBULL, a. a., s. 33. Siffrorna är dock icke helt säkra. I stor utsträckning torde förekommit att befraktare haft gods på olika fartyg och att tullskrivaren sammanfört allt detta gods och den erlagda pundtullen under ett av fartygen. LECHNER, G., a. a. s. 70 har för år 1368 för 145 fartyg, som haft last av enbart sill, utvunnit ett medeltal av 25 läster. - Lasten kan även bestämmas för enstaka fartyg, som seglat på andra orter än Skånemarknaden. Sålunda har exempelvis ett fartyg, som seglat från Lübeck till Bergen haft last av enbart öl. Lasten var 37 läster (444 tunnor). Pundtullboken 1398, pag. 194. - Givetvis kan lätt nog ur pundtullböckerna uträknas ett medelvärde för den last, som fartygen fört på Lübecks olika förbindelselinjer med de nordiska rikena. Ett dylikt medelvärde torde emellertid icke kunna tillmätas något större värde.

tullen gällande bestämmelser betala endast halv pundtull för värdet av sina fartyg. I enlighet härmed registrerar tullskrivaren stundom fartygets värde och den erlagda pundtullen eller att pundtull erlagts för fartygets hela eller halva värde. I dessa fall kan fartygets taxerade värde exakt fastställas. I pundtullböckerna förekommer emellertid ofta uppgifter, att skeppstull erlagts vid annat tillfälle, exempelvis »de navi satisfecit de Malmö» eller endast »satisfecit»; någon gång har tullskrivaren endast registrerat skepparens namn utan alla uppgifter om fartygets värde eller för detta erlagd pundtull. Förhållandet visar, att i pundtullböckerna registrerad skeppstull kan avse tull för fartygets hela värde. Skepparna har på en gång betalt skeppstull för både in- och utresa. Den osäkerhet, som härigenom kommer att vidlåda de ur pundtullböckernas uppgifter om den erlagda skeppstullen framräknade fartygsvärdena – om dessa är halva eller hela fartygsvärdena –, kan ej elimineras.

I följande tabell (s. 68–69) har räknats med att i pundtullböckerna noterad skeppstull gäller hela fartygsvärdet. Skepparna synes ofta, kanske i regel ha erlagt pundtull för detta. Vissa iakttagelser i fråga om bokföringen i böckerna ger en antydning härom. Tullskrivaren anmärker sålunda icke sällan uttryckligen, att pundtull erlagts endast för halva fartygsvärdet; han registrerar ofta, som här ovan framhållits, att pundtull för fartyget erlagts vid annat tillfälle eller endast skepparens namn; han bokför, särskilt när det gäller Danmark, en skeppare, som kom till och seglade från Lübeck endast för en skeppstull. Ett starkt stöd för uppfattningen, att skepparna ofta, kanske nära nog i regel betalt skeppstull för hela fartygsvärdet ger slutligen bokföringen av sjöfarten på Stockholm 1398. För 11 fartyg bokför tullskrivaren här både fartygsvärde och tull. För 10 av dessa fartyg har skepparna betalt tull för hela fartygsvärdet. För det 11. fartyget anmärker tullskrivaren särskilt, att skepparen betalt tull endast för halva fartygsvärdet. Det här tillämpade förfaringssättet – att räkna med att i pundtullböckerna noterad

skeppstull gäller hela fartygsvärdet – ger en nödlösning av en i enskildheter olöslig fråga. En följd av detta förfaringssätt är emellertid, att de i följande tabell (s. 68–69) framräknade fartygsvärdena i viss utsträckning är minimivärden. Åtskilliga fartyg har säkerligen kommit att upptagas endast till halva värdet.

En pundtullböckernas värdesiffra för ett fartyg – exempelvis att ett fartyg, som seglat på Malmö, haft ett värde av 100 mark – säger i och för sig icke mycket. Siffran kan icke ens tillnärmelsevis översättas i nutida värde. Pundtullböckernas uppgifter om värdena på de »naves» och »schutæ», som seglat till och från olika områden och städer i de nordiska rikena, kan emellertid ställas i relation till varandra. Värdet av fartyg, som seglat på olika land och orter, bör ha åsatts efter åtminstone något så när enhetliga grunder. Om de ur pundtullböckerna framräknade fartygsvärdena användes endast för fastställandet av relationen mellan fartygsvärden på olika land och orter, torde det icke heller ha avgörande betydelse om den i pundtullböckerna debiterade skeppstullen avser halva eller hela fartygsvärdet. Debiteringar för halv och hel skeppstull torde ha skett i ungefär samma utsträckning på olika land och orter. Av avgörande betydelse är däremot att ur pundtullböckerna 1398–1400 kan vinnas relation mellan fartygsvärden från samma år. Fartygsvärden skiftar i vår tid ofta starkt från år till år. Så torde alltid varit fallet. Relations-siffror mellan fartygsvärden från olika, stundom vitt skilda år, som ej sällan påträffas och utnyttjas i historisk litteratur, är skäligen intetsägande.<sup>29</sup>

---

<sup>29</sup> Koppe, s. 8 har gjort den riktiga iakttagelsen, att de fartyg, som 1368, 1369, 1378, 1379 och 1381 seglat på Stockholm, haft större värde än fartygen under åren 1383, 1385, 1398–1400. Han drar härav slutsatsen, att de förra varit större. »Zwischen 1368 und 1381 entfielen verhältnismässig viele Fahrten auf grosse Schiffe, deren Wert zwischen 180 und 300 mk lag; von 1383 ab liefen so grosse Schiffe nur in Ausnahmefällen auf der Stockholmroute.» Koppe har förbisett, att fartygens värde kan ha växlat under dessa år och att värdesiffror från olika år sålunda icke tillåter några säkra slutsatser om växlingar i fartygens storlek.

TABELL 5  
Fartygsvärden i Lübecks sjöfart på de nordiska rikena 1398-1400

| Värde i mk        | Skånevarnsmarknaden |      |      |                |                |                | Danmark |      |      |       |      |                | Bergen |      |      |  |                 |
|-------------------|---------------------|------|------|----------------|----------------|----------------|---------|------|------|-------|------|----------------|--------|------|------|--|-----------------|
|                   | Schutae             |      |      | Naves          |                |                | Schutae |      |      | Naves |      |                | 1398   | 1399 | 1400 |  |                 |
|                   | 1398                | 1399 | 1400 | 1398           | 1399           | 1400           | 1398    | 1399 | 1400 | 1398  | 1399 | 1400           |        |      |      |  |                 |
| 1-18 <sup>1</sup> | 426                 | 648  | 472  | 21             | 3              | 10             | 38      | 135  | 163  | 45    | 62   | 7              |        |      |      |  |                 |
| 19-36             | 44                  | 25   | 35   | 111            | 84             | 117            | 11      | 50   | 80   | 38    | 57   | 35             |        |      |      |  |                 |
| 37-54             | 2                   | 2    | 1    | 90             | 143            | 110            | 1       | 3    | 5    | 11    | 24   | 16             |        |      |      |  |                 |
| 55-100            |                     |      |      | 107            | 81             | 81             |         |      |      |       | 2    | 4              |        |      |      |  | 8               |
| 101-200           |                     |      |      | 40             | 19             | 23             |         |      |      |       |      | 1 <sup>5</sup> |        |      |      |  | 5               |
| 201-400           |                     |      |      | 5 <sup>2</sup> | 3 <sup>3</sup> | 1 <sup>4</sup> |         |      |      |       |      | 1 <sup>6</sup> |        |      |      |  | 11 <sup>9</sup> |
| 404               |                     |      |      | 1              |                |                |         |      |      |       |      |                |        |      |      |  |                 |
| 432               |                     |      |      | 1              |                |                |         |      |      |       |      |                |        |      |      |  |                 |
| 576               |                     |      |      |                |                |                |         |      |      |       |      |                |        |      |      |  |                 |
| 590               |                     |      |      |                |                |                |         |      |      |       |      |                |        |      |      |  |                 |
| 600               |                     |      |      | 1              |                |                |         |      |      |       |      |                |        |      |      |  |                 |
| 603               |                     |      |      |                |                |                |         |      |      |       |      |                |        |      |      |  |                 |
| 650               |                     |      |      |                |                |                |         |      |      |       |      |                |        |      |      |  |                 |
| Icke angivet      | 29                  | 46   | 53   | 96             | 164            | 166            | 11      | 73   | 68   | 35    | 67   | 18             | 4      | 8    | 10   |  |                 |

| Värde i mk        | Stockholm       |                 | Kalmar          |                 | Söderköping     |      | Lödöse          |      | Arboga          | Nyköping |
|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------|-----------------|------|-----------------|----------|
|                   | 1398            | 1400            | 1398            | 1400            | 1398            | 1400 | 1398            | 1400 |                 |          |
| 1-18 <sup>1</sup> |                 |                 | 2               |                 | 1               | 3    | 1               | 3    | 1               |          |
| 19-36             | 1               |                 | 1               | 3               | 1               |      | 1               |      |                 |          |
| 37-54             | 2               | 3               | 7               | 7               | 1               | 3    | 3               | 3    |                 |          |
| 55-100            | 6               | 11              | 2               | 4               | 1               | 3    | 1               | 3    |                 | 1        |
| 101-200           | 9 <sup>10</sup> | 7 <sup>11</sup> | 1 <sup>13</sup> | 1 <sup>14</sup> | 2 <sup>16</sup> | 4    | 1 <sup>17</sup> | 1    |                 |          |
| 201-400           | 1 <sup>6</sup>  | 2 <sup>6</sup>  |                 | 1 <sup>18</sup> | 1 <sup>6</sup>  |      |                 |      | 1 <sup>10</sup> |          |
| Ikke angivet      | 2               | 9               | 6               | 4               | 8               | 7    | 5               | 3    | 4               | 4        |

<sup>1</sup> I denna värdeklass har införts fartyg, för vilka skepparen för fartyg och gods betalt 1 sk och därunder i tull.

<sup>2</sup> Värden 201, 288, 300 (2 st), 350 mark.

<sup>3</sup> Värden 201, 216, 252 mark.

<sup>4</sup> Värde 396 mark.

<sup>5</sup> Värde 108 mark.

<sup>6</sup> Värde 201 mark.

<sup>7</sup> Värden 201, 216, 247 (2 st), 252 (2 st), 283, 288 (2 st), 300, 396 (2 st) mark.

<sup>8</sup> Värden 201, 216, 243, 252 (2 st), 288 (2 st), 300, 396 mark.

<sup>9</sup> Värden 225, 234, 288 (2 st), 297, 298, 342, 360 (3 st), 396 mark.

<sup>10</sup> Värden 102 (2 st), 132 1/2, 144, 151 1/2, 162 (2 st), 190 1/2, 198 mark.

<sup>11</sup> Värden 101 1/2 (3 st), 108, 135 (2 st), 144 mark.

<sup>12</sup> Värden 108, 111, 144 mark.

<sup>13</sup> Värde 100 1/2 mark.

<sup>14</sup> Värde 151 1/2.

<sup>15</sup> Värde 198 mark.

<sup>16</sup> Värden 100 1/2, 144 mark.

<sup>17</sup> Värde 130 1/2 mark.

<sup>18</sup> Värde 303 mark.

<sup>19</sup> Värde 151 1/2 mark.

Tyvårr lämnar pundtullböckerna ej uppgifter om värdet av eller erlagd tull för samtliga fartyg, som under åren 1398–1400 seglat i nordiska farvatten från och till Lübeck. Stundom gör även bokföringssystemet det omöjligt att beräkna fartygsvärdet. Tullskrivaren har sammanfört av skepparna erlagd skeppstull och godstull i en post. Till grund för tabell 5 har lagts icke det absoluta antalet fartyg utan samtliga i pundtullböckerna registrerade skeppsvärden eller för fartygen erlagd skeppstull.<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> Det har varit önskvärt, att till grund för tabellen kunnat läggas det absoluta antalet fartyg (skeppare) och värdet av de enskilda skepparnas fartyg. Detta är dock ej möjligt. Fartyg, vilkas skeppare har samma namn, bokföres inte alltid för samma värde eller erlagd skeppstull. Skepparna har i åtskilliga fall fört olika fartyg vid olika tillfällen och värdet av samma fartyg kan under samma år ha växlat och växlat starkt genom skiftande konjunkturen på fartygsmarknaden, genom haverier och genom ombyggnader eller reparationer. Denna skillnad i skeppsvärde för av samme skeppare fört fartyg är i regel obetydlig och gäller en och annan mark, stundom är den dock icke alldeles ringa.

I här framlagda tabell har i de fall, där tullskrivaren sammanfört erlagd skeppstull och godstull i en post, hans uppgifter endast använts, när godset är specificerat och dess värde kan beräknas. Skeppare, för vilkas fartyg tull och värdeuppgifter saknas, återfinnes ofta nog i andra delar av pundtullböckerna med uppgifter om värde och tull för deras fartyg. Dessa uppgifter har endast använts, när i böckerna direkt hänvisas till dem, exempelvis genom en registrering av denna typ under »de Dacia»: »de navi satisfecit versus Daciam.» I motsats till BRUNS, s. XCII, och KOPPE, s. 13 har de i andra fall icke använts för komplettering. De är alltför osäkra härför. I de fall, då en skeppare en gång betalt tull för ett fartyg av 36 marks värde, en annan gång för ett fartygsvärde av 72 mk har den senare siffran räknats som fartygsvärdet. Så även i enstaka fall när den lägre siffran är ungefär hälften av den högre. I övrigt har inga justeringar av pundtullböckernas uppgifter skett. I enstaka fall finns anledning misstänka, att i pundtullböckerna finns felrubriceringar av »naves» och »schutæ», att den erlagda skeppstullen avser endast halva skeppsvärdet och att gods inräknats i skeppstullen. Men fallen är så få, att de är betydelselösa för huvudresultaten och en justering är i dessa fall alltid något osäker. De uppgifter, som BRUNS, s. XCII och KOPPE, s. 13 lämnar om värdena på fartyg i Bergen och Stockholmsfarten har i enstaka fall korrigerats efter pundtullböckerna.

## 8

Tabell 5 visar en markant skillnad i värde på de fartyg, som seglat på de olika nordiska rikena. Skillnaden är i den grad markant, att tabellen torde ge en rättvisande föreställning även om storleken av fartygen.

De båda motpolerna har varit Danmark och Bergen.

I sjöfarten mellan Lübeck och Danmark har, som tidigare visats (ovan s. 63) under åren 1399–1400 – de enda år för vilka pundtullböckerna är fullständiga – »schutæ» dominerat såväl i absolut antal som i antalet utförda resor. Särskilt har detta varit fallet år 1400.<sup>31</sup> Av den stora mängden »schutæ» har 1398–1400 endast 9 – om de nu verkligen varit »schutæ» och icke är felrubricerade – bokförts till ett värde av 37–54 mark. Ingen enda till ett högre värde. De »naves», som seglat mellan Lübeck och Danmark, har taxerats till något högre värde än »schutæ», men endast 51 har haft värden mellan 37 och 54 mark, och 8 över detta värde och av dessa endast ett, möjligen två av över 100 mark.<sup>32</sup> Någon mera avsevärd skillnad i värde har sålunda icke funnits mellan »schutæ» och »naves» i Danmarksfarten. Med rent enstaka undantag har alla fartyg i Danmarksfarten varit av lågt värde. Det kan icke gärna råda tvivel om att sjöfarten mellan Lübeck och Danmark bedrivits med små, till större delen mycket små fartyg eller rättare farkoster. Större eller stora fartyg har praktiskt taget icke under dessa år seglat mellan Lübeck och Danmark.

I skarp motsättning härtill står värdena på de fartyg, som

---

<sup>31</sup> I pundtullboken 1398 har bokförts ett större antal »naves» än »schutæ»: 129 »naves» och 61 »schutæ». Pundtullboken för detta år är upplagd först den 2 juni.

<sup>32</sup> Skeppare på det fartyg, som bokförts till 201 mk:s värde (ovan s. 68 n. 6) är Tuke Kundeghe. Han är även bokförd som ende befraktare och erlägger tull för varor av endast 5 mk:s värde. Sannolikt har varutull inräknats i skeppstullen och fartygets värde varit mindre än 201 mk. Pundtullboken 1400, pag. 289.

uppehållit Lübecks förbindelser med Bergen. Inget av de fartyg, som 1398–1400 gått i denna trafik och för vilket värdeuppgifter finns, har ett värde under 54 mark. De lägst taxerade, år 1398 endast ett enda, har värden mellan 55 och 100 mark, värden, som i Danmarksfarten uppnås endast av något enstaka fartyg. Inalles har i pundtullböckerna bokförts värden för 70 fartyg, som seglat mellan Lübeck och Bergen 1398–1400. Av dessa har 57 taxerats till värden över 100 mark och långt mer än hälften, 39 fartyg haft värden mellan 200 och 650 mark. Lübecks sjöfart på Bergen har bedrivits med stora fartyg, delvis med de största, som förekommit i Lübecks sjöfart. Förhållandet bekräftas av värdeuppgifterna i de 5 pundtullböcker, som bevarats från tiden 1369–1384.<sup>33</sup>

De fartyg, som seglat mellan Lübeck och de svenska städerna har haft avsevärt högre värden än fartygen i Danmarksfarten, men avsevärt lägre än i Bergenfarten. Av de 143 fartyg, för vilka värdeuppgifter finnas i pundtullböckerna 1398–1400, har 111, den stora huvudparten, haft värden av högst 100 mark och av dessa flertalet, 61, haft värden av högst 54 mark; 29 av dessa senart haft värden av högst 36 mark och av dessa 13 under 18 mark. Endast 26 av de 143 fartygen har haft värden mellan 100 och 200 mark, men 18 av dessa har värde av högst 150 mark. Endast 4 av de fartyg, som dessa tre åren seglat mellan Lübeck och de svenska städerna har taxerats till så högt värde som 201 mark och endast ett till 303 mark. De många stora fartyg, som seglat på Bergenlinjen har icke kommit till användning i sjöfarten mellan Lübeck och de svenska städerna.

Det har skrivits mycket om de stora lübeckska koggar, som under medeltiden seglat på Stockholm och de andra svenska städerna. Pundtullböckerna 1398–1400 visar, att i Lübeck-Sverigefarten i regel seglat små och medelstora fartyg. Stora

---

<sup>33</sup> BRUNS, s. XCII.



fartyg har endast sporadiskt varit sysselsatta i denna fart. De stora lübeckska fartygen har seglat på Reval, Bergen och Flandern, men aldrig i Sverigefarten. Även detta resultat bekräftas av värdeuppgifterna i Lübecks från åren 1368–1385 bevarade pundtullböcker.<sup>34</sup>

Liksom i så många andra avseenden har Skånemarknaden en särställning i fråga om värdet av de fartyg, som seglat mellan Lübeck och marknaden. För de tre åren 1398–1400 finns i pundtullböckerna bokförda »naves» som gjort inalles omkring 1.480 resor och för dessa anges värdet för omkring 1.050. Huvudparten av dessa, omkring 960, är taxerade till värden under 101 mark och av dessa tillhör omkring 690 värdegrupperna under 54 mark. Endast 94 »naves» har taxerats till högre värden än 100 mark och av dessa 12 till värden över 200 mark. Slutsatsen blir, att bland »naves», som seglat på Skånemarknaden har de små och medelstora helt dominerat. Endast i mindre utsträckning har de stora och undantagsvis även de största fartygen seglat i denna fart.

Ett specialproblem erbjuder de »schutæ», som seglat mellan Lübeck och Skånemarknaden. Deras antal är mycket stort, under de tre åren 1398–1400 bokföres i pundtullböckerna icke mindre än omkring 1.780, sålunda årligen i medeltal inemot 600. Tullskrivaren har bokfört värde eller tull för 1.655 av dessa »schutæ». Ett mindre antal av dem, inalles 109, har han taxerat till ett värde mellan 19 och 54 mark, dock endast 5 av dessa till över 36 mark. Dessa 109 »schutæ» har i regel fört ungefär lika stor last som »naves» i samma värdegrupper. Dessa »schutæ» har utan tvivel främst använts för varutransport. Icke mindre än omkring 1.550 av de bokförda omkring 1.780 skutorna har tullskrivaren däremot taxerat till

---

<sup>34</sup> KOPPE, s. 10. – Samma uppfattning, som här ovan har hävdats av KUMLIEN, K., Schweden und Lübeck zu Beginn der Hansezeit. *Hansische Geschichtsbl.* 78, s. 58. Jfr LÖNNROTH, E., *Det nordiske syn på forbindelsen mellem hansestäderna og Norden*, s. 105.

mycket låga värden, till endast mellan 1 och 18 mark. Dessa »schutæ» har särskilt på resorna till Skånemarknaden nära nog genomgående gått utan last eller med last endast av någon läst eller några tunnor salt och tomtunnor. I pundtullboken 1399 är de från Lübeck utgående »schutæ» även förda i ett särskilt lägg med överskriften »de schutis». Om en och annan av dem har tullskrivaren även noterat att ägaren varit någon av Lübecks köpmän.<sup>35</sup> Dessa små farkoster kan näppeligen ha varit avsedda för varutransport. De har varit fiskebåtar.

Det har länge varit en vedertagen uppfattning, att det medeltida sillfisket i Öresund så gott som helt bedrivits av danskar, antagligen för att genomtvinga att sillen skulle kunna förvärvas endast genom köp. Det skall icke, har man ansett, som under senare tid ha bedrivits av en särskild samhällsklass, en i fiskelägen bosatt fiskarbefolkning. En dylik synes överhuvud icke ha existerat i Danmark under medeltiden. Sillfisket skall i stället ha bedrivits av folk, som under höstmånaderna samlades till Öresunds kuster från Danmarks landsbygd och städer, främst givetvis från Skåne och Själland. Tyska fiskare och fiskeskutor omnämnes vid mitten och under senare hälften av 1300-talet och i freden i Stralsund 1370 genomdrev hansestäderna en paragraf, enligt vilken de uttryckligen fick rätt att ha egna skutor och fiskare i Skåne. Men det har dock antagits, att tyskarna sedan slutet av 1300-talet mer och mer, om också aldrig helt och hållet, upphört att fiska och överlåtitt detta till danskarna.<sup>36</sup> Pundtullböckernas uppgifter visar, att denna uppfattning icke är hållbar. Det mycket stora antalet småbåtar utan eller med ringa last – det absoluta antalet är årligen 400–500 –

<sup>35</sup> CURT WEIBULL, s. 33 och tabellerna s. 52.

<sup>36</sup> Hansische Urkundenbuch IV, s. 143. SCHÄFER, D., Das Buch des lübeckischen Vogts auf Schonen. Halle 1887, s. XLVII; STEENSTRUP, J., Nogle Træk af Fiskerbefolkningens Historie. Dansk Historisk Tidsskrift VII: 6, s. 13; CHRISTENSEN, AKSEL E., Det nordiske syn på forbindelsen mellem hansestæderne og Norden, s. 81.

låter fastställa, att tyskar i högst avsevärd grad under åren 1398–1400 bedrivit sillfiske i Öresund.

Pundtullböckernas uppgifter om de många »schutæ» har även värde ur annan synpunkt.

Den enda konkreta uppgiften om antalet båtar, som varit engagerade i det stora skånska sillfisket härrör från 1520-talet. Den lübeckske fogden, Herman Telleman, uppger att en sommar 7.515 båtar, var och en genomsnittligt bemannad med 5 man, varit sysselsatta med fisket.<sup>37</sup> Mången har säkert ställt sig skeptisk till denna uppgift, funnit den överdriven, ja fantastisk. Men pundtullböckernas uppgifter rubbar i viss mån denna skepticism. Utom Lübeck fiskade alla de tyska Östersjöstäderna, holländarna och väl hela Danmark i Öresund. När ensamt Lübeck årligen haft 400–500 fiskebåtar engagerade i sillfisket, kan Herman Tellemans uppgift om de 7.500 fiskebåtarna inte längre anses fantastisk, kanske inte ens överdriven.

#### V. Lübecks handel på de nordiska rikena 1398–1400

##### I

Lübecks handel på de nordiska rikena var inriktad på att tillgodogöra sig dessas naturtillgångar och råvaror och i utbyte tillföra dem Lübecks egna och andra länders produkter.

Pundtullböckerna ger, som här tidigare framhållits, principiellt fullständiga uppgifter endast om införseln till Lübeck från de nordiska länderna. Dock ej om införseln från Skånemarknaden. I fråga om denna införsel är att räkna med för låga värden (se nedan s. 84–85). Utförseln från Lübeck är däremot ofullständigt bokförd. Från Västeuropa till Lübeck infört gods har förtullats vid utförseln från Västeuropas hansestäder eller, om det kommit från icke-hansestäder, vid införseln till Hamburg – före den 6 oktober 1368 vid införseln till Lübeck –

<sup>37</sup> Nye Danske Magazin VI, s. 313; SCHÄFER, D., Vogtsbuch, s. XL.

eller om det kommit sjöledes direkt till Lübeck vid införseln dit. Godset har sedan tullfritt fått utföras till de nordiska länderna mot uppvisande av kvitto över erlagd pundtull. Textilier, vin, kryddor och många andra till Lübeck från Västeuropa införda varor saknas sålunda helt eller nära helt i pundtullsböckernas registrering av Lübecks utförsel till de nordiska länderna.<sup>1</sup>

## 2

Lübecks handel på de nordiska rikena 1398–1400 har främst varit inriktad på *Skånemarknaden*.<sup>2</sup>

Det är en hävdvunnen uppfattning, att huvudorterna för Skånemarknaden under hela medeltiden varit Skanör och Falsterbo. Tidigast skall Skanör ha varit den mest betydande fiske- och handelsorten, men senare, alltifrån början av 1400-talet, skall Falsterbo ha varit den dominerande orten och Skanör sjunkit ned till en obetydlighet.<sup>3</sup> I framställningarna av Skånemarknadens historia har omnämnts även andra fiske- och handelsorter: i Skåne Simrishamn, Ystad, Trelleborg, Malmö, Landskrona, på Själland Dragör och även andra. Men de har trätt i skuggan för Skanör och Falsterbo och lämnats nära nog obeaktade. Pundtullböckerna 1398–1400 ger här en delvis annan bild av Skånemarknaden.

<sup>1</sup> I tidigare litteratur har detta förhållande stundom förbisetts. Detta gäller bl. a. den statistik, som ofta finns i svensk litteratur, enligt vilken textilier 1368–69 utgjort  $\frac{2}{3}$  och salt  $\frac{1}{5}$  av Lübecks utförsel till Stockholm och endast omkring 20 % av andra varor. Statistiken återger Koppes uppfattning a. a. s. 52 utan uppgift, att den i åtskilligt grundar sig på lösa uppskattningar.

<sup>2</sup> Detta kapitel återger med korrigeringar och tillägg vissa delar av min tidigare skrift Lübeck och Skånemarknaden. Lund 1922.

<sup>3</sup> Marknadsplatsen torde äldst ha legat vid Lilla Hammar, en ort 10–15 km öster om Skanör och Falsterbo. Här utkämpades 1134 »pugna forensis», det berömda slag, i vilket Magnus Nielsen stupade och Erik Emun segrade. Först vid tiden omkring 1200 torde marknadsplatsen ha flyttats ut på Skanör-Falsterbohalvön. Att döma av arkeologiska undersökningar har denna tidigare varit öde och obebyggd. LAURITZ WEIBULL, Saxo inför Bestyrelsen av Det danske Sprog- og Litteraturselskap. Scandia, 9, 1936, s. 285.

Lübeck var den utan jämförelse främsta av de många städer, som seglade och handlade på Skånemarknaden. I dess seglation och handel har 1398-1400 varken Falsterbo eller Skanör varit huvudorterna. Om man, vilket i detta sammanhang torde vara det riktiga, bortser från den stora fiskebåtstrafiken mellan Lübeck och Dragör, har de flesta fartygen seglat mellan Lübeck och Malmö.

| Antal resor      | Medeltal 1398-1400 |
|------------------|--------------------|
| Lübeck-Malmö     | 140                |
| Malmö-Lübeck     | 220                |
| Lübeck-Falsterbo | 56                 |
| Falsterbo-Lübeck | 90                 |
| Lübeck-Skanör    | 32 <sup>4</sup>    |
| Skanör-Lübeck    | 29                 |

Även Lübecks införsel från Malmö har varit större än från Falsterbo och Skanör.

| Införsel                | Medeltal 1398-1400 i mark <sup>5</sup> |
|-------------------------|--|
| Malmö-Lübeck            | 43.675                                 |
| Falsterbo-Skanör-Lübeck | 36.647                                 |

Framför allt har Malmö varit en centralpunkt för Lübecks sillhandel. År 1398 har Lübecks införsel av sill från Malmö varit väsentligt större än från Skånemarknadens andra skånska orter tillsammans. Åren 1399 och 1400 har den varit något mindre, men under det förra året i storlek nära jämnställd med införseln från övriga orter i Skåne, under det senare året överstigit denna.

| Sillinförsel Tunnor                       | 1398                               | 1399                               | 1400   |
|---|------------------------------------|------------------------------------|--------|
| Malmö                                     | 32.636 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 27.789                             | 29.142 |
| Skånemarknaden<br>(utom Malmö och Dragör) | 26.425                             | 32.243 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | 28.340 |

<sup>4</sup> Under åren 1399 och 1400 endast 16 resp. 15.

<sup>5</sup> Inräknat terlingar till 90 mark stycket, vilket torde vara deras normala värde. Se nedan s. 84, n. 17.

Malmö har 1398–1400 varit huvudorten för Lübecks handel på Skånemarknaden. Skanörs storhet som centrum för Skånemarknaden tillhör 1398–1400 en gången tid. Falsterbo har däremot fortfarande varit en handelsort av stor betydelse.

## 3

Lübecks handel på Skånemarknaden 1398–1400 har haft följande värde i mark:<sup>6</sup>

|      | Utförsel                           | Införsel                            | Omslutning                          |
|------|------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 1398 | 47.729 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 112.440 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 160.169 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> |
| 1399 | 40.894 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 116.239                             | 157.133 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| 1400 | 41.005 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | 81.408 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 122.414 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> |

Handeln har år 1400 bedrivits av 643 exportörer från Lübeck och 793 importörer till Lübeck.

De varor, som från Lübeck utförts till och införts från Skånemarknaden är av mångahanda slag. För åtskilliga av dem har tullskrivaren ofta endast registrerat deras värde, någon gång icke ens detta. Endast för tre har han mera genomgående registrerat även kvantiteterna. Av utförselvarorna för salt och tomtunnor, av införselvarorna för sill. Salt- och sillkvantiteterna torde av någon anledning vara principiellt fullständigt registrerade.<sup>7</sup>

Salt var under medeltiden en av de viktigaste handelsvarorna i Östersjöländerna. De nordiska länderna hade, utom i någon utsträckning Danmark, ingen nämnvärd tillgång på salt inom

<sup>6</sup> Inräknat terlingar till ett värde av omkring 90 mark stycket. Se nedan s. 84, n. 17.

<sup>7</sup> I fråga om saltet framgår detta av att tullskrivaren, när han registrerat godset endast i markvärde vid sidan antecknat det antal läster och tunnor salt, som ingår i detta. Han har även i pundtullboken stundom gjort sammanräkningar av det förtullade antalet läster och tunnor salt och den för dessa erlagda pundtullen. Annan uppfattning i min tidigare anförda skrift s. 36. I fråga om sillen gäller, att införseln från Skånemarknaden till Lübeck i pundtullböckerna är så fullständigt specificerad, att något nämnvärt utrymme icke finns för någon större sillinförsel än den i läster och tunnor registrerade.

egna gränser och var hänvisade att täcka sitt behov genom införsel.<sup>8</sup> Under tiden fram till senare hälften av 1300-talet kom det i Östersjöländerna använda saltet från Lüneburg. Först vid denna tid fick saltet från Lüneburg en allvarlig konkurrent i det s.k. Baiesaltet. Det hämtades i Baie de Bourgneuf strax söder om Loires mynning och vann sakta men säkert i allt högre grad marknad i Östersjöländerna. Handeln med saltet från Lüneburg låg i främsta rummet i händerna på Lübecks köpmän och Lübeck var den viktigaste utförselhamnen för detta. Salthandeln var en av grundvalarna för Lübecks starka ställning i Östersjöländernas ekonomiska liv.

Helt naturligt har på grund av sillsaltningen saltet alltid spelat en huvudroll på Skånemarknaden. Den lätta och rika tillgången på det för sillsaltning synnerligen lämpade Lüneburgsaltet var av avgörande betydelse för den skånska sillhandeln och Skånemarknadens uppkomst och centrala ställning i Nordeuropas handelsliv. Enligt pundtullböckerna har Skånemarknaden 1368 och 1369 varit en av huvudorterna för Lübecks saltutförsel. Lübecks hela saltutförsel hade 1368 ett värde av omkring 61.625  $\frac{3}{4}$  mark och 1369 ett värde av omkring 69.001  $\frac{1}{2}$  mark. Det förra året gick salt till ett värde av omkring 19.820 mark, det senare till ett värde av 36.398 mark till Skåne. Skånemarknaden har sålunda 1368 tagit inemot en tredjedel och 1369 över hälften av Lübecks hela saltutförsel. Pundtullböckernas uppgifter tillåter icke en exakt beräkning av det antal tunnor salt, som utförts till Skånemarknaden. Saltpriset har 1368 i Lübeck växlat mellan 8  $\frac{1}{2}$  och 12 mark pr läst. Det har emellertid numera under marknadstiden visats mest varit det senare. Den från Lübeck till Skånemarknaden 1368 utförda salt-

---

<sup>8</sup> ALLEN, C. F., *De tre nordiske Rigers Historie*, IV: 1, s. 83. Om saltutvinning i Halland och på Läsö se ALBERT SANDKLEF, *Hallandsbönder. Hallands historia. Från äldsta tid till freden i Brömsebro. Halmstad 1954*, s. 596. I pundtullboken 1399, pag. 234, förtullar Hinricus Stolte två läster »sal ripensis». De är värdesatta till endast 10  $\frac{1}{2}$  mk. Annat salt till 24 mk för två läster.

mängden torde sålunda kunna beräknas till omkring 20.000 tunnor.<sup>9</sup>

Åren 1398–1400 har Lübecks saltutförsel till Skånemarknaden haft följande omfattning i tunnor:

1398: 14.177      1399: 13.468 1/2      1400: 16.594

Lübecks saltutförsel till Skånemarknaden har sålunda 1398–1400 varit väsentligt mindre än 1368. Orsakerna härtill är icke bestämbara. De kan sökas i ökad tillförsel av Baiesalt. Även Lübeck införde under senare delen av 1300-talet Baiesalt.<sup>10</sup>

Lübecks andra, i pundtullböckerna noggrant registrerade utförselvara till Skånemarknaden, tomtunnor, har varit avsedd för packning av saltad sill. Utförseln har haft följande omfattning i tunnor

1398: 11.220      1399: 16.096      1400: 20.148

Ses dessa siffror i relation till Lübecks införsel av sill från Skånemarknaden, visar det sig att de införda silltunnorna överstiger de utförda tomtunnorna med 55.337 resp. 54.946 och 46.728 tunnor. Enligt beslut av de vendiska städerna 1342 var det förbudet både att förfärdiga nya tunnor i Skåne och att där reparera gamla; i överensstämmelse härmed fick vid denna tid endast tunnband icke trä till tunnor överföras dit. Förbudet upphävdes senare under århundradet, men 1389 erhöll de vendiska städerna och 1390 den preussiske fogden anvisning att endast tillåta hanseatiska borgare eller deras folk att förfärdiga tunnor i Skåne.<sup>11</sup> Lübecks behov av tomtunnor på Skånemark-

<sup>9</sup> WENDT, O., Lübecks Schiffs- und Warenverkehr in den Jahren 1368 und 1369, tabell II a; II b, 1; LECHNER, s. 56. Jfr CURT WEIBULL, a. a., s. 36.

<sup>10</sup> BRAUN, A., Der Lübecker Salzhandel bis zum Ausgang des 17. Jahrhunderts. Diss. Hamburg 1926. Hamburger Staats- und Universitäts-Bibliothek (maskinskrift), s. 100, 143.

<sup>11</sup> SCHÄFER, D., Vogtsbuch, LX; STIEDA, Hansische Vereinbarung über städtisches Gewerbe im 14. und 15. Jahrhundert. Hansische Geschichtsblätter, 1886, s. 115.



naden kan sålunda ha tillfredsställts genom tunnbinderiindustri på platsen. Salttunnorna har därjämte säkerligen ofta återgått fyllda med sill. Det är emellertid icke uteslutet, att tullskrivaren i Lübeck stundom nöjt sig med att i pundtullböckerna endast införa tomtunnornas värde i mark och att tomtunnor sålunda även ingår bland de ospecificerade utförselvarorna. Tomtunnornas värde var icke högt, åren 1398-1400 var det omkring en mark lästen. Något tusental mark av den stora utförseln från Lübeck till Skånemarknaden kan falla på tomtunnor.

Lübecks i pundtullböckerna principiellt fullständigt registrerade införselvara från Skånemarknaden är sill. Införseln når 1398-1400 en av en äldre forskning oanad höjd och oanat värde:<sup>12</sup>

|      | tunnor                             | mark       |
|------|------------------------------------|------------|
| 1398 | 66.557 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | c. 99.800  |
| 1399 | 71.042 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | c. 106.550 |
| 1400 | 66.876 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | c. 66.900  |

Även för ett tidigare år, 1368, kan storleken av Lübecks sillinförsel ungefärligt framräknas ur pundtullmaterialet. Materialet är ofullständigt, men det bevarade visar, att sillinförseln detta år varit större än 1398-1400, omkring 76.000 tunnor.<sup>13</sup> Siffrorna ger en ny uppfattning om omfattningen av Lübecks sillhandel på Skånemarknaden. Man har tidigare ansett, att

<sup>12</sup> Om den äldre forskningens uppfattning, se ovan s. 11, n. 11.

<sup>13</sup> LECHNER, s. 58. Lechners beräkning av Lübecks sillinförsel 1368 torde vara inemot 10.000 tunnor för hög. Hans ur pundtullkvittona utvunna siffra 55.118 tunnor sill är grundad på att sillinförseln till Lübeck från Skånemarknaden haft ett värde av 49.267 mark. Enligt hans egna siffror, s. 404, 405 och 409, har emellertid hela införseln från Skåne enligt pundtullkvittona haft ett värde av endast 40.380 <sup>7</sup>/<sub>8</sub> mark. - Skillnaden mellan min tidigare beräkning av Lübecks sillinförsel 1368 från Skånemarknaden och Lechners är i första hand beroende på att jag, liksom den tidigare forskningen, godtagit de av Wehrmann och Wendt ur pundtullkvittona och pundtullboken 1368 framräknade siffrorna. Lechner har uppvisat, att dessa är mycket för låga. Lechner har därjämte med rätta för sina beräkningar även utnyttjat de bevarade uppgifterna om Lübecks pundtulluppbörd i Skåne 1368.

samtliga de vendiska hansestädernas sillhandel rört sig om 33- å 34.000 tunnor sill. Enbart Lübecks sillinförsel har både 1368 och 1398-1400 varit mer än dubbelt så stor. Siffrorna ger även en ny uppfattning av det medeltida skånska sillfisket. Utan tvivel har den mäktiga hansestaden vid Trave varit den största intressenten i det skånska sillfisket, men vid sidan av Lübeck har ännu över ett tjugotal tyska städer vid Östersjön och Nordsjön och man kan tryggt säga hela Danmark fiskat, saltat och handlat sill i Skåne. Varken dessa städers eller Danmarks utbyte av det skånska sillfisket kan siffermässigt bestämmas. Det har emellertid med säkerhet varit betydande. I ett brev från 1404 omnämnes tillfälligtvis 14 fartyg, som detta år kommit från Flandern till Skåne, samtidigt säges, att från Danzig väl 150 fartyg och skutor seglat dit. Några år senare kunde Rostocks delegerade på en hansedag i Lübeck undandra sig att ge ett slutgiltigt svar på en Lübecks begäran med motivering »att deras borgare ännu icke kommit hem från Skåne».

Det medeltida skånska sillfisket har under sin blomstringstid varit mångdubbelt större än man tidigare föreställt sig. Det bör ha rört sig om åtskilliga hundratusentals tunnor sill. Det medeltida skånska sillfisket har även efter en senare tids måttstock, varit ett stort sillfiske.

Den till Lübeck införda sillmängden har i medeltal för åren 1398-1400 varit 68.150 tunnor till ett tullvärde av omkring 91.000 mark. Från Lübeck har samma år till Skånemarknaden utförts i medeltal 14.750 tunnor salt till ett tullvärde av omkring 14.450 mark samt i medeltal omkring 15.800 tomtunnor till ett värde av omkring 1.300 mark. Sammanlagt har sålunda utförseln av salt och tomtunnor haft ett tullvärde av omkring 15.750 mark. Det är okänt, vilken saltmängd, som på 1300-talet använts för saltningen. I senare tid har en tunna salt åtgått för saltningen av 3 <sup>1</sup>/<sub>2</sub>-6 tunnor sill.<sup>14</sup> Även om salttunnorna åter-

<sup>14</sup> LJUNGMAN, A. V., Anteckningar rör. sillsaltning. Uddevalla 1882, s. 39;

gått till Lübeck med sill har de till Skånemarknaden utförda tunnorna inte räckt och möjligen har lübeckarna även varit nödsakade inköpa salt. Deras utgifter härför torde näppeligen kunna beräknas till mera än omkring 7.000 mark och det sammanlagda värdet av salt och tomtunnor, som använts på sillmarknaden vara omkring 22.750 mark. Därtill kommer kostnader för inköp av sill, för fiske, för transporter och frakter och för avgifter av olika slag på marknaden. Dessa kostnader är icke möjliga att beräkna, men sammanlagda torde de ha stannat väsentligen under de omkring 68.250 mark, som i Lübeck utgör skillnaden mellan den införda sillmängdens värde och kostnaderna för salt och tomtunnor. Sillhandeln på Skånemarknaden torde varit vinstgivande för Lübeck.

## 4

I sin för kunskapen om Skånemarknaden grundläggande »Einleitung» till »Das Buch des lübeckischen Vogts auf Schonen» har Dietrich Schäfer starkt framhållit, att Skånemarknaden icke endast var en sillmarknad. Den var en huvudfaktor i Danmarks hela ekonomiska liv. Förhållandet belyses av ett stadgande i ärkebiskop Andreas Sunesens latinska bearbetning av Skånelagen från åren omkring 1210. »Landtbon skall», heter det i detta, »betala sitt landgille jungfru Mariæ himmelfärd (15 augusti), så att jordägaren med de erhållna pengarna kan göra sina inköp på sillmarknaden.»<sup>15</sup> Skånemarknaden var därjämte och icke minst en mötesplats för Nord- och Östersjöländernas skeppare och köpmän och vid sidan av Lübeck en huvudort för varuutbytet mellan dessa Nordeuropas båda handelsområden. I källmaterialet från 1300-talet omtalas också inemot ett femtiotal varor av olika slag, som saluförts på Skånemarknaden.<sup>16</sup>

HILDEBRAND, K.-G., Salt and cloth in Swedish Economic History. The Scandinavian Economic History review, II, s. 87.

<sup>15</sup> SCHLYTER, C. J., Sveriges gamla lagar, IX, s. 350.

<sup>16</sup> SCHÄFER, D., s. LXIV.

Enligt pundtullböckernas i denna punkt ofullständiga uppgifter har värdet av Lübecks utförsel till Skånemarknaden 1398–1400, frånräknat utförseln av salt och tomtunnor och varor, utom terlingar, utan angivet värde, i mark varit:

1398: 33.504      1399: 26.084 <sup>1</sup>/<sub>2</sub>      1400: 22.732 <sup>1</sup>/<sub>2</sub>

Medelvärdet för de tre åren har varit 27.440 mark.

Endast rent tillfälligt har tullskrivaren utöver utförseln värde registrerat de varor, som ingått i denna. De är av mångahanda slag: textilier av olika art, öl, vin, järn, stål, koppar, osmund, korn, havre, råg, mjöl, bröd, lök, kabeljo, hästar, vax, humle, hampa, lin, svavel, ankare, trä och grytor. Uppgifterna ger vid handen, att textilier varit av betydelse. De döljer sig i registreringen huvudsakligen under förpackningen »terling», en förpackning, som vid denna tid icke användes i någon annan handel än textilhandeln. Men uppgifterna om varuslag i registreringen är för få för att tillåta generella slutsatser.

Även införseln till Lübeck från Skånemarknaden har utom sill bestått av mångahanda varor: textilier av olika art, hamburger öl, flanderska varor, osmund, korn, havre, råg, vete, nötter, smör, ost, fett, specerier, sädesgröpe, mjöl, hästar, hudar, torsk, lax, fisk, stockfisk, tran, olja, talg, lin, hampa, malt, ris, alun, färg, färglut, aska, bräder, ekstockar, trä. En dominerande vara har varit textilier. De bokförda terlingarnas antal är 1398–1400 93 resp. 71 och 113. De härrör utan tvivel, då Skåne och Danmark inte var textilproducerande länder, från den handel lübeckska köpmän på Skånemarknaden bedrivit med köpmän från Flandern och Västeuropa, dåtidens stora centra för textilproduktion. Terlingarnas värde är i största utsträckning icke angivet i pundtullböckerna. Med någon säkerhet torde det emellertid kunna beräknas.<sup>17</sup> Det ungefärliga värdet av Lübecks

<sup>17</sup> Terlingarnas värde varierar under åren 1398–1400 starkt, från 18 till 210 mark. Medelvärdet av 110 under Skånemarknaden dessa år i pundtullböckerna med angivet värde bokförda terlingar är omkring 90 mark.

införsel från Skånemarknaden blir med tillägg av detta beräknade värde i mark:

1398: c. 12.600      1399: c. 9.700      1400: c. 14.500

Medelvärdet av Lübecks införsel de tre åren har varit omkring 12.300 mark.

Lübecks handel på Skånemarknaden, frånräknat sill-, salt- och tomtunnehandeln, har sålunda haft en ungefärlig omslutning – ut- och införsel sammanräknade – av i mark:

1398: c. 46.100      1399: c. 35.800      1400: c. 37.300

Medelvärdet har för de tre åren varit omkring 39.700 mark.

Samtliga dessa siffror är utpräglade minimisiffror. Ett icke alldeles obetydligt antal varor utan angivet värde har inte medräknats. I summorna ingår icke heller värdet av tidigare i hansestäder förtullade varor. Detta gäller inte endast i fråga om utförseln från Lübeck, utan även om utförseln från Skånemarknaden. Även från denna har, i motsats till vad fallet är i fråga om övriga nordiska handelsorter, utförts redan i andra hansestäder förtullade varor.

Kalla värdesiffror ger i sig själva, som alltid när det gäller avlägsna tider, ingen föreställning om storleken av Lübecks handel på Skånemarknaden utanför sill-, salt- och tomtunnehandeln. En föreställning härom kan endast vinnas genom en jämförelse med de siffror, som kan framräknas ur pundtullböckerna 1399–1400 för värdet i mark av Lübecks handel på Danmark utanför Skånemarknaden, på Stockholm och på Sverige i dess helhet.

Medelvärdet har för de två åren varit för Skånemarknaden omkring 36.503 mark, för Danmark 35.741 mark, för Stockholm 15.616 mark och för Sverige i dess helhet 28.888 mark. En närmare kunskap om denna handel ger följande uppställning:

|               | Skånemarknaden | Danmark<br>(utanför<br>Skånemarknaden) | Stockholm | Sverige |
|---------------|----------------|--|-----------|---------|
| 1399          |                |  |           |         |
| Utförsel      | 26.084 1/2     |  | 6.920     |         |
| Införsel c.   | 9.700          |  | 11.484    |         |
| Omslutning c. | 35.784 1/2     | 36.804 1/2                             | 18.404    | 31.359  |
| 1400          |                |  |           |         |
| Utförsel      | 22.732 3/4     |  | 3.808     |         |
| Införsel c.   | 14.500         |  | 9.021     |         |
| Omslutning c. | 37.232 1/2     | 34.677 1/2                             | 12.829    | 26.417  |

Lübecks handel på Skånemarknaden utanför sill-, salt- och tomtunnehandeln har 1399–1400 i värde varit väsentligen större än dess handel på hela Sverige och av samma värde som handeln på hela Danmark utanför Skånemarknaden. Lübeck var endast en av de städer som handlade på Skånemarknaden. Utom Lübeck handlade nästan alla Nordtysklands städer och man kan tryggt säga hela Danmark på Skånemarknaden. Minst 24 utländska städer hade vid Skanör och Falsterbo egna områden, s.k. »fit», för sin sillsaltning och handel. Skånemarknaden har ännu 1398–1400 varit en huvudort för handeln i Danmark och Nordeuropa.<sup>18</sup>

## 5

»Om hanseaternes faktiske handel i *Danmark udenfor Skåne-markederne* hersker der praktisk talt tavshed», skriver den danske historiker, som senast behandlat frågan om hanseaterna och Danmark.<sup>19</sup> Lübecks pundtullböcker 1398–1400 fyller i viss utsträckning denna lucka i vår kunskap.

<sup>18</sup> LECHNER, s. 50, har uppfattningen: »der Eindruck, den die Schonenlisten des vorliegenden Bandes (1368) machen, ist doch der, dass Schonen ein bedeutender Fischhandelsplatz, aber kein Grossmarkt für Waren aller Art war». Uppfattningen har endast giltighet för krigsåret 1368. Se härom mitt a. a., s. 39, nr. 1. Närmare utfört ARSEL E. CHRISTENSEN i *Hansestæderne og Norden*, s. 85. Genom förbiseende av vissa faktorer har jag i mitt a. a., s. 39 i denna fråga nått ett ohållbart resultat.

<sup>19</sup> ARSEL E. CHRISTENSEN, *Hansestæderne og Norden*, s. 76.

Som redan tidigare omnämnts har tullskrivaren vid registreringen av handeln på Danmark inte hållit ut- och införsel i sär och i allmänhet endast registrerat värdet i mark av dessa. De uppgifter, som han lämnar om ut- och införda varor, är emellertid tillräckligt många för att ge en föreställning om vilka varor, som ingått i handeln mellan Lübeck och Danmark.

En av Lübecks viktigaste utförselvaror till Danmark har varit salt. Utförseln är noggrant registrerad och har 1399 och 1400 haft ungefär samma omfattning.

|      |              |
|------|--------------|
| 1399 | 4.156 tunnor |
| 1400 | 3.584 »      |

Övriga varor i handeln Lübeck-Danmark har varit av många-handa slag. De i pundtullböckerna registrerade är: textilier av olika slag, ofta förpackade i terlingar, osmund, bly, en bryggpanna, läder, bier, hampa, vin, olja, humle, malt, vete, råg, korn, havre, mjöl, lin, boskap, hästar, oxar, tjurar, kor, får, grisar, getter, kött, späck, fett, talg, smör, ost, honung, hudar, fällar, getfällar, schimmesen (vanligen förpackning för hudar och fällar), fisk, kabeljo, sill och sillgarn, ål, trä, ved, köpmansvaror.

Bokföringen i pundtullböckerna, som endast mera tillfälligt anger varuslaget, tillåter icke att bestämma den mängd, i vilken dessa varor ut- och införts. Icke heller alltid om varorna utförts från eller införts till Lübeck. Till utförselvarorna kan emellertid med säkerhet – utom salt – hänföras främst textilier av olika slag och till införselvarorna produkter av jordbruk och boskapskötsel. Dessa varor har varit huvudvarorna i handelsutbytet Lübeck-Danmark.

Handeln Lübeck-Danmark har 1399 och 1400, som tidigare omnämnts, haft följande omslutning:

|                                     |                                     |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 1399: 36.804 1/2 mark <sup>20</sup> | 1400: 34.677 1/2 mark <sup>20</sup> |
|-------------------------------------|-------------------------------------|

<sup>20</sup> I denna post ingår en beräknad summa på några hundratal mark. Se här-om s. 40, n. 16. Utan angivet värde eller tull är i pundtullboken registrerat 1399:

Den har bedrivits av ett stort antal personer:

1399: av minst 658 personer

1400: » » 609 »

Pundtullböckerna ger även möjlighet att i viss mån få en inblick i den karaktär, som handeln Lübeck-Danmark haft. En av de frågor, som pundtullböckerna härvid kan besvara är frågan i vilken utsträckning handeln bedrivits av storköpmän eller småhandlande. Svaret fås, om den omslutningssumma, som handeln haft, efter värde fördelas på befraktarna på fartygen. Resultatet av en dylik fördelning framgår av tabell 6.

En tidigare forskning har utan tvivel med rätta dragit gränsen mellan å ena sidan små och medelstora handlande, å andra sidan storköpmännen vid en handelsomslutning av 100 mark.<sup>21</sup> Den senare gruppen har i handeln Lübeck-Danmark 1399 bestått av 89 och 1400 av 70 personer. Den stora huvudgruppen i handeln har varit små och medelstora handlande. År 1399 har dessa varit 561 och 1400 endast obetydligt mindre, 528. Den stora betydelse, som dessa senare handlande haft, framgår av att båda åren mer än hälften av handeln bedrivits av dessa.

Ännu något mer kan i denna fråga utläsas ur pundtullböckerna.

I senare tider har sjöfart mellan Lübeck, andra nordtyska hamnar och Danmark bedrivits av skeppare, som själva ägt sina fartyg och levat på de frakter, som de intjänat. Sjöfart mellan Nordtyskland och Danmark har varit ett yrke, som fött sin man. Pundtullböckerna ger inga direkta uppgifter om de förhållanden, som i detta avseende rått vid tiden omkr. 1400. De lämnar oss med enstaka undantag i ovisshet om, huruvida

---

40 schimmesen; 1400: 17 schimmesen; och båda åren något annat gods, kött, vete, havre, korn, boskap, grisar, smör etc., av allt att döma i ringa mängd och av ringa värde.

<sup>21</sup> KOPPE, s. 126.



TABELL 6

## Antal befraktare och godsvärdet i Lübecks handel på Danmark 1399-1400

| Mark        | 1399             |                         |      | 1400             |                         |      |
|-------------|------------------|-------------------------|------|------------------|-------------------------|------|
|             | Antal befraktare | Godsvärde               | %    | Antal befraktare | Godsvärde               | %    |
| 1-50        | 431              | 10.089 1/3              | 27,5 | 387              | 9.043 1/2               | 26,1 |
| 51-100      | 130              | 8.996                   | 24,4 | 141              | 9.778                   | 28,2 |
| 101-150     | 51               | 6.392 1/2               | 17,4 | 40               | 5.046                   | 14,6 |
| 151-200     | 21               | 3.651 1/2               | 9,9  | 12               | 2.067                   | 6    |
| 201-250     | 10               | 2.279                   | 6,2  | 8                | 1.825                   | 5,3  |
| 251-300     | 1                | 258                     | 0,7  | 2                | 528 1/2                 | 1,5  |
| 301-350     | 4                | 1.331 1/2               | 3,6  | 3                | 966                     | 2,8  |
| 351-400     |                  |                         |      | 3                | 1.097 1/2               | 3,2  |
| 415 1/2     | 1                | 415 1/2                 | 1,1  |                  |                         |      |
| 422         |                  |                         |      | 1                | 422                     | 1,2  |
| 970 1/2     | 1                | 970 1/2                 | 2,6  |                  |                         |      |
| 973 1/2     |                  |                         |      | 1                | 973 1/2                 | 2,8  |
| Obestämbart | 11 <sup>1</sup>  | 2.420                   | 6,6  | 8 <sup>2</sup>   | 2.930 1/2               | 8,5  |
|             | 658 <sup>3</sup> | 36.804 1/2 <sup>4</sup> | 100  | 609 <sup>5</sup> | 34.667 1/2 <sup>6</sup> | 100  |

<sup>1</sup> Under denna rubrik har sammanförts befraktare med mycket vanliga namn: 13 Anders, Andreas och Drewus med gods till ett värde av 358 1/2 mark; 8 Jacob med gods till ett värde av 212 mark; 10 Jesse med gods till ett värde av 189 1/2 mark; 20 Jesse Mickelssone och Jesse Nickelssone med gods till ett värde av 423 mark; 8 Peter med gods till ett värde av 138 mark; 17 Peter Jonesone med gods till ett värde av 849 mark; och 8 Peter Mickelssone med gods till ett värde av 249 1/2 mark. Man har att räkna med möjligheten att under ett av dessa namn kan dölja sig mer än en befraktare. Även rörande några andra namn finns möjligen anledning räkna med samma förhållande.

<sup>2</sup> Under denna rubrik har sammanförts befraktare med mycket vanliga namn: 8 Andreas och Drewus med gods till ett värde av 170 mark; 10 Jacob med gods till ett värde av 258 1/2 mark; 7 Jesse med gods till ett värde av 88 1/2 mark; 5 Jesse Anderssone med gods till ett värde av 195 mark; 10 Jesse Nickelssone med gods till ett värde av 376 1/2 mark; 11 Jesse Peterssone med gods till ett värde av 270 mark; 6 Lasse med gods till ett värde av 127 1/2 mark; 9 Mickel och Nickel med gods till ett värde av 285 1/2 mark; 18 Peter Jonesone med gods till ett värde av 739 1/2 mark; 5 Torkel med gods till ett värde av 222 mark; 6 Tuke med gods till ett värde av 197 1/2 mark.

<sup>3</sup> Därtill 10 befraktare utan uppgift om gods.

<sup>4</sup> Härav är gods till ett värde av 858 1/2 mark i pundtullboken registrerat under rubriken »De Nestwede», pag. 84 och till ett värde av 3.715 mark under rubriken »Havene», pag. 251.

<sup>5</sup> Därtill 9 befraktare utan uppgift om gods.

<sup>6</sup> Härav är gods till ett värde av 1.486 mark i pundtullboken registrerat under rubriken »Nestwede», pag. 116.

skepparna själva ägt sina fartyg eller om ägarna varit andra personer, adelsmän, köpmän eller bönder och om skepparna stått i deras tjänst. Indirekt ger emellertid pundtullböckerna vissa upplysningar, som är av värde för frågan om i vilken mån sjöfarten mellan Lübeck och Danmark vid tiden omkr. 1400 bedrivits som ett yrke eller ej.

Ett av de resultat, som i föregående kapitel vunnits om sjöfarten Lübeck-Danmark är, att fartyg, som gjort enstaka resor, dominerat sjöfarten mellan Lybeck och Danmark. Antalet befraktare på dessa fartyg växlar. I ett betydande antal fall har emellertid skepparna i farten Lübeck-Danmark varit enda befraktare på sina fartyg. Detta i skarp motsättning till de förhållanden, som rått i Lübecks förbindelser med de båda andra nordiska rikena. Av de 473 fartyg, som registrerats i 1399 års pundtullbok har icke mindre än 128 haft skepparen som ende befraktare och av de 542 resor, som dessa fartyg kan beräknas ha gjort, har 154 gjorts av fartyg med skepparen som ende befraktare. År 1400 är motsvarande siffror 398 i pundtullboken registrerade fartyg, som kan beräknas ha gjort 508 resor. Av dessa har 105 fartyg med 137 resor haft skepparen som ende befraktare. Det kommer därtill under båda dessa år en rad fartyg, som utom skepparen endast haft en eller två befraktare. Värdet av fartygen med skepparen som ende befraktare har varit ringa. Det är för åren 1399–1400 angivet eller kan beräknas för resp. 95 och 87 fartyg och är följande:

| Fartygens värde<br>i mark | Antal fartyg |      |
|---------------------------|--------------|------|
|                           | 1399         | 1400 |
| 1–18                      | 75           | 65   |
| 19–36 <sup>22</sup>       | 20           | 22   |

<sup>22</sup> Till fartyg med värde 19–36 mark har även räknats fartyg, vilkas skeppare för fartyg och gods betalat 1–2 sk. i pundtull. Åtskilliga av dessa fartygs värde torde varit endast 1–18 mark. – En och annan skeppare har dessa år i pundtull för fartyg och gods betalat över 2 sk. Fartygsvärdet är i dessa fall obestämbar.

Även värdet av den last, som fartygen med skepparen som ende befraktare haft ombord, är mestadels ringa. Värdet av lasten per resa har 1399 endast i 16 fall, år 1400 endast i 12 fall, varit över 51 mark. I övriga fartyg har det i regel varit väsentligen under detta värde. Pundtullböckerna ger även i många fall uppgifter om med vad slags last dessa skeppare seglat mellan Lübeck och Danmark. Till Lübeck har de mestadels kommit med några hästar, tjurar, grisar och getter eller några tunnor korn, havre, vete, smör, kött, fläsk eller andra lantbruksprodukter. Från Lübeck har de seglat med någon last eller några tunnor salt, osmund, humle eller annat.

Ytterligare en iakttagelse är i detta sammanhang av intresse. Den framgår av en jämförelse mellan i pundtullböckerna registrerade namn på skeppare, som seglat mellan Lübeck och Danmark och mellan Lübeck och andra land och orter. Av de omkring 280 skeppare, som 1399 seglat mellan Lübeck och Danmark återfinnes endast ett ringa antal bland de senare. Ingen enda av Danmarksskepparna återfinnes bland de skeppare, som seglat på Bergen, Stockholm och Söderköping. En av Danmarksskepparna har även seglat på Kalmar, en på Lödöse och enligt de här dock ofullständiga pundtullböckerna ett tjugotal på andra Östersjöhamnar. Under höstmånaderna koncentrerades Östersjöområdets sjöfart på Skånemarknaden. Omkring 630 skeppare har år 1400 uppehållit förbindelserna mellan Lübeck och Skånemarknaden och år 1399 har deras antal varit än större. Icke heller i denna sjöfart har skepparna, som seglat mellan Lübeck och Danmark deltagit i större antal. Endast ett fyrtyotal av dem återfinnes år 1400 bland Lübeck-Skånemarknadens skeppare.

Ett mycket stort antal skeppare har sålunda med mycket små fartyg seglat mellan Lübeck och Danmark. De har gjort endast 1-2 eller ett fåtal resor och de varor, som de haft ombord har tillhört dem själva och någon eller några andra personer. Huvudmängden av dem har inte i pundtullböckerna re-

gistrerats för resor till andra land och orter. Dessa skeppare kan näppeligen ha haft sjöfart till yrke och levat av detta. Bakom dessa skeppare med danska och även tyska namn torde dölja sig danska bönder eller danska och tyska småköpmän i danska städer, möjligen även i Lübeck. De har haft en liten farkost. Med denna har de seglat till Lübeck med boskap och lantbruksprodukter, som tillhört dem själva och någon eller några andra personer. De har sålt dessa där och återvänt hem med lübeckska varor, stundom i ballast och med reda pengar på fickan. Småköpmän i Lübeck har möjligen gjort köpmansresor av samma art i motsatt riktning.

Handeln mellan Lübeck och Danmark torde vid tiden omkr. 1400 i stor utsträckning ha bedrivits av bönder och småköpmän.

## 6

Lübecks handel på *Norge* bedrevs vid slutet av 1300-talet under andra förhållanden än dess handel på Danmark. Den var icke inriktad på hela landet. All Lübecks direkta handel på Norge var inriktad på en enda stad, Bergen, stapelplatsen för handelsvarorna från Nordnorge, främst för norsk fisk. De tyska köpmännen här var organiserade i det tyska kontoret i staden och den ledande makten i detta var Lübeck. Med endast två säkra undantag var alla kända åldermän, bisittare och fullmäktige vid kontoret under tiden 1388–1522 lübeckare.<sup>23</sup>

Lübecks pundtullböcker 1398–1400 ger endast mera tillfälligtvis kunskap om från Lübeck till Bergen utförda och härifrån till Lübeck införda varor. Tullskrivaren har i böckerna i största utsträckning registrerat endast varornas värde i mark. I en äldre pundtullbok – för tiden från början av november

---

<sup>23</sup> BRUNS, FR., Die Lübecker Bergenfahrer, s. XXII, IX.

1369 till slutet av år 1370 – har emellertid tullskrivaren i regel registrerat även de förtullade varuslagen. I sitt för kunskapen om handeln Lübeck-Bergen grundläggande arbete »Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik» har Friedrich Bruns siffermässigt kunnat klarlägga den betydelse, som olika varor haft i handeln Lübeck-Bergen. I utförseln från Lübeck har mjöl varit den dominerande varan. Vid sidan härav har främst textilier, malt och bier varit av betydelse. Införseln till Lübeck har i all huvudsak bestått av fisk.<sup>24</sup>

Handeln på Bergen har alltid ansetts vara en av livsnerverna i Lübecks ekonomiska liv. Pundtullböckerna tillåter att för en rad år siffermässigt bestämma eller med viss säkerhet beräkna den omslutning i mark, som denna handel haft, dock med reservation för den ofullständighet, som i pundtullböckerna vidlåder registreringen av utförseln från Lübeck:<sup>25</sup>

|                    | Utförsel            | Införsel             | Summa      |
|--------------------|---------------------|----------------------|------------|
| 1370 <sup>26</sup> | 11.058 1/2          | 10.586               | 21.644 1/2 |
| 1378               | 6.881               | 18.055 1/2           | 24.936 1/2 |
| 1379               | 7.564               | 17.629               | 25.193     |
| 1381               | 9.369               | 19.072               | 28.441     |
| 1384               | 8.017 <sup>27</sup> | 21.156 <sup>27</sup> | 29.173     |
| 1385               | 9.532 <sup>28</sup> | 11.344 <sup>28</sup> | 20.876     |
| 1398 (fr. 2/6)     | 5.547               | 15.404               | 20.951 1/2 |
| 1399               | 8.608 <sup>27</sup> | 16.655 <sup>27</sup> | 25.263     |

Av dessa år är 1370 icke ett normalt år. Det är första fredsåret efter det avbrott i handelsförbindelserna, som kriget 1368-1369 medfört. Utförseln till Bergen har varit större, införseln mindre än normalt. År 1385 synes bokföringen i pundtull-

<sup>24</sup> BRUNS, FR., s. XXXII-V.

<sup>25</sup> BRUNS, FR., s. XXXI.

<sup>26</sup> Början av november 1368 till slutet av 1370.

<sup>27</sup> Delvis beräknat.

<sup>28</sup> Delvis beräknat och möjligen icke hela året.

boken icke omfatta hela året. Detsamma gäller 1398, då pundtull började uppbäras först den 2 juni. Huvudparten av utförseln till Bergen föll under ett normalt år under våren, av införseln under sommaren och hösten. Siffrorna för 1398 och särskilt siffrorna för utförseln är alltså att betrakta som minimisiffror. I avrundade tal har handeln Lübeck-Bergen enligt pundtullböckerna under 1300-talets tre sista årtionden normalt haft en omslutning av omkring 25.000–29.000 mark. Värdet av införseln till Lübeck har rört sig omkring 17.000–21.000 mark.<sup>29</sup>

Siffrorna betygar en icke obetydlig handel, men är icke överväldigande stora. En jämförelse med omslutningen av Lübecks handel på Danmark och Skånemarknaden 1399–1400 är av intresse. Bortser man från mindre svängningar och från metallpriserna, som här icke är av betydelse, var prisnivån under 1300-talets sista årtionden tämligen stabil.<sup>30</sup> De ur pundtullböckerna utvunna siffrorna ger vid handen, att Lübecks handel på Norge varit icke obetydligt mindre än dess handel på Danmark. Dess handel på Skånemarknaden har varit flera gånger större.<sup>31</sup>

## 7

Lübecks handel på Bergen har också haft en annan karaktär än dess handel på Danmark. En fördelning av godset efter värde på de olika befraktarna 1398 – det enda år pundtullböckerna tillåter en dylik fördelning – ger kunskap härom.

I handeln Lübeck-Danmark faller mer än hälften av handeln på små och medelstora handlande, som haft en omsättning av under 101 mark. I utförseln från Lübeck till Bergen har dessa handlande spelat en betydande roll. Deras antal är stort, 66 av 85 och de har svarat för 45,6 % av utförseln, tabell 7. I in-

---

<sup>29</sup> BRUNS, FR., s. XXX–XLIV.

<sup>30</sup> KOPPE, s. 62.

<sup>31</sup> Om handeln på Danmark och Skånemarknaden se ovan s. 87, 78.

TABELL 7

Antal befraktare och godsvärdet av Lübecks utförsel till Bergen 1398

| Mark    | Antal befraktare <sup>1</sup> | Värde i mark       | %    |
|---------|-------------------------------|--------------------|------|
| 1-50    | 46                            | 1.144              | 20,7 |
| 51-100  | 20                            | 1.383              | 24,9 |
| 101-150 | 9                             | 1.085              | 19,6 |
| 151-200 | 7                             | 1.189 1/2          | 21,4 |
| 201-250 | 2                             | 467 1/2            | 8,4  |
| 251-300 | 1                             | 278                | 5,0  |
|         | 85                            | 5.547 <sup>2</sup> | 100  |

<sup>1</sup> Av dessa två i kompani med två andra befraktare i fråga om gods till ett värde av 293 mark. Godset har halverats mellan befraktarna. I tullboken är därjämte införda tre befraktare utan uppgift om gods eller tull.

<sup>2</sup> Härutöver är i tullboken infört något gods utan uppgift om värde eller tull. Det har förtecknats av BRUNS, FR., a. a., s. XLII. – BRUNS, a. a., s. XLII har ur pundtullboken utvunnit den obetydligt avvikande summan 5.378 1/2 mark.

förseln från Bergen till Lübeck har de däremot spelat en underordnad roll. Deras antal är även här betydande, 70 av 116, men de har svarat för endast 20,1 % av införseln, tabell 8. I handeln i sin helhet – utförsel och införsel sammanräknad – är de likaledes många, 120 av 170, men av handeln faller på dem endast 23,5 %. Storköpmännen har dominerat Lübecks Bergenhandel. Sex köpmän har svarat för 4.537 1/2 mark i denna handel, eller i det närmaste lika mycket som småköpmännen med sina 4.910 mark, tabell 9.

## 8

Lübecks handel på *Sverige* har varit inriktad på fyra städer, Stockholm, Kalmar, Söderköping och Lödöse.

Endast för Stockholm har tullskrivaren hållit utförsel till

TABELL 8

Antal befraktare och godsvärdet av Lübecks införsel från Bergen 1398

| Mark    | Antal befraktare <sup>1</sup> | Godsvärde i mark    | %    |
|---------|-------------------------------|---------------------|------|
| 1-50    | 44                            | 1.382               | 8,9  |
| 51-100  | 26                            | 1.713               | 11,2 |
| 101-150 | 13                            | 1.620               | 10,5 |
| 151-200 | 6                             | 1.069 1/2           | 6,9  |
| 201-250 | 12                            | 2.685               | 17,4 |
| 251-300 | 5                             | 1.359               | 8,8  |
| 301-350 | 2 <sup>2</sup>                | 640 1/2             | 4,2  |
| 351-400 | 2                             | 765                 | 5,0  |
| 401-450 | 2                             | 846                 | 5,5  |
| 501-550 | 2                             | 1.074               | 7,0  |
| 666     | 1                             | 666                 | 4,3  |
| 1.584   | 1 <sup>3</sup>                | 1.584               | 10,3 |
|         | 116                           | 15.404 <sup>4</sup> | 100  |

<sup>1</sup> Av dessa 10 namngivna i kompani med 10 andra namngivna. Godset har halverats mellan befraktarna. En namngiven befraktare »cum socio suo» och två »cum sociis suis» har förts på den namngivne. – I pundtullboken är även infört ett antal befraktare, delvis överstrukna, utan uppgift om gods eller tull och en obetydlig mängd gods utan angivet eller beräkningsbart värde.

<sup>2</sup> En av dessa är Johannes Blanke »cum sociis suis», som förtullat gods till ett värde av 330 mark.

<sup>3</sup> Hannes Schuttorp »com sociis suis».

<sup>4</sup> BRUNS, s. XLII har framräknat siffran 15.005 1/2 mark för införseln till Lübeck från Bergen. Skillnaden i våra räkningar torde ha sin orsak i att Bruns inte medtagit två överstrukna poster på sammanlagt 740 mark åtföljda av ett »tenetur». Överstrykningarna betyder emellertid inte, att posterna skola utgå utan att tullen betalats. BRUNS, a. a., s. XLVII har därjämte uppfört Herman Liding för en införsel till ett värde av 440 mark. Jag har endast återfunnit en uppgift pag. 204, att han från Bergen för gods betalt 3 1/2 sk. i tull, sålunda till ett värde av 63 mark och en uppgift om en post på 378 mark, som dock tillhör följande år, efter 22 februari. Bruns har även uppfört Hannes Schuttorp och hans socii för en införsel av 1.548 mark. Den erlagda tullen, 5 1/2 mark, ger emellertid ett värde av 1.584 mark.



TABELL 9

Antal befraktare och godsvärdet av Lübecks handel på Bergen 1398

| Mark    | Antal<br>befraktare | Godsvärde<br>i mark | %    |
|---------|---------------------|---------------------|------|
| 1-50    | 72                  | 1.953 1/2           | 9,4  |
| 51-100  | 38                  | 2.957 1/2           | 14,1 |
| 101-150 | 19                  | 2.540               | 12,1 |
| 151-200 | 11                  | 1.901 1/2           | 9,1  |
| 201-250 | 11                  | 2.415               | 11,5 |
| 251-300 | 6                   | 1.636 1/2           | 7,8  |
| 301-350 |                     |                     |      |
| 351-400 | 2                   | 757 1/2             | 3,6  |
| 401-450 | 3                   | 1.281               | 6,1  |
| 451-500 | 2                   | 972 1/2             | 4,6  |
| 501-550 | 3                   | 1.583               | 7,6  |
| 653 1/2 | 1                   | 653 1/2             | 3,1  |
| 717     | 1                   | 717                 | 3,4  |
| 1.584   | 1                   | 1.584               | 7,6  |
|         | 170                 | 20.951 1/2          | 100  |

Stockholm och införsel därifrån i sär. För de tre andra städerna kan endast handelns omslutning fastställas. Antalet handlande och handelns omslutning 1399-1400 framgår av tabell 10.

Tabellen visar, att Stockholm varit huvudorten för Lübecks handel på Sverige. Handeln på Stockholm har 1399 haft en väsentligt större omslutning än på Kalmar, Söderköping och Lödöse tillsammans. Kalmar och Söderköping har haft ungefär samma betydelse för Lübecks handel. Lödöse har varit av minst betydelse.

Lübecks utförselvaror till de svenska städerna kan icke fastställas med ledning av pundtullböckerna 1399-1400. Tullskrivaren har merendels registrerat endast varornas värde. Dock med ett undantag: saltutförseln. Den i pundtullböckerna regist-

rerade saltutförseln till de svenska städerna är i tunnor följande:<sup>32</sup>

|             | 1399         | 1400                |
|-------------|--------------|---------------------|
| Stockholm   | 384          | 648                 |
| Kalmar      | 1.533        | 1.785               |
| Söderköping | 978          | 1.176 <sup>33</sup> |
| Lödöse      | 210          | 432                 |
|             | <u>3.105</u> | <u>4.041</u>        |

<sup>32</sup> Saltutförseln till Sverige 1398 (från 2.6) var i tunnor följande:

|             |       |
|-------------|-------|
| Stockholm   | 130   |
| Kalmar      | 1.258 |
| Söderköping | 990   |
| Lödöse      | 157   |

<sup>33</sup> Bokföringen är oklar. Möjligen är saltutförseln 1.646 tunnor.

TABELL 10

Antal befraktare och godsvärdet av Lübecks handel på Sverige 1399-1400<sup>1</sup>

|                           | 1399             |                     | 1400             |                                    |
|---------------------------|------------------|---------------------|------------------|------------------------------------|
|                           | Antal befraktare | Godsvärde i mark    | Antal befraktare | Godsvärde i mark                   |
| Lübeck-Stockholm          | 71               | 6.920 <sup>2</sup>  | 30               | 3.808 <sup>6</sup>                 |
| Stockholm-Lübeck          | 119 <sup>3</sup> | 11.484 <sup>4</sup> | 109 <sup>7</sup> | 9.021 <sup>8</sup>                 |
| Lübeck-Stockholm-Lübeck   | 144              | 18.404              | 122              | 12.829                             |
| Lübeck-Kalmar-Lübeck      | 70               | 5.797               | 61 <sup>9</sup>  | 6.191                              |
| Lübeck-Söderköping-Lübeck | 58               | 3.961               | 67 <sup>10</sup> | 5.164 <sup>1/2</sup>               |
| Lübeck-Lödöse-Lübeck      | 51               | 3.195 <sup>5</sup>  | 37 <sup>11</sup> | 2.232 <sup>1/2</sup> <sup>12</sup> |

<sup>1</sup> Enligt pundtullboken 1398, som börjar den 2 juni, har antalet befraktare och omslutningen av handeln varit följande:

|                           |     |                      |
|---------------------------|-----|----------------------|
| Lübeck-Stockholm          | 48  | 4.341 <sup>1/2</sup> |
| Stockholm-Lübeck          | 112 | 9.494 <sup>1/2</sup> |
| Lübeck-Stockholm-Lübeck   | 129 | 13.836               |
| Lübeck-Kalmar-Lübeck      | 55  | 3.544 <sup>1/2</sup> |
| Lübeck-Söderköping-Lübeck | 61  | 3.443 <sup>1/2</sup> |
| Lübeck-Lödöse-Lübeck      | 39  | 2.081                |

KOPPE, s. 6 har beräknat Lübecks utförsel till Stockholm 1398 till 5.490 mark och införseln till 9.440 mark. Förklaring till skillnaden i våra resultat i fråga om Lübecks utförsel torde väsentligen vara, att ett fartyg - schipper Scherf - som

i pundtullboken pag. 4 införts under Wismar, av Koppe, s. 252 räknats som ett »von Lübeck über Wismar nach Stockholm fahrenden Schiff». Fyra av dess befraktare förtullar varor till ett värde av 907 mark. De är kända som handlande på Stockholm och Scherf samma år som Stockholmsskeppare och de förtullade varorna har därför av Koppe räknats som utförda till Stockholm. KOPPE, s. 230, 201, 210, 252. Två av dessa befraktare har emellertid enligt pundtullboken 1398 drivit handel på Wismar. Pundtullboken har ingen uppgift om att Scherf från Wismar seglat till Stockholm och det synes därför osäkert, om godset på Scherfs fartyg kan räknas som lübeckskt utförelsgods till Stockholm. – För några befraktare (Peter van der Linde, Hermen Syrenberch och Ghunter) har tullen delvis bokförts på ett ställe: »de diversis (aliis) navibus dedit.» Poster, som bokförts på dessa befraktare och överstrukits har ej medtagits. Överstrykningen betyder att tullen erlagts vid annat tillfälle. – På pag. 310 står antecknat: Werner Hoep de bonis suis dedit 6 1/2 mk» = ett värde av 1.872 mark. I listorna från Stockholm är uppförda 16 läster osmund utan angiven tull. De torde haft ett värde av 312 mark. Av återstoden 1.560 mark har hälften tillförts utförelsen till Stockholm och hälften införelsen till Stockholm. – Tre befraktare utan uppgift om gods har icke medräknats bland de 112 från Stockholm. – Därtill från Stockholm 2 schimmesen utan angivet värde eller tull. – För Kalmar tillkommer en befraktare utan värdesatt gods (1 schimmesen). –

<sup>2</sup> Därtill 1 terling och 2 fat vin utan uppgift om värdet och en post utan angivet värde. KOPPE, s. 6 har siffran 7.150 mark.

<sup>3</sup> Därtill 3 befraktare utan uppgift om gods.

<sup>4</sup> Därtill 2 schimmesen utan uppgift om värde. KOPPE, s. 6 har siffran 11.950 mark.

<sup>5</sup> KOPPE, W., Lübeck und Lödöse im 14. Jahrhundert, s. 7 har siffran 3.278 1/2 mark. En addition av hans poster ger 3.167 1/2 mark.

<sup>6</sup> Därtill 3 poster utan uppgift om gods och »1 tonna», »2 tonnæ cum mercimoniis» och »de sale» utan beräkningsbart värde. Pag. 1500 har pundtullboken uppgiften: »Peter van der Lynden de diversis navibus de Flandria et versus Flandriam, de Holmis et versus Holmis dedit 6 1/2 mk, 12 sk. En fjärdedel av detta godsvärde, 522 mark, har förts på Peter van den Lyndens handel Lübeck-Stockholm och en fjärdedel på hans handel Stockholm-Lübeck. – KOPPE, s. 6 har siffran 4.150 mark.

<sup>7</sup> Därtill en befraktare utan uppgift om gods.

<sup>8</sup> Därtill 14 schimmesen, 10 pecia, 18 pecia smör och osmund, 1 tunna beveren, en tunna och en »kip hude» utan uppgift om värde. KOPPE, s. 6 har siffran 8.840 mk.

<sup>9</sup> Därtill en befraktare och 3 poster utan uppgift om gods.

<sup>10</sup> Därtill en befraktare utan uppgift om gods.

<sup>11</sup> Därtill 2 skeppare »de schuta (navi) et bonis».

<sup>12</sup> KOPPE, Lübeck und Lödöse im 14. Jahrhundert, s. 7, har siffran 2.265 1/2 mark.

Saltutförseln från Lübeck har enligt pundtullböckernas uppgifter 1399–1400 väsentligen gått på Kalmar och Söderköping. Tre årtionden tidigare var den åtskilligt större och Stockholm var en av de stora avnämarna av salt. Införseln kan med ledning av pundtullboken 1368 beräknas till i tunnor följande:<sup>34</sup>

|             |             |
|-------------|-------------|
| Stockholm   | 3.147       |
| Kalmar      | 2.263       |
| Söderköping | 4.490       |
|             | <hr/> 9.900 |

Det är icke alldeles uteslutet, att nedgången i Lübecks saltutförsel, särskilt till Stockholm, kan vara förorsakad av att Baie-saltet vunnit marknad i Sverige vid slutet av 1300-talet. Både Lübeck, Reval och Danzig handlade under årtiondena kring 1400 med Baiesalt.<sup>35</sup>

Lübecks införsel från Sverige har tullskrivaren vad beträffar Kalmar, Söderköping och Lödöse, med undantag för salt, registrerat så gott som enbart i »bona» eller i markvärde. Uppgifterna om varuslaget är rent sporadiska och tillåter inga slutsatser varken om de varor, som ingått i handeln eller om den betydelse, som olika varor haft. Annorlunda med införseln till Lübeck från Stockholm, den enda principiellt fullständigt registrerade. Åren 1399 och 1400 hade denna ett värde av 11.484 resp. 9.021 mark. I »bona» och markvärde har tullskrivaren härav registrerat för det förra året 1.595 1/2 mark, för det

<sup>34</sup> LECHNER, s. 91, 143, 196, 277: Saltpriset var före den 24 juni 1368 mest 10 mark, efter den 24. mest 12 mark. Av sammelposten, »pannus» och salt, har vid beräkningen hälften tillförts salt. KUMLIEN, KJ., Sverige och hanseaterna, s. 319 har omräknat lästetalsuppgifterna hos Koppe, s. 57 i tunnor »efter den för Lübeck vanligaste beräkningen, 18 tunnor per läst» och fått en utförsel till Stockholm 1368 och 1369 av 5.400 resp. 3.600 tunnor. Såväl 1368–1369 som 1398–1400 räknas emellertid i pundtullböckerna med 12 tunnor per läst. Förhållandet framgår av att en läst 1368 värderas till 9 mark, 4 tunnor till 3 mark samt 1398–1400 en läst till 12 mark, 9 tunnor till 9 mark.

<sup>35</sup> AGATS, A., Der hansische Baienhandel, s. 38, 52, 56, 57.

senare 2.128 1/2 mark. All övrig införsel är specificerad. Lübecks införsel från Stockholm har i mark varit av följande värde:

|                               | 1399              | 1400         |
|-------------------------------|-------------------|--------------|
| Osmund                        | 8.188             | 4.590        |
| Koppar                        | c. 460            | 224 1/2      |
| Smör, 130 tunnor à 3 mk       | 390               | 774          |
| Ost                           |                   | 12           |
| Tran                          | 223               | 423          |
| Gäddor                        |                   | 16           |
| Hampa                         | 24                |              |
| Pälsverk                      | 81                | 15           |
| Läder                         | 48                |              |
| Hudar                         | 54                | 114 1/2      |
| Schimmesen                    | 415               | 640 1/2      |
| Tjära                         |                   | 18           |
| Reventunna                    |                   | 60           |
| Salt                          |                   | 5            |
| Vas stales                    | 6                 |              |
| Reda pengar och ospecificerat | 1.595 1/2         | 2.128 1/2    |
|                               | <u>11.484 1/2</u> | <u>9.021</u> |

Den dominerande införselvaran har 1300–1400 varit osmund. År 1399 utgjorde den 71 % och 1400 50 % av Lübecks införsel från Stockholm. Kanske än mer. Osmund kan ingå i de ospecificerade varorna. Andra varor har, även om vissa kvantiteter av dem skulle ingå bland de ospecificerade varorna, varit av ringa betydelse.

För Lübecks införsel från Stockholm finns även uppgiften i pundtullboken för år 1368. Uppgifterna är följande:<sup>36</sup>

<sup>36</sup> I pundtullboken 1368 har tullskrivaren stundom infört endast namnen på befraktarna, många med ett »tenetur» och överstrukna. En förklaring av detta ger LECHNER, s. 34. Beträffande siffrorna se även LECHNER, s. 139, 192, 274, 276. Osmund, koppar, smör, fläsk, pälsverk och diverse är i pundtullboken sammanförda till ett belopp av 5.272 mark. Beloppet har, hur otillfredsställande detta än är, fördelats med lika delar på de olika varorna. Denna metod har även

|             | Mk                  |                       | Mk               |
|-------------|---------------------|-----------------------|------------------|
| Osmund      | 2.639 <sup>37</sup> | Pälsverk              | 657              |
| Koppar      | 2.025               | Hudar                 | 82               |
| Smör        | 7.840 <sup>38</sup> | Schimmesen            | 603              |
| Fläsk       | 21                  | Stål                  | 12               |
| Malt        | 360                 | Kvarnsten             | 28               |
| Mjöl        | 101                 | Falkar                | 50               |
| Tran        | 239                 | Reventunna            | 727              |
| Talg        | 137                 | Diverse sammelposter, |                  |
| Lin         | 60                  | uppgifter i mark-     |                  |
| Tyg         | 229                 | värde                 | 5.658 1/2        |
| Tyg och vax | 818                 |                       | <hr/> 22.286 1/2 |

Lübecks utförsel till Stockholm har samma år haft ett värde av 12.488 mark.<sup>39</sup> Handeln har sålunda haft en omslutning till ett värde av 34.774 mark.

Lübecks handel på Stockholm 1368 är till sin storlek enastående under 1300-talets senare årtionden. Den sjönk redan under följande år. Pundtullböcker är bevarade såväl för år 1369 som för åren 1378, 1379, 1381, 1383–1385 och 1398–1400. De visa följande värden i mark för handeln Lübeck-Stockholm.<sup>40</sup>

följts annorstädes. – Uppgifter om varuvärde saknas stundom i pundtullboken. Det har beräknats efter i denna förekommande värden: osmund till 30 mark lästen, koppar till 10 mark mesen, smör till 4 mark tunnan. Härigenom en något större slutsumma än hos LECHNER, s. 409. – Till här förtecknat gods kommer något gods utan angivet eller här beräknat värde. – Två av de på kontot »Stockholm eller Gotland», bokförda fartygen ha kommit från Stockholm. LECHNER, s. 274.

<sup>37</sup> Dessutom är osmund till ett beräknat värde av 75 mark, bokfört på kontot »Sverige eller Gotland» och till ett värde av 520 mark under Gotland.

<sup>38</sup> Dessutom är smör till ett värde av 1.300 1/2 mark, bokfört på kontot »Sverige eller Gotland» och till ett värde av 130 mark, bokfört på kontot »Stockholm eller Gotland».

<sup>39</sup> LECHNER, s. 406. Värdet av Lübecks utförsel till Stockholm 1368 är väsentligt större än 1369, 1398–1400. Orsaken torde vara, att 1368, pundtullens första år, även utförts varor från oförtullade lager.

<sup>40</sup> KOPPE, s. 6 och ovan s. 98. Koppe har kompletterat införseln från Stockholm med i versus Oldesloelistan registrerat gods, såvida detta tillhört Stock-

|      | Till Stockholm | Från Stockholm | Summa  |
|------|----------------|----------------|--------|
| 1369 | 5.980          | 10.440         | 16.420 |
| 1378 |                |                | 17.530 |
| 1379 |                |                | 15.170 |
| 1381 |                |                | 17.700 |
| 1383 |                |                | 20.800 |
| 1384 |                |                | 17.200 |
| 1385 |                |                | 17.500 |
| 1398 | 4.341 1/2      | 9.494 1/2      | 13.836 |
| 1399 | 6.920          | 11.484         | 18.404 |
| 1400 | 3.808          | 9.024          | 12.832 |

Endast två år 1383 och 1399 har handeln Lübeck-Stockholm nått en omslutning mellan omkring 18.500 och 21.000 mark. Övriga år har omslutningen varierat mellan omkring 13.000 och 18.000 mark. Varupriserna har under 1300-talets sista årtionden varit någorlunda stabila. Dock har kopparpriset stigit, osmundpriset fallit. Den normala handeln har sålunda haft en omslutning av omkring 13.000-21.000 mark.<sup>41</sup> Enastående är även den stora handeln på Kalmar och Söderköping 1368. Utförseln till den förra staden hade ett värde av 4.140 mark, till

---

holmshandlanden. »Das gelegentlich Ladungen die aus Stockholm in Lübeck ankamen und sofort in Richtung Oldenloe-Flandern weiter geleitet wurden, in den Zollisten für Oldesloe anstatt von Stockholm erscheinen, erklärt sich zwanglos.» Detta är ett antagande utan stöd i källmaterialet. Det är icke känt att från Stockholm infört gods omedelbart sändes vidare till Oldesloe-Flandern. I versus Oldesloelistan registrerat gods bör ha utförts från lager i Lübeck eller kommit landvägen dit. Genom denna komplettering med versus Oldesloelistan har den av Koppe framräknade summan för en svensk kopparinförsel 1368 till ett värde av omkring 4.300 och 1369 till ett värde av omkring 5.500 mark blivit för hög.

<sup>41</sup> KOPPE, s. 3, 8 har uppfattningen att Lübeck-Stockholmshandeln visar en minskning, en påfallande nedgång 1398-1400. Uppfattningen torde icke vara hållbar. Den låga omslutningssiffran 1398 torde ha sin förklaring i att pundtullboken för detta år inte omfattar hela året utan endast tiden 2 juni till 31 december, omslutningssiffran 1399 är den näst högsta tiden 1369-1399. Endast för året 1400 kan en nedgång konstateras, om tillfällig eller ej, kan inte fastställas.

den senare av 6.057  $\frac{1}{2}$  mark. Införselns värde var 6.177  $\frac{1}{10}$  resp. 7.692 mark. Eller tillsammans för Kalmar 10.317 mark och för Söderköping 13.749  $\frac{1}{2}$  mark.<sup>42</sup> Omslutningen av Lübeck's handel på Sverige i dess helhet har varit 58.840 mark.

Handeln Lübeck-Stockholm 1368 har sedan länge tilldragit sig forskningens intresse. Särskilt är detta fallet med den stora införseln av smör från Stockholm. Införseln har haft ett värde av 7.840 mark, vilket, om en tunna smör beräknas ha haft ett värde av 4 mark, motsvarar 1.960 tunnor. Även från Kalmar och Söderköping har 1368 införts betydande kvantiteter smör till Lübeck och från Nyköping en mindre kvantitet. Från Kalmar har kommit 654 tunnor till ett värde av 2.617 mark, från Söderköping 863 tunnor till ett värde av 3.461 mark och från Nyköping 68 tunnor till ett värde av 271  $\frac{1}{2}$  mark. Härtill kommer smör, som bokförts under kontona »Sverige eller Gotland» till ett värde av 1.430 mark. Om hälften härav beräknas ha kommit från Sverige, har 1368 från Sverige till Lübeck införts 3.724 tunnor till ett värde av 14.904 mark. Siffrorna tillåta emellertid icke slutsatsen, att Sverige normalt varit en storexportör av smör till Lübeck. Redan följande år, 1369, sjönk Lübeck's smörinförsel från Sverige till ett beräknat värde av 6.086 mark och 1399, 1400 var värdet av smörinförseln från Stockholm, den enda stad för vilken finns uppgifter, endast 390 resp. 774 mark.<sup>43</sup> Kvantitativt har nedgången i smörinförseln dock icke varit så stor som dessa siffror anger. Smörpriset har 1399–1400 varit 3 mk tunnan mot 4 mk 1368 och 3–3  $\frac{1}{2}$  mk 1369. Den stora smörinförseln till Lübeck från Sverige 1368 och 1369 är en engångsföreteelse. Detsamma gäller om de höga siffrorna för övrig utförsel och införsel till och från Sverige under år 1368. De har sin förklaring i de politiska

<sup>42</sup> LECHNER, s. 406, 408.

<sup>43</sup> Införseln av smör från Gotland har 1368, 1369 beräknats till ett värde av 2.961 och 2.498 mk. Gotland var dessa år icke ett svenskt land och har icke medräknats ovan. Något avvikande siffror hos KOPPE, s. 45.



förhållandena dessa år. Danmark var normalt den stora leverantören av smör till Lübeck.<sup>44</sup> Men 1368 och 1369 var det krig mellan Lübeck och Danmark och under kriget rådde handelsförbud, vilket med stränghet övervakades. Lübecks handel har dessa år i högre grad än normalt varit inriktad på de svenska städerna.

Lübecks införsel av osmund visar 1399 och 1400 en stark ökning i jämförelse med 1368. Kvantitativt är ökningen åtskilligt större än siffrorna anger. Priset på osmund var 1368 2 1/2 mark fatet. Åren 1399 och 1400 hade det sjunkit till 1 1/2 mark.

Kopparinförseln till Lübeck från Stockholm var 1399 och 1400 obetydlig. Den hade ett värde av endast omkring 460 resp. 224 1/2 mark och några större mängder koppar kan icke inrymmas i de ospecificerade varorna. År 1368 var den större, men av ett värde av endast 2.025 mark. Vissa kvantiteter koppar kan dock ingå i de ospecificerade varorna. De har kanske med rätta beräknats till ett värde av omkring 800 mark.<sup>45</sup> I pundtullboken 1368 finns därjämte under kontona »Gotland», »Sverige eller Gotland» och »Gotland eller Stockholm» en införsel av koppar till ett sammanlagt värde av 1.091 mark.

---

<sup>44</sup> Norge har icke, som man stundom menat, varit en storexportör av smör till Lübeck. I pundtullboken 1369-1370 finnes icke registrerat någon smörimport från Norge och värdet av ospecificerade varor har icke utrymme för någon storimport av smör. BRUNS, s. XXXV. SCHREINER, J., Pest og prisfall i senmiddelalderen, s. 80, har uppfattningen, att »til evidens framgår at nedgangen i den svenske smörutskipning ved slutten av 1300-årene ikke ble oppveid gjennom økt tilførsel til Lübeck fra Danmark eller Skåne. Som leverandør spilte iallfald de danske områder omkring Sundet en helt underordnet rolle ca. 1400». Uppfattningen är grundad på pundtullböckernas uppgifter om Skånemarknaden och är riktig för de två månader, som denna pågick. Men Schreiner har inte känt, att pundtullböckerna har särskilda konton för Lübecks handel på Danmark. Jfr SCHREINER, J., Bemerkungen zum Hanse-Norwegen Problem. Hansische Geschichtsblätter 1954, s. 71, BLOM, GRETHE AUTHÉN, Hansestäderna och Norden, s. 28.

<sup>45</sup> KOPPE, s. 21. Om Koppes beräkning av kopparinförseln jfr även s. 19.

TABELL 11

Antal befraktare och godsvärdet av Lübecks utförsel till Stockholm 1399-1400

| Mark      | 1399             |                  |      | 1400             |                  |      |
|-----------|------------------|------------------|------|------------------|------------------|------|
|           | Antal befraktare | Godsvärde i mark | %    | Antal befraktare | Godsvärde i mark | %    |
| 1-50      | 36               | 856              | 12,5 | 20               | 484 1/2          | 12,8 |
| 51-100    | 18               | 1.169 1/2        | 16,9 | 9                | 700 1/2          | 18,5 |
| 101-150   | 9                | 1.062 1/2        | 15,3 | 5                | 660              | 17,3 |
| 151-200   | 2                | 394 1/2          | 5,7  | 2                | 313 1/2          | 8,2  |
| 201-250   |                  |                  | 0    | 1                | 208 1/2          | 5,4  |
| 251-300   | 1                | 294              | 4,2  | 1                | 256              | 6,7  |
| 301-350   | 1                | 330              | 4,8  |                  |                  | 0    |
| 351-400   |                  |                  | 0    |                  |                  | 0    |
| 401-450   |                  |                  | 0    |                  |                  | 0    |
| 451-500   |                  |                  | 0    | 1                | 465              | 12,2 |
| 501-550   | 2                | 1.081            | 15,6 |                  |                  | 0    |
| 576       | 1                | 576              | 8,3  |                  |                  | 0    |
| 720       |                  |                  | 0    | 1                | 720              | 18,9 |
| 1.156 1/2 | 1                | 1.156 1/2        | 16,7 |                  |                  |      |
| Summa     | 71               | 6.920            | 100  | 40               | 3.808            | 100  |

Gotland var 1368 icke svenskt land och icke heller något kopparproducerande land. Det är ovisst, varifrån den härifrån utförda kopparn ursprungligen kommit, om från Falun eller Ungern. Om denna koppar kommit från Sverige, skulle utförseln från Sverige 1368 haft ett värde av 3.916 mark. Kopparpriset var emellertid icke detsamma 1368 och 1399, 1400. Det var förra året 10 mark för skeppundet och senare 12 1/2-13 1/2 resp. 12-13 mark.<sup>46</sup> Kvantitativt har sålunda Lübecks införsel av koppar 1399-1400 varit åtskilligt mindre än siffrorna utvisar.

Lübeck har 1368 och 1399, 1400 infört koppar från Sverige, men införseln har icke varit av mera betydande storlek. Huvud-

<sup>46</sup> KOPPE, s. 62.

TABELL 12

Antal befraktare och godsvärdet av Lübecks införsel från Stockholm 1399-1400

| Mark    | 1399                  |                     |      | 1400                  |                     |      |
|---------|-----------------------|---------------------|------|-----------------------|---------------------|------|
|         | Antal be-<br>fraktare | Godsvärde<br>i mark | %    | Antal be-<br>fraktare | Godsvärde<br>i mark | %    |
| 1-50    | 73                    | 1.889               | 16,5 | 65                    | 1.624               | 18,1 |
| 51-100  | 23                    | 1.705               | 14,8 | 24                    | 1.746               | 19,3 |
| 101-150 | 5                     | 571                 | 5,0  | 8                     | 966                 | 10,7 |
| 151-200 | 6                     | 1.052               | 9,2  | 2                     | 343                 | 3,8  |
| 201-250 | 4                     | 876                 | 7,6  |                       |                     | 0    |
| 251-300 | 1                     | 291                 | 2,5  | 5                     | 1.423               | 15,8 |
| 301-350 |                       |                     | 0    |                       |                     |      |
| 351-400 | 1                     | 360                 | 3,1  | 2                     | 729                 | 8,1  |
| 401-450 | 1                     | 427                 | 3,7  |                       |                     | 0    |
| 451-500 | 1                     | 452                 | 3,9  |                       |                     | 0    |
| 501-550 | 1                     | 543                 | 4,7  | 1                     | 531                 | 5,9  |
| 558     | 1                     | 558                 | 4,9  |                       |                     | 0    |
| 717     |                       |                     |      | 1                     | 717                 | 7,9  |
| 942     |                       |                     |      | 1                     | 942                 | 10,4 |
| 1.134   | 1                     | 1.134               | 9,9  |                       |                     |      |
| 1.626   | 1                     | 1.626               | 14,2 |                       |                     |      |
| Summa   | 119                   | 11.484              | 100  | 109                   | 9.921               | 100  |

mängden av den koppar, med vilken hansestädernas köpmän vid denna tid handlade i Östersjöområdet, kom icke från Sverige och Falu koppargruva. Den kom från Ungern och utfördes från främst de preussiska städerna. Pundtullboken från Thorn 1370-1371 är härvid upplysande. Den är ofullständig och innehåller endast 297 uppteckningar. Men enligt dessa har i Thorn erlagts pundtull för koppar till ett värde av omkring 14.260 preussiska mark, vilket motsvarar omkring 9.500 lübeckiska mark.<sup>47</sup> Hur mycket koppar, som utförts från Danzig och andra preussiska städer är okänt.<sup>48</sup>

<sup>47</sup> En mass. cupri har i pundtullboken något växlande värde. Det har här beräknats till 4 preussiska mark.

<sup>48</sup> ROCZNIK GDÁNSKI, VII i VIII, s. 281. Den även här tryckta »Hiesige Thorn-

TABELL 13

Antal befraktare och godsvärdet av Lübecks handel på Stockholm 1399-1400

| Mark    | 1399                  |                     |      | 1400                  |                     |      |
|---------|-----------------------|---------------------|------|-----------------------|---------------------|------|
|         | Antal be-<br>fraktare | Godsvärde<br>i mark | %    | Antal be-<br>fraktare | Godsvärde<br>i mark | %    |
| 1-50    | 76                    | 1.917               | 10,4 | 68                    | 1.758               | 13,7 |
| 51-100  | 27                    | 1.896               | 10,3 | 22                    | 1.595               | 12,4 |
| 101-150 | 13                    | 1.597               | 8,7  | 12                    | 1.476               | 11,5 |
| 151-200 | 9                     | 1.589               | 8,7  | 6                     | 1.023               | 8,0  |
| 201-250 | 2                     | 454 1/2             | 2,5  | 2                     | 447                 | 3,5  |
| 251-300 | 6                     | 1.662               | 9,0  | 4                     | 1.149               | 9,0  |
| 301-350 | 1                     | 330                 | 1,8  |                       |                     |      |
| 351-400 | 1                     | 360                 | 2,0  | 1                     | 352                 | 2,7  |
| 401-450 |                       |                     |      |                       |                     |      |
| 451-500 | 1                     | 456                 | 2,5  | 1                     | 465                 | 3,6  |
| 501-550 |                       |                     |      | 3                     | 1.590               | 12,4 |
| 551-600 | 4                     | 2.270               | 12,3 | 1                     | 580                 | 4,5  |
| 668 1/2 | 1                     | 668 1/2             | 3,6  |                       |                     |      |
| 732     |                       |                     |      | 1                     | 732                 | 5,7  |
| 1.093   | 1                     | 1.093               | 5,9  |                       |                     |      |
| 1.662   |                       |                     |      | 1                     | 1.662               | 13,0 |
| 1.821   | 1                     | 1.821               | 9,9  |                       |                     |      |
| 2.290   | 1                     | 2.290               | 12,4 |                       |                     |      |
| Summa   | 144                   | 18.404              | 100  | 122                   | 12.829              | 100  |

## 9

Slutligen frågan: har Lübecks handel på Sverige bedrivits av småhandlande eller storköpmän? Svaret på frågan ger en

sche Kaufleute aus dem 14-ten Jahrhundert u. veracciz. Waaren gezahltes Pfundgeld» bokför även en kopparutförelse av högt värde. I Lübecks pundtullbok 1368 bokföres en befraktare, dominus Hindrich de Loo, för 84 mesen koppar till ett beräknat värde av 840 mark, för vilka han betalt pundtull i Danzig. LECHNER, s. 123, nr 244. I två tillfälligt bevarade pundtullkvitton från Danzig 1368 bokföres ej beräkningsbar mängd koppar. Även från Stralsund och Stettin har samma år utförts koppar till Lübeck. Från den förra staden har utförts koppar och osmund till ett värde av 1.434 2/3 mark. LECHNER, s. 329, nr 43, 45; s. 354, nr 8, 9; s. 357, nr 13, 19, 24.

TABELL 14

## Antal befraktare och godsvärdet av Lübecks handel på Kalmar 1399-1400

| Mark      | 1399                  |                     |      | 1400                  |                     |      |
|-----------|-----------------------|---------------------|------|-----------------------|---------------------|------|
|           | Antal be-<br>fraktare | Godsvärde<br>i mark | %    | Antal be-<br>fraktare | Godsvärde<br>i mark | %    |
| 1-50      | 40                    | 935                 | 16,1 | 29                    | 747                 | 12,1 |
| 51-100    | 19                    | 1.319 1/2           | 22,8 | 17                    | 1.165 1/2           | 18,8 |
| 101-150   | 4                     | 464 1/2             | 8,0  | 5                     | 588                 | 9,5  |
| 151-200   | 2                     | 348                 | 6,0  | 2                     | 331 1/2             | 5,3  |
| 201-250   | 2                     | 457                 | 7,9  | 3                     | 693 1/2             | 11,2 |
| 251-300   | 2                     | 650                 | 11,2 | 2                     | 561                 | 9,1  |
| 301-350   |                       |                     |      | 1                     | 313 1/2             | 5,1  |
| 351-400   |                       |                     |      |                       |                     |      |
| 424 1/2   |                       |                     |      | 1                     | 424 1/2             | 6,8  |
| 510       | 1                     | 510                 | 8,8  |                       |                     |      |
| 1.113     | 1                     | 1.113               | 19,2 |                       |                     |      |
| 1.366 1/2 |                       |                     |      | 1                     | 1.366 1/2           | 22,1 |
| Summa     | 71                    | 5.797               | 100  | 61                    | 6.191               | 100  |

TABELL 15

## Antal befraktare och godsvärdet av Lübecks handel på Söderköping 1399-1400

| Mark    | 1399                  |                     |      | 1400                  |                     |      |
|---------|-----------------------|---------------------|------|-----------------------|---------------------|------|
|         | Antal be-<br>fraktare | Godsvärde<br>i mark | %    | Antal be-<br>fraktare | Godsvärde<br>i mark | %    |
| 1-50    | 30                    | 774 1/2             | 19,6 | 29                    | 764 1/2             | 14,9 |
| 51-100  | 17                    | 1.154 1/2           | 29,1 | 19                    | 1.350               | 26,1 |
| 101-150 | 6                     | 744 1/2             | 18,8 | 8                     | 951 1/2             | 18,4 |
| 151-200 | 2                     | 347                 | 8,8  | 6                     | 981                 | 19,0 |
| 201-250 | 1                     | 249                 | 6,3  | 1                     | 238 1/2             | 4,6  |
| 251-300 | 1                     | 270                 | 6,8  | 2                     | 552                 | 10,7 |
| 301-350 |                       |                     |      | 1                     | 327                 | 6,3  |
| 421 1/2 | 1                     | 421 1/2             | 10,6 |                       |                     |      |
| Summa   | 58                    | 3.961               | 100  | 66                    | 5.164 1/2           | 100  |

TABELL 16

## Antal befraktare och godsvärdet av Lübecks handel på Lödöse 1399-1400

| Mark    | 1399             |                  |      | 1400             |                  |      |
|---------|------------------|------------------|------|------------------|------------------|------|
|         | Antal befraktare | Godsvärde i mark | %    | Antal befraktare | Godsvärde i mark | %    |
| 1-50    | 26               | 671 ½            | 21,0 | 22               | 702 ½            | 31,6 |
| 51-100  | 16               | 1.053            | 33,0 | 11               | 789              | 35,3 |
| 101-150 | 4                | 522              | 16,3 | 1                | 135              | 6,0  |
| 151-200 | 3                | 481 ½            | 15,1 | 2                | 382 ½            | 17,1 |
| 201-250 | 1                | 201              | 6,3  | 1                | 223 ½            | 10,0 |
| 251-300 | 1                | 266              | 8,3  |                  |                  |      |
| Summa   | 51               | 3.195            | 100  | 37               | 2.232 ½          | 100  |

fördelning på befraktare av värdet av från Lübeck utförda och till Lübeck införda varor.

Av tabellerna 11-16 framgår, att de små och medelstora fraktposterna har varit relativt många i Stockholmshandeln. År 1399 var de 103 av 144 och 1400 var de 90 av 122. Men de små och medelstora handlandena har icke som i Danmarkshandeln behärskat större delen av handeln. Den ekonomiska makten har i Stockholmshandeln liksom i Bergenhandeln legat hos storköpmännen. I Kalmar- och särskilt i Söderköpingshandeln har småhandlarna haft större betydelse. I Lödösehandeln har de spelat huvudrollen.

### VI. Tyska eller nordiska skeppare och befraktare

Det återstår frågorna: vad kan ur pundtullböckerna utläsas om de skeppare, som seglat mellan Lübeck och de nordiska rikena och vad om befraktarna?

Pundtullböckerna ger namnen på dessa skeppare, i regel även uppgifter om värdet av den last, som de haft ombord. De ger även namnen på befraktarna och värdet av det gods, som

dessa utfört från eller infört till Lübeck. Ur andra lübeckska och hanseatiska källor kan framletas notiser om åtskilliga av dessa skeppare och befraktare.<sup>1</sup> Men den stora huvudmängden av dem är endast känd genom namnen i pundtullböckerna. Vad har dessa namn att säga om skeppare och befraktare?

Namnen är tyska (frisiska) och nordiska. En undersökning av dessa namn bör ge ett svar på frågan, i vilken utsträckning Lübecks sjöfart och handel på de nordiska rikena handhafs av tyskar och personer av tysk härkomst eller av danskar, norr- män och svenskar. Ett osäkerhetsmoment finns i en sådan undersökning. I åtskilliga fall är icke möjligt avgöra, om nam- nen är tyska eller nordiska. Samma namn är i bruk både i norra Tyskland och i de nordiska rikena. Men betydelsen härav tål ej att överdrivas. De namn, som kan fastställas vara tyska eller nordiska, är dominerande i sjöfarten och handeln på Norge, Skånemarknaden och Sverige. Osäkerheten gäller Danmark. Beträffande namnen i Danmarkstrafiken och Danmarkshandeln kan endast approximativt beräknas, om de är tyska eller danska.<sup>2</sup>

Vi vänder oss först till namnen på de skeppare, som seglat på Bergen, Skånemarknaden och Sverige. Undersökningen har för Bergenfarten inriktats på pundtullboken 1398, den enda för ändamålet användbara under perioden 1398-1400, och för farten på Skånemarknaden och Sverige på pundtullboken 1400. Resultatet, räknat efter antalet resor, framgår av upp- ställningen s. 112.

Sjöfarten på Bergen, Skånemarknaden och de svenska stä- derna har helt eller nära helt bedrivits av skeppare med tyska namn. Likartade förhållanden råder i fråga om befraktarna.

---

<sup>1</sup> Med stor framgång och lärdom har detta skett beträffande skeppare och befraktare på Stockholm, Kalmar och Lödöse av Koppe i här tidigare anförda arbeten.

<sup>2</sup> Docent Karl Hyldgaard-Jensen har välvilligt bistått mig vid bestämmandet av tyska och danska namn.

|           | Tyska<br>namn    | Nordiska<br>namn |             | Tyska<br>namn    | Nordiska<br>namn |
|-----------|------------------|------------------|-------------|------------------|------------------|
| Bergen    | 23 <sup>3</sup>  |                  | Dragör      | 522 <sup>7</sup> | 14 <sup>8</sup>  |
| Falsterbo | 162              | 4                | Stockholm   | 25               |                  |
| Skanör    | 29 <sup>4</sup>  | 7                | Kalmar      | 22 <sup>9</sup>  |                  |
| Ystad     | 33 <sup>5</sup>  | 2                | Söderköping | 18               | 4                |
| Malmö     | 308 <sup>6</sup> | 10               | Lödöse      | 13 <sup>10</sup> | 1                |

<sup>3</sup> En skeppare, Tymme Swarte, har ett namn, som kan vara norskt eller tyskt.

<sup>4</sup> Två skeppare, Johannes Langhe och Hannes Jonessone har namn, som kan vara danska eller tyska. Skepparen Bornholm tillhör en tysk släkt. BRUNS, FR., Die Lübecker Bergenfahrer, s. 43, LECHNER, s. 432.

<sup>5</sup> En skeppare, Marquard Oue, som gjort 4 resor, har ett namn, som kan vara danskt eller tyskt.

<sup>6</sup> Fem skeppare, som gjort 11 resor, har namn, som kan vara danska eller tyska.

<sup>7</sup> Trettiofem skeppare, som gjort 42 resor, har namn, som kan vara danska eller tyska.

<sup>8</sup> Tretton av dessa skeppares fartyg har haft ett värde av endast 4<sup>1/2</sup>-12 mark.

<sup>9</sup> En skeppare, Johan Langhe, har ett namn, som kan vara svenskt eller tyskt.

<sup>10</sup> Två skeppare, Peter Mickelssone och Jesse Nickelssone, som gjort 3 resor, har namn, som kan vara svenska eller tyska.

Av de 170 befraktarna till och från Bergen har endast en, Bertram Hardeknut, ett namn, som synes vara norskt. Han har förtullat varor för den obetydliga summan av 21 mark. Antalet exportörer från Lübeck till Skånemarknaden har 1400 varit 643, importörerna till Lübeck 793. De förra har förtullat varor till ett värde av 41.005<sup>3/4</sup> mark, de senare till ett värde av 81.408<sup>1/2</sup> mark. Bland dessa många exportörer och importörer är danska namn en sällsynthet. Endast 15, som förtullat varor till ett värde av 415<sup>1/2</sup> mark.<sup>11</sup> Antalet befraktare på fartyg, som seglat på Sverige är 286, som tillsammans förtullat varor till ett värde av 26.417 mark. Av dessa har 17 svenska

<sup>11</sup> Tjugoen befraktare, som förtullat varor till ett värde av 418 mk har namn, som kan vara danska eller tyska.



namn och har förtullat varor till ett värde av 1.417 mark. På Stockholm och en befraktare faller härav 253 1/2 mark, på Kalmar och 6 befraktare 699 1/2 mark, på Söderköping och 8 befraktare 390 mark, på Lödöse och 2 befraktare 74 mark.<sup>12</sup>

De resultat i fråga om skeppare och befraktare och av dem förtullade varor, som här utvunnits för Bergen 1398 och de svenska städerna 1400 överensstämmer väl med de resultat, som vunnits av en tidigare forskning. Denna har på grundval av namnen i de bevarade pundtullböckerna 1368-1399 kunnat fastställa, att handeln mellan Lübeck och Bergen uteslutande låg på tyska händer,<sup>13</sup> och att sjöfarten och handeln under samma tid mellan Lübeck och de svenska städerna nära nog helt behärskades av tyskar eller personer av tysk härkomst. Skeppare och befraktare med svenska namn är undantag i Lübecks pundtullböcker 1368-1400.<sup>14</sup> Ett förhållande är värt uppmärksamhet. Det har i svensk historieskrivning icke sällan framhållits, att det andliga och världsliga frälset utskeppat sina produkter på egna fartyg. Inga namn i Lübecks pundtullböcker 1368 och 1398-1400 förräder emellertid, att de burits av svenska andliga eller världsliga frälsemän.

De resultat, som utvunnits om skeppare och befraktare i Skånefarten år 1400 är däremot nya. De bekräftas av pundtullböckerna 1398-1399. De är kanske överraskande. Man skulle väntat, att skeppare och befraktare med danska namn spelat en mera framträdande roll.

---

<sup>12</sup> Aderton befraktare har namn som kan vara tyska eller svenska och förtullar varor till ett värde av 1.265 mark. På Stockholm och 5 befraktare faller härav 361 mark, på Kalmar och 4 befraktare 189 1/2 mark, på Söderköping och 7 befraktare 639 mark och på Lödöse och 2 befraktare 75 1/2 mark. Jfr KOPPE, W., Kalmar und Lödöse im 14. Jahrhundert, s. 13.

<sup>13</sup> BRUNS, s. L.

<sup>14</sup> KOPPE, W., Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte, s. 14, 257; DENSAMME, Das mittelalterliche Kalmar. Hansische Geschichtsblätter 1942-1943, s. 199, 211, 216; DENSAMME, Lübeck und Lödöse im 14. Jahrhundert, s. 9, 13, 16.

En helt annan bild ger pundtullboken 1400 i dessa stycken av sjöfarten och handeln mellan Lübeck och Danmark. Efter antalet resor räknat är skepparna med tyska namn 150, de med danska 262 och de vars proveniens ej kunnat avgöras 96.

Skeppare med danska namn är i majoritet i Danmarksfarten. Danmark intar en särställning i sjöfarten mellan Lübeck och de nordiska rikena. Förklaringen härtill är att söka i att, som här tidigare påvisats (s. 88), sjöfarten mellan Lübeck och Danmark i stor utsträckning torde ha bedrivits av främst danska bönder och småköpmän. Resultatet är av värde. Av kanske lika stort värde är att söka fastställa i vilken utsträckning godset transporterats mellan Lübeck och Danmark på fartyg, vilkas skeppare haft tyska eller danska namn. Bokföringen i pundtullboken tillåter en ungefärlig uppdelning av godset på dessa skeppare efter godsets värde. Resultatet är 10.180 mark för de med tyska namn, 16.500 mark för de danska och 8.000 mark för de, som ej med säkerhet kunnat fastställas.

Skeppare med danska namn har sålunda icke blott i antal utan även i fråga om godstransportens värde hävdad sig väl i konkurrensen med skeppare med tyska namn.

Antalet befraktare på de fartyg, som seglat mellan Lübeck och Danmark har 1400 varit minst 609, därav 330 med tyska och 175 med danska namn samt 104 med tyska eller danska namn.

Det förtullade godset fördelar sig i markvärde på följande sätt: tyska namn 16.150, danska namn 9.650 och tyska eller danska namn 8.880.

Handeln mellan Lübeck och Danmark har i större utsträckning än sjöfarten bedrivits av män med tyska namn.

De skeppare och befraktare med tyska namn, som seglat och handlat mellan Lübeck och Bergen är utan tvivel tyskar. Tyskarna i Bergen var fast organiserade i hansekontoret i Bergen och levde i viss isolering från Bergens och det övriga Norges norska befolkning. Lübecks och även övriga tyska städers för-

bindelser med Danmark och Sverige hade en väsentligt olika karaktär. Det kunde väl hända, att en förmögen svensk på äldre dagar flyttade till Lübeck och tillbragte sina sista dagar där, men de livliga förbindelserna hade, så vitt känt, icke medfört någon invandring av betydelse till Lübeck och andra tyska städer från Danmark eller Sverige. Skeppare och befraktare med danska och svenska namn är sålunda otvivelaktigt danskar och svenskar. Till Danmark och i än högre grad till Sverige hade däremot vid tiden omkr. 1400 under två århundraden pågått en stark invandring av tyskar, av adel och adelstjänare, av köpmän och hantverkare. En skeppare och en befraktare med ett tyskt namn kan sålunda tillhöra en tysk släkt, som under en eller flera generationer varit hemmahörande i Danmark eller Sverige. De har varit av tysk härkomst, men kan ha räknat sig själv och räknats av andra som danska eller svenska män. De danska och svenska skepparnas och befraktarnas antal kan sålunda vara större än namnen ange.

## VII. *Slutord*

### I

Lübecks pundtullböcker och pundtullkvitton är ett för Nord-europas sjöfarts- och handelshistoria under medeltiden unikt källmaterial. Det ger konkret kunskap, låt vara i minimisiffror, om Lübecks sjöfart och handel på Skånemarknaden 1368 och 1398-1400, på Danmark 1398-1400, på Bergen, Stockholm och Lödöse under en följd av år under 1300-talets sista årtionden, på Kalmar och Söderköping under vissa år samma tid. Den kunskap, som pundtullmaterialet ger, är sålunda, med undantag för sjöfarten och handeln på Danmark, icke inskränkt till en kortare tid. Med vissa, mestadels av politiska förhållanden och växlande priser beroende kastningar råder en påfallande samstämmighet mellan de siffror, som kan utvinnas ur pundtullmaterialet för de olika åren. Det ligger däri en be-

stämd antydan om att den kunskap, som pundtullböckerna 1398–1400 ger, inte är tillfällig utan har giltighet för senare hälften av 1300-talet.

Lübeck var under denna tid den dominerande staden i de nordiska rikenas utrikes sjöfart och handel. Källmaterialet har, dock med undantag för Skånemarknaden, ytterligt ringa att berätta om den betydelse, som andra hansestäder haft i denna sjöfart och handel. De nordiska kungarna har utfärdat privilegie- och skyddsbrev och slutit överenskommelser med dessa städer. Men i vilken utsträckning och under vilken tid, som dessa utnyttjats och gällt, är okänt. I källmaterialet kan även uppletas tyska köpmän, som hört hemma i andra städer än Lübeck, men om deras handelsförbindelser gått till hemstaden, till Lübeck eller andra städer, kan sällan fastställas. Sifferuppgifter om de nordiska rikenas sjöfart och handel med andra städer än Lübeck saknas helt. Från källornas tystnad kan icke dragas några slutsatser. Men det är värt uppmärksamhet, att den starka uppblomstringen av Danzigs, Revels och Rigas sjöfart och handel tillhör tiden efter år 1400. Den sammanhänger med den omläggning av Östersjöhandeln, som under senmedeltiden kom genom den direkta sjöförbindelsen mellan Västeuropa och Östersjöländerna och holländarnas handel med dessa länder.

## 2

Slutligen: en kort sammanfattning av här tidigare vunna resultat om Lübecks sjöfart och handel på de nordiska rikena.

Pundtullböckerna 1398–1400 visar, att Lübecks sjöfart varit inriktad främst på Skånemarknaden. Åren 1398–1400 har i medeltal årligen omkring 1.100 fartyg seglat mellan Lübeck och Skånemarknaden. Det absoluta antalet fartyg har 1399 varit omkring 740 och 1400 omkring 630. Sjöfarten har främst bedrivits med medelstora och små fartyg och därutöver med en hel flotta av fiskebåtar. Sjöfarten på Danmark utanför

Skånemarknaden har bedrivits av små, till större delen mycket små fartyg. Deras antal har 1399 och 1400 varit omkring 282 resp. 255 och de har gjort omkring 542 resp. 508 resor. På Bergen har seglat de stora fartygen, delvis de största, som förekommer i Lübecks sjöfart. Deras antal har 1399 och 1400 varit 29 resp. 30 och de har gjort 35 resp. 34 resor. I Lübeck-Sverigesjöfarten har med något undantag seglat endast medelstora och små fartyg. Deras antal har 1399 och 1400 varit 48 resp. 47 och de har gjort 82 resp. 80 resor. Trampfart har dominerat inom sjöfarten under senare hälften av 1300-talet.

Handeln bedrevs under medeltiden väsentligen på marknader och Skånemarknaden var den största av dessa i de nordiska rikena. Lübecks handel var koncentrerad till denna. Under förutsättning att från Västeuropa importerade varor utförts i lika proportion från Lübeck till de nordiska rikena har värdet av Lübecks handel på Skånemarknaden varit väsentligt större än på samtliga de nordiska rikena i övrigt. Värdet av denna var 1399 omkring 157.500 mark, på samtliga de nordiska rikena omkring 94.000 mark. Skånemarknaden låg i Danmark. Inräknat Skånemarknaden var Danmark Lübecks avgjort största handelspartner i Norden. Omslutningen av handeln på Danmark-Skånemarknaden var 1399 omkring 194.000 mark, 1400 omkring 157.500 mark. Norge och Sverige har i jämförelse härmed spelat en underordnad roll i Lübecks handel på Norden. Omslutningen av Lübecks handel på Norge har 1399 varit omkring 25.500 mark. Handeln på Sverige i sin helhet har 1399 haft en omslutning av omkring 32.000 mark och 1400 av omkring 27.000 mark. Införseln till Lübeck från de nordiska rikena, vilken principiellt är fullständigt bokförd i pundtullböckerna, kan 1399 endast beräknas för Skånemarknaden, Bergen och Stockholm samt 1400 för Skånemarknaden och Stockholm. Den har 1399 för Skånemarknaden haft ett värde av omkring 116.500 mark, för Bergen av omkring 17.000 mark, för Stockholm av omkring 11.500 mark. Följande år har den

för Skånemarknaden haft ett värde av omkring 81.500 mark, för Stockholm av omkring 9.500 mark.

Av städerna i de nordiska rikena har ur handelssynpunkt Malmö 1399–1400 haft störst betydelse för Lübeck. Omslutningen av Lübecks handel på Malmö var 1399 omkring 60.000 mark, på Bergen, Stockholm och övriga svenska städer inalles omkring 57.000 mark och på Danmark utanför Skånemarknaden 37.000 mark. År 1400 har omslutningen av Lübecks handel på Malmö varit omkring 49.500 mark.<sup>1</sup> På Stockholm och övriga svenska städer, de enda, för vilka den detta år kan beräknas, 27.000 mark. Införseln till Lübeck från Malmö hade 1399 ett värde av omkring 44.000 mark, från Bergen och Stockholm av omkring 29.000 mark. Följande år hade införseln från Malmö sjunkit till omkring 33.500 mark och från Stockholm till omkring 9.500 mark. Lübecks stora handel på Malmö var en säsonghandel. Den pågick under två sensommarmånader. Men Malmö var icke som Skanör och Falsterbo en öde och övergiven ort under årets övriga månader. Det skrivna källmaterialet har icke mycket att berätta om Malmö under dessa månader. Men Malmö S:t Petri kyrka, en av Danmarks största kyrkor, vittnar om stadens betydelse även under den tid, som Skånemarknaden icke pågick.

Av Lübecks utförselvaror till de nordiska rikena kan saltmängden till Skånemarknaden 1398–1400 i medeltal beräknas till 14.746 tunnor, till Danmark 1399–1400 i medeltal till 3.870 tunnor, och till Sverige 1399–1400 i medeltal till 3.570 tunnor. År 1368 var den till Skånemarknaden och Sverige omkring 20.000 resp. 9.900 tunnor. Från Skånemarknaden införde Lübeck 1398–1400 i medeltal 68.158 tunnor sill och 1368 omkring 76.000 tunnor. Pundtullböckerna 1399–1400 registrerar även nära fullständigt de till Lübeck från Stockholm införda varorna och värdet av dessa. Införseln av osmund var den do-

<sup>1</sup> Sifferuppgifterna om handeln Lübeck-Malmö från CURT WEIBULL, s. 27, 28, 45.

minerande. Den hade i medeltal dessa år ett värde av omkring 6.500 mark och utgjorde 71 % och 50 % av införseln 1399 resp. 1400. År 1368 var smör, osmund och koppar de mest betydande införselvarorna. Men Lübeck var ingen storimportör av svensk koppar. Den koppar, med vilken dessa tiders köpmän i Östersjöområdet handlade, kom väsentligen från Ungern över de preussiska städerna.

Lübecks sjöfart och handel på de nordiska rikena har 1400 i största utsträckning bedrivits av skeppare och handlande med utpräglad tyska namn. I sjöfarten och handeln på Norge, Sverige och Skånemarknaden har dessa dominerat. Rent nordiska namn förekommer icke bland skeppare och handlande på Bergen och på Sverige och Skånemarknaden endast undantagsvis. I sjöfarten och handeln på Danmark har däremot skeppare och handlande med danska namn varit av stor betydelse.

### 3

På 1360-talet gick Valdemar Atterdag till angrepp mot Lübecks och hansestädernas privilegier på Skånemarknaden. I hansestädernas intresse låg alltid fred, endast i nödfall gick de i krig. Under några år sökte hansestäderna också genom underhandlingar med Valdemar Atterdag få sina krav på privilegier och fredliga förhållanden till sjöss tillfredsställda. Men underhandlingarna blev resultatlösa. Det brast även i sammanhållning mellan hansestäderna. De vendiska städerna med Lübeck i spetsen och städerna i Preussen och vid Nordsjön hade delvis starkt skilda handelsintressen. Valdemar Atterdags aggressiva politik förenade emellertid hansestäderna i Kölnerkonfederationen 1367. Under Lübecks ledning gick hansestäderna i krig. Pundtullböckernas uppgifter om Lübecks sjöfart och handel ger ett svar på frågan om de djupast liggande orsakerna till Lübecks politik. De visar, att Lübecks sjöfart och handel på Skånemarknaden var en av livsnerverna i Lübecks ekonomiska liv. Lübecks innevånareantal under senare hälften av 1300-

talet har beräknats till omkring 18.000–20.000. Tusentals av dem, köpmän, skeppare och sjöfolk har varit direkt intresserade i sjöfart och handel på Skånemarknaden.

*Curt Weibull*

#### ZUSAMMENFASSUNG

Vom Jahr 1362 an erhoben die Hansastädte zeitweise einen neuen Zoll, den sog. Pfundzoll. Von der Buchführung, die dieser veranlasste, ist im Lübecker Staatsarchiv eine Reihe von Zollbüchern aus dem 14. 15. und 16. Jahrhundert aufbewahrt. Es sind Kassenbücher, die mit besonderen Konten für diejenigen Städte und Länder angelegt sind, mit denen Lübeck Handel zur See trieb.

Die Lübecker Pfundzollbücher sind ein einzig dastehendes Quellenmaterial für die Schifffahrts- und Handelsgeschichte Nordeuropas während des Mittelalters. Sie müssen jedoch mit Vorsicht verwertet werden. Laut den geltenden Bestimmungen sollte der Pfundzoll in jeder Hansastadt für auslaufende Schiffe und für ausgeschifftes Gut erhoben werden sowie für Schiff und Gut aus Häfen, in denen kein Pfundzoll erhoben wurde. Gegen Vorzeigung der Quittung über den entrichteten Pfundzoll sollte das Gut dann zollfrei in eine andere Hansastadt eingeführt und auch aus einer anderen Hansastadt ausgeführt werden können. Folglich sind Schiffer und Befrachter, die ihren Pfundzoll in anderen Hansastädten bezahlt haben, nicht in die Lübecker Pfundzollbücher eingetragen worden. Eine Ausnahme bildet das älteste bewahrte Pfundzollbuch von 1368. Vor dem 8. Mai 1368 hat der Zollbeamte Schiffe und Güter gebucht, die aus Reval und Riga kamen und vor dem 1. Oktober auch die Einfuhr von Oldesloe, mit anderen Worten die Einfuhr von Westeuropa. Das Pfundzollbuch 1368 wird auch von einer bedeutenden Anzahl Quittungen über Pfundzoll, der an die Schonenmärkte entrichtet worden war, ergänzt. Aus diesen Verhältnissen können wertvolle Schlüsse gezogen werden. Der Handel nach diesen Orten ist von grossem Umfang gewesen (S. 17, 28).

Das Pfundzollbuch 1368 hat keine Angaben über Dänemark und Norwegen, weil Lübeck mit diesen beiden Mächten in Krieg stand. Was Schweden und Gotland anbelangt, sind indessen prinzipiell alle von dort in Lübeck eintreffenden Schiffe und die gesamte Einfuhr mit beinahe vollständigem Rechenschaftsbericht über



eingeführte Waren und deren Zollwert in Lübeck gebucht und ausserdem die Ausfuhr von Lübeck mit Ausnahme von bereits verzolltem Gut. Der Handel nach Schweden hat 1368 einen bedeutenden Umsatz gehabt, besonders was die Einfuhr von Butter nach Lübeck anbelangt. Lübecks grosser Handel nach Schweden im Jahre 1368 ist jedoch eine einmalige Erscheinung. Auf Grund des Krieges zwischen Lübeck und Dänemark ist Lübecks Handel mehr als normal auf Schweden eingestellt gewesen (S. 102).

Für die Kenntnis von Lübecks Schifffahrt und Handel nach den nordischen Reichen sind die Pfundzollbücher von 1398–1400 die ergiebigsten. In den Büchern sind Schifffahrt und Handel nach sämtlichen nordischen Reichen eingetragen.

Die Pfundzollbücher 1398–1400 zeigen, dass Lübecks Schifffahrt vor allem auf die Schonen-Märkte eingestellt war (S. 50, 53). Die Schifffahrt nach den Schonen-Märkten ist mit einer Menge von mittelgrossen und kleinen Schiffen und darüber hinaus mit einer ganzen Flotte von kleinen Fischerbooten betrieben worden. Nur ausnahmsweise sind grosse Schiffe im Schonen-Verkehr gesegelt. Die Schifffahrt nach Dänemark, mit Ausnahme von der nach den Schonen-Märkten, ist mit kleinen, zum grössten Teil sehr kleinen Schiffen betrieben worden. Im Bergen-Verkehr sind die grossen Schiffe gesegelt, teilweise die grössten, die in Lübecks Schifffahrt vorkommen. Im Schifffahrtsverkehr Lübeck-Schweden sind mit einigen Ausnahmen nur mittelgrosse und kleine Schiffe gesegelt (S. 68, 71). Die Schifffahrt nach sämtlichen nordischen Reichen ist als Trampverkehr betrieben worden (S. 57, 61).

Auch Lübecks Handel war 1398–1400 auf die Schonen-Märkte konzentriert. Sein Wert betrug im Jahre 1399 um 157.500 Mark, im Jahre 1400 um 123.000 Mark (S. 78). Für sämtliche drei nordischen Reiche im übrigen war dieser Wert im Jahre 1399 um 94.000 Mark und 1400 für Dänemark und Schweden um 61.500 Mark, der einzige Wert, der in diesem Jahr berechnet werden kann (S. 117, 87, 98).

Einschliesslich der Schonen-Märkte war Dänemark Lübecks grösster Handelspartner im Norden. Der Umsatz des Handels nach Dänemark und den Schonen-Märkten betrug 1399 und 1400 um 194.000 bzw. 157.500 Mark. Der Umsatz von Lübecks Handel nach Norwegen war 1399 um 25.500 Mark. Lübecks Handel nach Schweden im ganzen genommen hat 1399 und 1400 einen Umsatz von um 32.000 bzw. um 27.000 Mark gehabt (S. 117). Die

Einfuhr nach Lübeck von den nordischen Reichen kann im Jahre 1399 nur für die Schonen-Märkte, für Stockholm und Bergen, sowie im Jahre 1400 nur für die Schonen-Märkte und Stockholm berechnet werden. Sie hat 1399 für die Schonen-Märkte einen Wert von um 116.500 Mark, für Bergen von um 17.000 Mark und für Stockholm von um 11.500 Mark gehabt. Im folgenden Jahr hat sie für die Schonen-Märkte einen Wert von um 81.500, für Stockholm von um 9.500 Mark gehabt (78, 93, 98, 78, 98).

Von den Städten in den nordischen Reichen hat Malmö – vom Handelsgesichtspunkt aus betrachtet – in den Jahren 1399–1400 die grösste Bedeutung für Lübeck gehabt. Der Umsatz von Lübecks Handel nach Malmö war 1399 grösser als der des Handels nach Bergen, Stockholm und den übrigen schwedischen Städten zusammen und 1400 grösser als der des Handels nach Stockholm und den übrigen schwedischen Städten, die einzigen Orte, für die er dieses Jahr berechnet werden kann. Er war in diesen Jahren auch wesentlich grösser als der Umsatz von Lübecks Handel nach Dänemark mit Ausnahme von Malmö. Die Einfuhr nach Lübeck von Malmö war 1399 wesentlich grösser als die von Bergen und Stockholm und 1400 viel grösser als die von Stockholm (S. 118).

Von Lübecks Ausfuhrwaren nach den nordischen Reichen kann die Salzmenge nach den Schonen-Märkten 1398–1400 im Durchschnitt auf 14.746 Tonnen (S. 80), nach Dänemark 1399–1400 durchschnittlich auf 3.870 Tonnen (S. 87) und nach Schweden 1399–1400 im Durchschnitt auf 3.570 Tonnen (S. 99) berechnet werden. Im Jahre 1368 betrug sie nach den Schonen-Märkten und nach Schweden 20.000 bzw. 9.900 Tonnen (S. 79, 100). Von den Schonen-Märkten führte Lübeck 1398–1400 im Durchschnitt 68.158 Tonnen Hering ein, 1368 um 76.000 Tonnen (S. 81). Die Pfundzollbücher von 1399–1400 registrieren auch beinahe vollständig die von Stockholm nach Lübeck eingeführten Waren und deren Wert. Die Einfuhr von Osmund war die dominierende. Sie machte 71 % und 50 % der Einfuhr von 1399 bzw. 1400 aus (S. 101). Im Jahr 1368 waren Butter, Osmund und Kupfer die bedeutendsten Einfuhrgüter. Lübeck war indessen kein Grossimporteur von schwedischem Kupfer. Das Kupfer, mit dem die Kaufleute dieser Zeiten im Ostseegebiet Handel trieben, kam vor allem – über die preussischen Städte – von Ungarn (S. 105).

Lübecks Schifffahrt und Handel nach Bergen, den Schonen-Märkten, nach Stockholm und den übrigen schwedischen Städten

ist ganz oder beinahe ganz von Schiffern und Befrachtern mit deutschen Namen betrieben worden. Schiffer mit dänischen Namen sind dagegen in der Überzahl im Dänemarkverkehr, und sie haben sich auch hinsichtlich des Gütertransportes gut in der Konkurrenz mit den Schiffern deutschen Namens behaupten können. Das Verhältnis zwischen den deutschen und dänischen Namen zeigt aber in bezug auf das verzollte Gut, dass der Handel zwischen Lübeck und Dänemark in überwiegendem Masse von Männern mit deutschen Namen betrieben worden ist (S. 110).

Während der sechziger Jahre des 14. Jhs. ging Valdemar Atterdag zum Angriff gegen die Privilegien vor, die Lübeck und die übrigen Hansastädte auf den Schonen-Märkten hatten. Der Angriff vereinte die Hansastädte in der Kölner Konföderation 1367. Unter der Führung von Lübeck zogen die Hansastädte in den Krieg. Die Pfundzollbücher zeigen die tiefstliegende Ursache von Lübecks Politik. Es ging in diesem Krieg um einen der Lebensnerven von Lübecks Schifffahrt und Handel. In Lübeck waren Tausende von Menschen, Kaufleute, Schiffer und Seeleute, direkt an der Schifffahrt und dem Handel nach den Schonen-Märkten interessiert.