

Seehandel zwischen Schweden und Lübeck gegen Ende des 17. Jahrhunderts.

Ein Beitrag zur Geschichte der Ostseeschifffahrt.

I.

Einleitung.

Das 17. Jahrhundert ist nicht nur auf politischem, sondern auch auf wirtschaftlichem Gebiet dasjenige Zeitalter, in dem die west- und nordeuropäischen Nationalstaaten einen erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts wieder vollkommen eingeholten Vorsprung gegenüber Deutschland gewannen. Die Verlagerung der europäischen Wirtschaftsschwerpunkte ist weniger die Ursache als die Folge des — im wesentlichen politisch und sozial bedingten — Ausscheidens Deutschlands aus der Reihe der wirtschaftlichen Grossmächte. Noch im 16. Jahrhundert war es durchaus nicht entschieden, dass die deutschen Wirtschaftskräfte keine Beteiligung an der allmählichen organisatorischen und geographischen Ausweitung des Weltmarktes haben sollten. Noch um die Mitte jenes Jahrhunderts wäre eine Entwicklung denkbar gewesen, die den norddeutschen Hansestädten, den mittel- und süddeutschen Handelszentralen, wie Leipzig, Frankfurt, Augsburg, Nürnberg,

¹ Die nachfolgende Darstellung wurde in Deutschland geschrieben. Infolge der bekannten jetzigen Lebens- und Verkehrsverhältnisse, der Zerstörung fast aller grösseren Bibliotheken und der Abgeschnittenheit vom Ausland konnten wissenschaftliche Hilfsmittel nicht immer im wünschenswerten Umfang herangezogen werden; insbesondere war die einschlägige schwedische Literatur nur teilweise erreichbar. In diesem Punkt muss die Nachsicht des Lesers erbeten werden. — Für die diesen Aufsatz beigefügten Zeichnungen und Diagramme bin ich meinen Mitarbeiter Dr. Rolf Walther zu Dank verpflichtet.

den Produktionsgebieten des Niederrheins, Südwest- und Mitteldeutschlands einen gewichtigen Anteil an dem neuen Welthandel gewährt hätte. Die politischen und sozialgeschichtlichen Ereignisse haben das verhindert; der Dreissigjährige Krieg besiegelte die Entwicklung.

Während die neu konsolidierten west- und nordeuropäischen Staaten ihre Kräfte auf der Grundlage der merkantilistischen Staats- und Wirtschaftsanschauungen vervielfachten, sank vergleichsweise die wirtschaftliche Kapazität Deutschlands langsam aber sicher ab; bestenfalls verharrte sie auf der gegen Ende des 16. Jahrhunderts erreichten organisatorischen und produktiven Höhe. Dass einige Mittelpunkte z. B. des norddeutschen Aussenhandels, wie Hamburg oder Danzig, Ausnahmen von dieser Regel bildeten, blieb unerheblich; ihr Aufschwung war im wesentlichen in ihrer Verschwisterung mit ausserdeutschen Wirtschaftssystemen begründet, sodass ihr wirtschaftliches Aufblühen einer deutschen Volkswirtschaft — soweit von einer solchen als einer geschlossenen Einheit überhaupt gesprochen werden kann — wenig Nutzen brachte.

Diese Überflügelung der auf ihrem mittelalterlichen Stand stehengebliebenen deutschen Wirtschaftskräfte durch die moderneren des Auslandes ist besonders deutlich an den Verhältnissen des Ostseebeckens abzulesen, das einst Monopolgebiet des hansisch-deutschen Seehandels gewesen war und auch im 17. Jahrhundert ein in seiner europäischen Bedeutung nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor blieb. Absolut genommen hat der deutsche Ostseehandel freilich auch im 17. Jahrhundert noch bescheidene Fortschritte gemacht und seit dem Spätmittelalter eine sich zwar allmählich immer mehr verlangsamende, aber doch kontinuierliche Aufwärtsentwicklung fortgesetzt; wir vermögen das unter anderem an den Zahlen der Sundzollregister abzulesen¹. Aber die gleichen Zahlen beweisen andererseits, dass diese Entwicklung bei

¹ Vgl. hierzu auch Walther Vogel, Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschifffahrt im 17. und 18. Jahrhundert, I (Hans. Gesch.-blätter 53/1928), II (Hans. Gesch. bl. 57/1932).

relativer Betrachtung einem katastrophalen Absturz von der einstigen Höhe gleichkam. Es erübrigt sich, hier die so oft zitierten Ziffern erneut heranzuziehen, die etwa den Aufschwung der niederländischen Ostseeschifffahrt auf Kosten der deutschen dokumentieren; die Tatsachen sind bekannt und unumstritten. Wenn auch die Sundzollregister die Entwicklung nur auf dem Sektor der Schifffahrt widerspiegeln, so besteht doch kein Zweifel, dass die Verhältnisse sich in den übrigen Sparten des Aussenhandels ähnlich entwickelten, eher noch ungünstiger für die deutschen Seehäfen lagen.

Zahlenmässig lässt sich der Zustand des norddeutschen Aussenhandels freilich nicht in gleicher Weise belegen, wie das mit Hilfe der Sundzollregister (unter Berücksichtigung bekannter Unvollkommenheiten) für einen Zweig der Schifffahrt möglich ist. Das hängt damit zusammen, dass auch auf organisatorischem Gebiet die Wirtschaft der deutschen Seehäfen hinter derjenigen der merkantilistischen Nationalstaaten West- und Nordeuropas hinterdrein hinkte. Und zwar gilt dies nicht nur von der kaufmännischen Geschäftsgebarung im Einzelnen, sondern insbesondere auch von der Entwicklung statistischer Methoden und Hilfsmittel. Reichhaltiges statistisches Quellenmaterial, wie es z. B. in Schweden dank seiner fortgeschrittenen Wirtschaftsverfassung seit dem 17. Jahrhundert zur Verfügung steht¹, sucht der deutsche Handelshistoriker für die gleiche Epoche in Deutschland meist vergeblich.

In der Tat fehlt es an statistisch verwertbaren Unterlagen für die deutsche Handelsgeschichte des 17. Jahrhunderts in einem Masse, dass die — relativen und absoluten — Verhältnisse dieser Epoche dunkler und unbekannter zu sein scheinen, als etwa die des 14. und 15. Jahrhunderts, für die wenigstens die relativen Masstäbe ziemlich eindeutig festliegen.

¹ Bertil Boëthius und Eli F. Heckscher, *Svensk handelsstatistik 1637—1737* (Stockholm 1938).

II.

Lübecks wirtschaftliche Lage im 17. Jahrhundert

Die oben skizzierte stetige Abwärtsentwicklung der deutschen Aussenhandelskapazität im Vergleich zu derjenigen des Welthandels wirkt sich überall dort besonders nachdrücklich aus, wo einerseits die Schäden der deutschen staatlichen Entwicklung die wirtschaftliche Existenz schlechthin bedrohten, andererseits eine besondere Abhängigkeit von ausländischen Märkten bestand. Ohne Rückhalt an einer grossräumigen und energischen staatlichen Wirtschaftspolitik, eingeklemmt zwischen den Zollgrenzen einer engstirnigen fiskalischen Kleinstaaterei¹ waren Städte wie Lübeck dem weltwirtschaftlichen Wettbewerb nicht mehr gewachsen. Mit den kapitalistischen und merkantilistischen Wirtschaftsformen des Auslandes konnte man in Lübeck, auf der schmalen Basis eines mittelalterlich organisierten Stadtstaates, nicht Schritt halten. Wirtschaftlich unproduktive Ausgaben, die man zur Sicherung der politischen Selbständigkeit für notwendig halten musste, beanspruchten die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt so stark, dass sie um 1660 am Rande des Bankerotts stand. Ihr Kredit, der ihre wirtschaftliche und politische Blütezeit lange überdauert hatte, geriet ins Wanken; erstrangige Wirtschaftspersönlichkeiten, wie der Grosskaufmann und Reeder Thomas Fredenhagen² waren Ausnahmeerscheinungen, denen die tatsächliche wirtschaftliche Bedeutung der Stadt nicht mehr entsprach.

Aussenhandel und Schifffahrt verliefen nach Organisation und Umfang, scheinbar noch langsam ansteigend, in den hergebrachten mittelalterlichen Bahnen: Vermittelung des Austausches zwischen den nördlichen und östlichen Produktionsgebieten des Ostseebeckens einerseits und Westeuropa andererseits. Für die verloren gegangenen Märkte Englands (seit der Navigationsakte 1651 für Lübeck endgültig verschlos-

¹ Vgl. hierzu: Fritz Rörig, Ursachen und Auswirkungen des deutschen Partikularismus (Tübingen 1937), S. 25 ff.

² A. von Brandt, Thomas Fredenhagen (1627—1709), ein Lübecker Grosskaufmann und seine Zeit (Hans. Gesch. bl. 63/1938).

sen) und der Niederlande war ein bescheidener Ersatz in der Spanien- und Frankreichfahrt gefunden worden, die auf dem Hinweg baltische Güter, auf dem Rückweg vornehmlich Salz und Weine vermittelte. Schien trotz dieser Umlagerung im westeuropäischen Absatzgebiet und trotz der in der Ostseeschifffahrt längst überlegenen niederländischen und englischen Konkurrenz das Bild dieses Handelssystems äusserlich noch einigermaßen der überlieferten mittelalterlichen Stellung Lübecks zu entsprechen, so war doch die Stadt in Wahrheit von anderen Wirtschaftssystemen längst überholt worden; und es hatte sich ausserdem in der Struktur des lübeckischen Aussenhandels eine tiefgreifende, zunächst freilich noch verdeckte Umwandlung vollzogen: aus dem Eigen- (Proper-) Handel war in zunehmendem Masse das Kommissions- und Speditionsgeschäft geworden, das den eigentlichen Gewinn dem finanziell und organisatorisch überlegenen fremden (häufig niederländischen) Kaufmann überliess. Dank dem starr aufrecht erhaltenen Verbot der »Durchfuhr« (d. h. des Transithandels ohne Beteiligung lübeckischer Firmen als Käufer und Wiederverkäufer) bleibt diese Strukturwandelung freilich für die wirtschaftsstatistische Betrachtung verschleiert; denn die Zollbücher verzeichnen im Ausgang wie im Eingang fast ausschliesslich Lübecker als Eigner der Ware. Auch nachdem 1673 aus Furcht vor einer Abwanderung des schwedischen Eisenexportes nach Hamburg das Durchfuhrverbot für Eisen vorübergehend aufgehoben und diese Vergünstigung dann (1681) erneuert und auf Kupfer, Teer und Hanf ausgedehnt worden war, bleiben diese Verhältnisse einer direkten statistischen Erkenntnis entzogen. Nur indirekt kann das Sinken und Ansteigen des schwedischen Erzexportes über Lübeck als Zeugnis für diese wirtschaftspolitischen Massnahmen des Rates herangezogen werden.

Ohne Berücksichtigung dieser vorerwähnten relativen Bedeutungsverschiebung hat sich der Umfang des lübeckischen Aussenhandels absolut genommen seit dem Mittelalter erhöht. Seine Zusammensetzung nach den einzelnen Verkehrsrichtungen hat sich nur geringfügig gegenüber den

früheren Jahrhunderten geändert. Abgesehen von dem Nahverkehr mit dänischen und schleswig-holsteinischen Häfen, der der Tonnage, aber nicht dem Wert der Ware nach weit voran steht, nimmt die erste Stelle nach Wert und Menge die Einfuhr aus den baltischen und finnischen Häfen ein, danach folgt Schweden. Alle übrigen Länder stehen weit zurück, wobei als charakteristische Veränderung gegenüber den mittelalterlichen Verhältnissen nur das schon erwähnte Auftreten Frankreichs und Spaniens (anstelle Englands und der Niederlande) und das Zurücktreten Norwegens besondere Beachtung verdienen. Die einst blühende Schifffahrt zwischen Lübeck und Bergen ist auf 2,6 % der eingehenden Gesamttonnage zurückgegangen.

Die prozentuale Zusammensetzung der Tonnage, die den Lübecker Hafen anlief, zeigt folgende Tabelle:

Anteil der Verkehrsrichtungen am eingehenden Seeverkehr
(Durchschnitt der Jahre 1672, 76, 77, 81, 90, 91)

Dänemark und Schleswig-Holstein	9670	NRT = 27,2 %
Finnische und baltische Häfen	8166	» = 23,0 %
Schweden (ohne Aussenbesitzungen)	7500	» = 21,1 %
Deutsche Ostseehäfen	4500	» = 12,7 %
Portugal/Spanien	1760	» = 5,0 %
Frankreich	1560	» = 4,5 %
Norwegen	900	» = 2,6 %
England	750	» = 2,1 %
Niederlande	420	» = 1,1 %
Sonstige	257	» = 0,7 %
	<hr/>	
	35483	NRT = 100 %

Hierbei ist zu beachten, dass die Zahlen sich auf die Länder, aus denen die Schiffe ausgegangen sind, nicht aber auf die Nationalität der Schiffe beziehen. Diese ist aus unseren Quellen bedauerlicherweise nicht ersichtlich.

Dadurch, dass die Anteile von Proper-, Kommissions- und Speditionsgeschäft an der Lübecker Ein- und Ausfuhr nicht geschieden werden können, und dadurch, dass aus dem ganzen Zeitraum, der hier behandelt wird, die Angaben über

die Ausfuhr nur für ein einziges Jahr (1680) vorliegen (für das ausgerechnet die Einfuhrziffern fehlen), ist es fernerhin leider nicht möglich, als Grundlage für die Bewertung der wirtschaftlichen Gesamtsituation Lübecks eine exakte Handelsbilanz aufzustellen. Man kann an Hand der überlieferten Zahlen höchstens die Vermutung wagen, dass sich Ein- und Ausfuhr einigermassen die Wage hielten. Das geht aus folgender Gegenüberstellung hervor:

<i>Durchschnittswert des Imports</i>	<i>Wert des Exports</i>
<i>in den Jahren 1672, 76, 77, 81, 90, 91:</i>	<i>im Jahre 1680:</i>
2 529 466 Mark lübisch	2 539 200 Mark lübisch

III

Neues Quellenmaterial zur lübeckischen Handelsstatistik

Angesichts der oben geschilderten ungünstigen Quellen-situation für die deutsche Handelsgeschichte des 17. Jahrhunderts ist jede zufällig erhaltene Einzelquelle, die auch nur für kleine und scheinbar geringfügige Einzelgebiete jenes Dunkel zu erhellen imstande ist, von besonderer Bedeutung, nicht nur für die deutsche, sondern auch für die gesamt-europäische Wirtschaftsgeschichte.

Eine solche Quelle sind die für einige Jahre des ausgehenden 17. Jahrhunderts erhaltenen Lübeckischen Zulage-Zollbücher¹, deren Auswertung hier zunächst im Hinblick auf den lübeckisch-schwedischen Seehandel der Zeit versucht werden soll und die bereits den vorstehend gegebenen Ziffern über Lübecks Gesamthandel zu Grunde liegen. Das Ergebnis der Untersuchung wird nicht nur für die Geschichte eines der bedeutendsten Ostseehäfen — der Lübeck in jener Zeit zweifellos noch war — sondern auch für die des schwedischen Aussenhandels von Wichtigkeit sein. Denn die hier ermittelten Zahlen und Relationen geben nicht nur eine Ergänzung und Kontrolle der von Boëthius und Heckscher veröffent-

¹ Im Archiv der Hansestadt Lübeck, V. F. 4.

lichten statistischen Unterlagen, sondern klären darüber hinaus auch Einzelheiten des schwedischen Exports, die aus den in Schweden vorhandenen Statistiken nicht abgelesen werden können¹.

Seit dem Jahre 1609 wurde in Lübeck — ähnlich wie in Schweden seit 1633² — von allen ein- und ausgehenden Schiffen ein Sonderzoll nach dem Wert der geladenen Ware erhoben, dessen Ertrag hier für die Austiefung des Trave-Fahrwassers bestimmt war. Diese Zulage wurde (nach einem umfangreichen Tarif³) in Höhe von $\frac{3}{4}$ % des Wertes von den eingehenden und von $\frac{1}{2}$ % von den ausgehenden Gütern erhoben. Der Verzeichnung der Einnahmen aus diesem Zoll dienten die Zulagebücher, von denen aus dem 17. Jahrhundert die Jahrgänge 1672, 76, 77, 81, 90 und 91 des eingehenden Verkehrs und der Jahrgang 1680 des ausgehenden Verkehrs vollständig erhalten sind; ausserdem liegen Teile der jeweils an die genannten Jahre angrenzenden Jahrgänge vor.

Die Bücher enthalten in der zeitlichen Reihenfolge des Ein- bzw. Auslaufens der Schiffe folgende Angaben: Name des Schiffers, Ausgangs- bzw. Bestimmungshafen, Tonnage (erst seit 1676, nur für den eingehenden Verkehr), Aufzählung der Waren, getrennt nach Empfängern, mit Angabe des für jede Warengruppe zu zahlenden Zolls; der Ertrag ist jeweils für jedes Schiff und am Fusse der Seite (nicht ohne Rechenfehler) addiert. Eine normale Eintragung zeigt etwa das Bild auf der folgenden Seite.

Aus diesen sich eintönig tausendfach wiederholenden Einträgen⁴ ist im Nachfolgenden versucht worden, zunächst alle für den lübeckisch-schwedischen Handel bedeutsamen

¹ Bei Boëthius—Heckscher, l. c., liegen für die hier behandelten Jahre keine statistischen Angaben über den Aussenhandel des schwedischen Reichsgebietes vor.

² Boëthius—Heckscher, S. XVIII.

³ abgedruckt bei: Franz Siewert, Geschichte und Urkunden der Riga-fahrer in Lübeck im 16. und 17. Jahrhundert (Quellen u. Darstellungen z. Hansischen Geschichte, Neue Folge, Bd 1, 1897).

⁴ rund 11000 Einträge in den hier bearbeiteten Jahrgängen.

1676

June 21. (Schiffer) Robert Korss von Gothenburg 20 (Last)			
(Empfänger d. Ware) Hindrich Dreyer			
120 schpf. Eysen	13.	2.	— (Mark, Schilling, Pfennige)
20 twölffter Delen	—.	6.	6
40 Decker buckfelle	3.	12.	—
2 Decker solten oxenledder..	—.	10.	—
4 th. botter	1.	—.	—

18. 4. 6

12. July bezahlt

Erkenntnisse bis zur letztmöglichen Konsequenz herauszuholen. Eine vollständige Auswertung für den gesamten lübeckischen Schiffs- und Warenverkehr behält sich der Verfasser vor¹.

Die Quelle ist bisher, soweit wir sehen, erst einmal für eine wirtschaftsgeschichtliche Veröffentlichung benutzt worden, nämlich von Borries für sein Buch: Die Handels- und Schifffahrtsbeziehungen zwischen Lübeck und Finnland²; er hat aber die wertvollen Angaben über den Umfang der Tonnage, Art, Menge und Wert der Waren teils überhaupt nicht, teils nur unzureichend ausgeschöpft.

Naturgemäss verfolgte die Führung der Zulagebücher nur fiskalische, keine statistischen Zwecke. Daraus erklären sich ihre Mängel in wirtschaftsstatistischer Hinsicht und die Grenzen, die einer vollständigen Erkenntnis der wirtschaftlichen Werte und Zusammenhänge gesetzt sind. Dass die Nationalität der Schiffe aus den Eintragungen nicht ersichtlich ist, wurde schon erwähnt³. Weniger schwerwiegend,

¹ Vielleicht regt die vorliegende Untersuchung dazu an, auch die in Schweden vorhandenen Zulagebücher einer entsprechenden Bearbeitung, wenigstens für die wichtigsten Häfen und Verkehrsrichtungen, zu unterziehen. Auf diese Weise sollte es doch möglich sein, allmählich aus einzelnen Beiträgen ein Gesamtbild des Handelsverkehrs in der Ostsee zu gewinnen und damit die Geschichte der Weltwirtschaft um einen sehr erheblichen Schritt vorwärts zu bringen.

² = Probleme der Weltwirtschaft, Band 36 (Jena 1923).

³ Vgl. unten den Abschnitt »Der Schiffsverkehr«. Übrigens wäre es möglich, an Hand der Mitgliederlisten der Lübecker Schiffergesellschaft, die

aber nicht ausser Acht zu lassen, ist der Umstand, dass der Tarif nicht mit der langsam aber kontinuierlich fortschreitenden Geldentwertung oder Preiserhöhung Schritt hält, noch viel weniger natürlich auf konjunkturelle Wertschwankungen der einzelnen Warengruppen (z. B. Kupfer!) Rücksicht nahm — Mängel vom statistischen Standpunkt aus, die er ja auch mit heutigen Zolltarifen teilt. Wieweit die einmal listenmässig für den Gebrauch des Zollpersonals festgelegten Tarifwerte den tatsächlichen Handelswerten entsprachen, könnte nur durch eine genauere preisgeschichtliche Untersuchung dar-
getan werden, für die hier die Unterlagen fehlen. Geringere Ungenauigkeiten in der Berechnung der importierten Werte ergeben sich ferner dadurch, dass die Werte der »Führung«, d. h. der als Eigentum der Schiffsbesatzung zoll- und frachtfrei transportierten Waren nur überschlägig zu ermitteln waren.

Weitere Fehlerquellen entstehen durch gelegentliche Mängel der Buchführung: Fehlen der Tonnageziffer, unleserliche Hafennamen, willkürliche Schreibungen, wodurch beispielsweise Verwechslungen von Aarhus (Dänemark) und Ahus (Schweden), Nyköping (auf Falster) mit Nyköping (Schweden) usw. veranlasst werden können. Im Allgemeinen war es möglich, die fehlenden oder fehlerhaften Angaben durch sorgfältige Vergleichung mit dem gesamten Material zu rekonstruieren oder zu berichtigen; die Fehlergrenzen dürften innerhalb des auch bei modernen Statistiken unvermeidlichen und zulässigen Spielraumes liegen.

Wesentlicher als die genannten Mängel sind jedenfalls die zu gewinnenden Aufschlüsse über den gesamten Schiffs- und Warenverkehr eines bedeutenden deutschen Seehafens

im Lübecker Archiv beruhten, wenigstens den Anteil der Lübeckischen Schiffer am Seeverkehr der Stadt festzustellen. Leider sind diese Akten aber zusammen mit sämtlichen älteren Lübecker Archivalien während des Krieges aus Sicherheitsgründen nach Mitteldeutschland verlagert worden und waren bisher von den dort massgebenden russischen Besatzungsbehörden nicht zurückzuerhalten. Dem Vernehmen nach haben die sowjetischen Behörden die gesamten Lübecker Archivalien nach Russland abtransportieren lassen.

Seehandel zwischen Schweden und Lübeck gegen Ende des 17. Jahrh. 43

im 17. Jahrhundert, die einen für deutsche Verhältnisse bisher einmaligen wirtschaftsgeschichtlichen Wert repräsentieren¹. Der schwedische Anteil an diesem Gesamtverkehr soll nunmehr näher untersucht werden.

IV.

Der Schiffs- und Warenverkehr von Schweden nach Lübeck

1. Allgemeines

Unter »Schweden« wird in dieser Untersuchung stets das Gebiet innerhalb der heutigen Staatsgrenzen verstanden, wie sie im wesentlichen seit 1658 festliegen. Nicht mit einbezogen sind demgemäss die finnischen², sowie die Häfen der baltischen und deutschen Aussenbesitzungen. Die vorübergehende Besetzung einzelner schwedischer Häfen und Landschaften durch Dänemark während des schonenschen Krieges bedarf selbstverständlich hierbei keiner Berücksichtigung, umso weniger, als sie keine staatsrechtliche Veränderung mit sich brachte; sie spiegelt sich übrigens, wie wir sehen werden, in der Frequenz dieser Häfen deutlich wieder.

Tonnage sowohl wie Warenmengen sind im Folgenden soweit möglich stillschweigend auf moderne Masse umgerechnet worden; die Notwendigkeit dieser Massnahme ist so häufig — u. a. von Heckscher³ — als Voraussetzung für jede nützliche handelsgeschichtliche Darstellung betont worden, dass es hier keiner Rechtfertigung bedarf. Zugrunde gelegt wurden dabei folgende Umrechnungsverhältnisse:

¹ In ihrer Ergiebigkeit für die deutsche Schiffahrts- und Handelsgeschichte des 17. Jahrhunderts übertreffen sie jedenfalls noch die von Vogel für Lübeck und Danzig gewonnenen Ergebnisse seiner oben zitierten Aufsatzfolge.

² Über sie vgl. die oben genannte Arbeit von v. Borries.

³ Den europeiska koppmarknaderna under 1600-talet (Scandia XI/1938), S. 217 f. Der dort zitierte Aufsatz in Nationaløkonomisk Tidsskrift LXXXV 1937 war mir nicht zugänglich.

1 Last (Tonnage	= 1 $\frac{1}{3}$ NRT ¹
1 Last (Gewicht)	= 1932 kg
1 Schiffspfund	= 135,25 kg ²
7,39 Schiffspfund	= 1 t (1000 kg)
1 Fass durchschnittl.	= 200 kg ³

Dass dagegen eine Umrechnung der Geldwerte in moderne Werte nicht versucht wurde, bedarf wohl ebenfalls keiner Begründung.

2. Der Schiffsverkehr

Seit dem Jahre 1676 enthalten die Zulagebücher Angaben über die Tonnage der einlaufenden Schiffe; für das Jahr 1672 wurden die Tonnagezahlen aus den Durchschnittszahlen der anderen Jahre rekonstruiert.

Die auffälligste Erscheinung im gesamten eingehenden Seeschiffsverkehr ist zunächst die erstaunlich geringe Grösse der verwendeten Fahrzeuge; die Durchschnittsgrösse schwankt zwischen 20,4 NRT (1676) und 23,2 NRT (1691) und betrug im Gesamtdurchschnitt 21,6 NRT! Zum Vergleich seien die entsprechenden Ziffern des Jahres 1938 herangezogen;⁴ in

¹ Ich übernehme damit die Berechnung des besten Kenners der schwierigen Materie, Walther Vogel: Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, Bd 1 (Berlin 1915), S. 559 f. Sie trifft jedenfalls auch für das 17. Jahrhundert im grossen Ganzen noch zu. Im 18. Jahrhundert aber haben sich dann — wie ich an anderer Stelle zeigen werde — die Berechnungsgrundlagen der Schiffstonnage in den einzelnen Häfen und Ländern so sehr auseinander entwickelt, dass eine generelle Umrechnungsformel nicht mehr angewendet werden kann.

² Lübeckisches Gewicht! Bei Berechnung nach schwedischen Quellen wurde das geringfügig abweichende skeppund Stockholmsvikt mit 136 kg zu Grunde gelegt; Heckscher, I. c.

³ Die aus den Zulagebüchern zu entnehmenden Angaben über das Fass- oder Tonnengewicht schwanken zwischen 175 kg (für ein Fass Schwefel) und 230 kg (Fass Pottasche). Der Mittelwert von 200 kg oder 5 Fass = 1 t dürfte die Durchschnittsmenge der eingeführten Chemikalien (ausser Butter die einzige Ware, die regelmässig nach Fässern berechnet wird) hinreichend richtig wiedergeben — jedenfalls eher zu niedrig als zu hoch.

⁴ Nach: Tabellarische Übersichten des Lübeckischen Handels im Jahre 1938, hrsg. vom Oberbürgermeister der Hansestadt Lübeck (Lübeck 1939), S. 5.

diesem Jahre betrug die durchschnittlich Tonnage der in Lübeck eingehenden Segelschiffe und Motorsegler — sie allein kann man ihrer wirtschaftlichen und technischen Funktion nach für einen Vergleich heranziehen — 64,4 NRT, also das Dreifache der Vergleichszahl des 17. Jahrhunderts.

Die geringe Durchschnittsgrösse der Schiffe beruht wesentlich auf dem hohen Anteil des Verkehrs mit den dänischen und deutschen Nachbarhäfen, der grösstenteils mit kleinsten Küstenfahrzeugen bewältigt wurde. Es ist das Kennzeichnende unserer Lübecker Statistik, dass sie auch diesen Nachbarschaftsverkehr, zum Beispiel mit den Dörfern und Fischerplätzen der Lübecker Bucht mit erfasst, was sonst häufig nicht der Fall ist; hierdurch mag sich wenigstens teilweise der erhebliche Unterschied zwischen der durchschnittlichen Schiffsgrösse im Lübecker Hafenverkehr und derjenigen von Danzig erklären, wo sie im Jahre 1688 rund 98 NRT betrug¹.

Immerhin erfolgte aber auch der weitere Verkehr über die Ostsee und — durch den Sund — nach Westeuropa auf erstaunlich kleinen Schiffen. Über 100 NRT gross waren im Durchschnitt überhaupt nur diejenigen Fahrzeuge, die von atlantischen (französischen, spanischen und portugiesischen) Häfen herkamen oder in der Grönlandfahrt (Wal-fischfang) beschäftigt waren. Die Bergenfahrer jedoch waren zum Beispiel durchschnittlich nur 34 NRT gross. Obwohl ihre Route die navigatorisch schwierigere und gefährlichere war, waren sie kleiner, als die Schiffe, die aus finnischen und baltischen Häfen kamen (Durchschnitt 71 NRT) und kleiner auch als diejenigen aus schwedischen Häfen, deren Durchschnittsgrösse 40 NRT betrug. Ein Beweis dafür, dass die Schiffsgrösse weniger durch navigatorische als durch wirtschaftliche Erfordernisse bestimmt wurde — wobei freilich auch in Rechnung zu stellen ist, dass damals noch mehr als heute das grössere Schiff durchaus nicht immer das seemännisch sicherere zu sein brauchte.

¹ W. Vogel, Hans. Geschbl. 57/1932, S. 129.

Die geringe Grösse der Schiffe ist jedenfalls nur insoweit besonders verwunderlich, als man das Schiff vorwiegend als ein technisches Instrument ansieht. Die wirtschaftsgeschichtliche Betrachtung muss aber davon ausgehen, dass es ein wirtschaftlicher Faktor ist. Von diesem Standpunkt aus — das heisst, wenn man nach der wirtschaftlichen Funktion im Rahmen der Zeit und der Handelskapazität fragt — ist die Kleinheit der Fahrzeuge des 17. Jahrhunderts keineswegs auffällig oder unbegründet. Man darf nach den vorliegenden Zahlen (vgl. Übersichtstabelle) schätzen, dass Lübecks Einfuhr aus Schweden zwischen 1670 und 1690 rund 8500 t Frachtgewicht jährlich betrug. Die Einfuhr des Jahres 1938 betrug das 40-fache dieser Zahl (rund 266000 t). Die aus Schweden eingehende Schiffstonnage aber umfasste 1938 rund das 30-fache der Tonnage im 17. Jahrhundert (222000 NRT gegen 7500 NRT). Mit anderen Worten: der Funktion nach war das Schiff des 17. Jahrhunderts nur um ein Viertel kleiner als das des 20. Jahrhunderts.

Hinsichtlich der Zahl der eingehenden Schiffe stehen die schwedischen Ausgangshäfen an dritter Stelle im Gesamtdurchschnitt hinter den dänischen und schleswig-holsteinischen Häfen (Jahresdurchschnitt 902 Schiffe) und den deutschen Ostseehäfen (Jahresdurchschnitt 285 Schiffe).

Schiffseingänge in Lübeck

Jahr	insgesamt	aus schwedischen Häfen	Anteil der schwedischen Verkehrsrichtung
1672	1656	299	18,1 %
1676	1580	116	7,4 %
1677	1440	98	6,8 %
1681	1616	151	9,3 %
1690	1682	263	15,7 %
1691	1518	288	18,7 %
Durchschn.	1582	202	12,7 %

Bei Betrachtung der Tonnage an Stelle der Schiffszahl verändern sich diese Verhältnisse nicht unerheblich. Die

Seehandel zwischen Schweden und Lübeck gegen Ende des 17. Jahrh. 47

grössere Durchschnittstonnage der aus Schweden und dem Baltikum eingehenden Schiffe bewirkt, dass sich die Reihenfolge etwas verschiebt: an erster Stelle steht wiederum die aus Dänemark und Schleswig-Holstein eingehende Tonnage (Jahresdurchschnitt 9670 NRT), dann folgt jedoch Finnland/Baltikum (8166 NRT), an dritter Stelle wiederum Schweden.

In Lübeck eingehende Tonnage (in NRT)

Jahr	insgesamt	aus schwedischen Häfen	Anteil der schwedischen Verkehrsrichtung
1672 ¹	36 468	11 748	32,1 %
1676	32 036	5 564	17,4 %
1677	31 276	4 805	15,3 %
1681	33 811	5 012	14,8 %
1690	37 355	8 964	24,0 %
1691	37 776	9 320	24,6 %
Durchschn.	34 784	7 572	21,7 %

Vergleichsweise sei erwähnt, dass der Anteil der schwedischen Verkehrsrichtung am Gesamteingang des Lübecker Hafens im Durchschnitt der Jahre 1900—1938: 22,9 % betrug² — ein Beweis für die jahrhundertelange Kontinuität in der absoluten und relativen Bedeutung des schwedischen Verkehrs für den Hafen Lübeck.

Es ergibt sich aus vorstehender Tabelle, dass der Anteil der aus Schweden eintreffenden Tonnage beträchtlich höher ist, als die blossen Schiffszahlen vermuten lassen. Der Menge der beförderten Waren nach liegt übrigens dieser schwedische Anteil wiederum vermutlich noch höher, als aus diesen Tonnageziffern ersichtlich ist, weil aus Schweden fast alle Schiffe voll beladen eintrafen, während z. B. aus Dänemark/Schleswig-Holstein ein nicht unerheblicher Teil der Tonnage leer (in Ballast) einlief.

Als zweites Ergebnis der Betrachtung zeigt sich bereits

¹ Nach dem Gesamtdurchschnitt der übrigen Jahre berechnet, da für 1672 die Tonnageangaben im Zulagebuch fehlen.

² Tabellarische Übersichten . . . 1938, S. 6 f.

jetzt, welche tiefgehende Wirkung der Schonensche Krieg auf den Seehandel der schwedischen Häfen ausübte. Die beiden Jahre 1676 und 1677 sind besonders schwer betroffen, weil während ihrer nicht nur grosse Teile Südschwedens den Schauplatz des Landkrieges bildeten (wodurch die beträchtliche Vieh-Ausfuhr aus südschwedischen Häfen gänzlich ausfiel), sondern weil gleichzeitig auch die feindliche, holländisch-dänische Flotte erfolgreich in der Ostsee operierte und den Verkehr der einzelnen schwedischen Häfen teilweise lahmlegte.

Wie sich überhaupt der aus Schweden in Lübeck eingehende Schiffsverkehr nach den einzelnen schwedischen Ausgangshäfen gliederte, zeigt folgende Übersicht.

Zahl und Tonnage (in Klammern) der aus schwedischen Häfen in Lübeck einkommenden Schiffe

	1672 ¹	1676	1677	1681	1690	1691
<i>Mittelschwedische Häfen:</i>						
Stockholm	75 (4248)	24 (1632)	17 (1172)	17 (1000)	26 (1146)	27 (1340)
Norrköping	4 (245)	2 (108)	5 (468)	7 (336)	6 (358)	7 (363)
Göteborg	—	1 (28)	1 (40)	4 (65)	17 (534)	12 (380)
Sonstige	10 (520)	—	—	4 (245)	11 (622)	10 (413)
<i>Südschwedische Häfen:</i>						
Västervik	38 (1795)	23 (1296)	17 (936)	9 (312)	25 (1018)	20 (842)
Malmö	36 (768)	—	—	12 (248)	37 (854)	41 (814)
Kalmar	12 (534)	12 (576)	6 (345)	12 (602)	9 (318)	21 (811)
Karlshamn	10 (248)	4 (64)	—	13 (244)	14 (374)	26 (713)
Gotland	15 (686)	19 (728)	22 (1128)	21 (860)	38 (1779)	32 (1489)
Ystad	33 (663)	6 (112)	15 (308)	13 (260)	23 (591)	32 (716)
Ronneby	24 (783)	11 (536)	8 (300)	22 (520)	1 (28)	1 (35)
Karlskrona	—	—	—	1 (18)	13 (256)	24 (572)
Sonstige	35 (776)	11 (288)	7 (108)	16 (302)	40 (910)	34 (749)
<i>Unbekannte</i>	7 (462)	3 (196)	—	—	3 (176)	1 (83)
Gesamttonnage	11748	5564	4805	5012	8964	9320

Diese Tabelle zeigt deutlich die Einwirkung des Schonenschen Krieges auf den schwedisch-deutschen Schiffsver-

¹ Für 1672 geschätzt, vgl. Anm. 22.

kehr; sie tritt selbstverständlich bei den südschwedischen Häfen besonders auffällig in Erscheinung, lässt aber auch diejenigen des mittleren Schweden nicht unberührt und hält auch über das Kriegsende hinaus noch an. Leider vermögen wir nicht zu erkennen, ob das Jahr 1672 mit seinen hohen Schiffs- und Tonnagezahlen normale Verhältnisse zeigt oder eine konjunkturelle Ausnahmeerscheinung darstellt; fest steht jedenfalls, dass die Zahlen von 1672 noch zwölf Jahre nach dem Ende des Schonenkrieges nicht wieder erreicht wurden.

Gleichzeitig vollzieht sich in den siebziger Jahren in gewissem Ausmass eine Verlagerung innerhalb des Anteils der einzelnen schwedischen Häfen, ohne dass wir in jedem Falle mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln die Ursachen klar zu erkennen vermöchten. Einzelne Häfen, wie Göteborg, Nyköping, Gäfle¹ treten nach dem Schonenschen Krieg überhaupt erst in Erscheinung — ebenso natürlich das im Jahre 1680 gegründete Karlskrona. Hiermit im Zusammenhang ist die Stellung von Ronneby bemerkenswert, das bis 1681 einen erheblichen Anteil an Lübecks südschwedischem Verkehr einnimmt, um dann zu völliger Bedeutungslosigkeit abzusinken, überflügelt und abgelöst von der Neugründung Karls XI.

Die Verhältnisse des Schonenschen Krieges erlauben schliesslich auch einen relativen Rückschluss auf den Anteil der deutschen und der schwedischen Schiffsnationalität im Verkehr zwischen Lübeck und Schweden. Wie im Mittelalter,² so war auch noch im 17. und 18. Jahrhundert³ innerhalb der Ostsee die Durchschnittstonnage der deutschen Schiffe grösser als die der schwedischen. Die verkehrsgeographischen und ökonomischen Gründe hierfür sind leicht zu erkennen: die schwedische Ostseeschifffahrt ist damals ihrer Struktur

¹ Die beiden letztgenannten sind in obiger Tabelle unter »Sonstige« enthalten.

² Vgl. Wilhelm Koppe, Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte im 14. Jahrhundert (Abh. z. Handels- und Seegeschichte, Bd II, Neumünster 1933), S. 8 ff.

³ Vogel, Hans. Geschbl. 57/1932, S. 96.

nach noch vorwiegend Küstenschiffahrt, der Schiffbau der deutschen Ostseehäfen (Lübeck, Danzig, Rostock usw.) dagegen ist mehr nach den Erfordernissen längerer Schifffahrtswege orientiert. Nun war es eine selbstverständliche Folge der oben angedeuteten Seekriegsverhältnisse der Jahre 1676/77, dass die schwedische Flagge weitgehend von der See verschwand, der Verkehr überwiegend von deutschen Schiffen bewältigt werden musste. Dieser Zustand spiegelt sich in zwei Erscheinungen: geringen absoluten Schiffs- und Tonnagezahlen, dagegen hohen Durchschnittsgrößen der Schiffe. Beides wird zweifellos durch das Ausfallen der zahlreichen, aber kleinen schwedischen Fahrzeuge bedingt.

Anzahl und Durchschnittsgröße der aus schwedischen Häfen in Lübeck einlaufenden Schiffe:

1676:	116 Schiffe	48 NRT Durchschnittsgröße
1677:	98 »	49 » »
1681:	151 »	34 » »
1690:	263 »	35 » »
1691:	288 »	33 » »
<hr/>		
Gesamtdurchschnitt:	202 Schiffe	40 NRT Durchschnittsgröße

Der verkehrsgeographischen Lage der einzelnen schwedischen Häfen und der verschiedenartigen Zusammensetzung der aus ihnen ausgeführten Güter entspricht auch die verschiedene Durchschnittsgröße der aus ihnen nach Lübeck auslaufenden Schiffe.

Durchschnittsgröße der aus schwedischen Häfen nach Lübeck kommenden Schiffe:

Norrköping	60,6 NRT
Stockholm	56,6 »
Sonstige Häfen Mittelschwedens (Gäfle, Nyköping, Söderköping)	51,7 »
Västervik	46,9 »
Gotland (Visby)	45,6 »
Kalmar	44,2 »
Ronneby	32,5 »
Göteborg	29,9 »

Karlshamn	24,6 NRT
Sonstige Häfen Südschwedens (Malmö, Ystad, Karlskrona usw)	21,1 »

Ziemlich deutlich schälen sich hier drei Gruppen heraus: die Schifffahrt aus den mittelschwedischen Häfen, deren Grösse dem Umfang der zu befördernden Massengüter (Eisen, Kupfer) entspricht; an zweiter Stelle die Gruppe der drei Häfen, die den Hauptanteil des ebenfalls viel Raum beanspruchenden Holzexportes bewältigen, daneben als weiteres Massengut die gotländischen Kalksteine, Kalk und Fliesen. Die geringste Durchschnittsgrösse der Schiffe schliesslich weist die letzte Gruppe, die der südschwedischen Häfen (mit Einschluss Göteborgs) auf, die erstens in kurzen Seereisen zu erreichen sind und zweitens hauptsächlich Stückgüter (Vieh; Pottasche, Alaun, Butter usw., sämtlich in Fässern) ausführen.

Was die Durchführung der Verkehrs selbst angeht, so vollzog sie sich im allgemeinen in dem noch aus dem Mittelalter überkommenen Rahmen, der vor allem durch bedächtige Langsamkeit und konservative Regelgebundenheit charakterisiert wird¹. Die Winterruhe wird freilich nicht mehr so strikt innegehalten, wie in früheren Jahrhunderten; sowohl die Schifffahrt nach Stockholm, wie diejenige nach einzelnen südschwedischen Häfen wird auch während der Wintermonate in eingeschränkter Masse fortgesetzt. Hierfür mag die holländische Konkurrenz, die eine Winterruhe nicht kannte², entscheidend gewesen sein. Das winterliche Abflauen der Schifffahrt wird demnach mehr durch die tatsächlichen Eisverhältnisse als durch gesetzliche Reglementierung bewirkt. — Sowohl der Stand der navigatorischen Kenntnisse, die wesentlich auf private Erfahrung, nicht auf Seekarten und Instrumente angewiesen waren, als auch die konservative Berufsgliederung

¹ Angaben über die ganz entsprechenden Verhältnisse im 14. Jahrhundert bei Koppe, I. c., S. 8 f.

² Vgl. schon für das 16. Jahrhundert die zeitgenössische Aussage, zitiert bei Bernhard Hagedorn, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert (Berlin 1914), S. 68: Die Niederländer gingen mit dem ersten guten Wind in See, mag es Dezember, Januar oder Februar sein.

und Gesinnung des Seemannsstandes begründete eine erstaunliche Kontinuität in der Befahrung der einzelnen Routen: nicht nur der einzelne Schiffer, sondern ganze Generationen von Schifferfamilien blieben der einmal gewählten Linie treu. Auf den Routen Lübeck — Stockholm, Lübeck — Gotland, Lübeck — Kalmar u. a. fahren jahrzehnte-, ja jahrhundertlang Schiffer mit denselben Familiennamen.

Die Familiennamen geben übrigens eine gewissen Anhalt, um den Anteil der beiden Nationen am Schiffsverkehr vergleichsweise zu ermitteln; das Ergebnis entspricht recht genau dem, was oben über den Unterschied zwischen deutschen und schwedischen Schiffsgrössen festgestellt wurde. Auf der Route Lübeck—Stockholm fuhren im Jahre 1672 38 Schiffer; von ihnen trugen nur 4 sicherlich schwedische Namen, 4 weitere können ebenso gut deutscher wie schwedischer Nationalität sein, ein Name weist auf holländische oder friesische Herkunft, die übrigen 29 Namen haben deutschen Klang¹. Natürlich mag auch unter deren Trägern der eine oder andere Schwede sein; jedenfalls aber muss man vermuten, dass auf dieser Linie — entsprechend der hohen Durchschnittsgrösse der Schiffe — die deutsche Schiffsnationalität vorgeherrscht hat (da Schiffsnationalität und Schiffernationalität damals noch meist identisch waren). Ziemlich genau das umgekehrte Verhältnis — also unzweifelhaftes Überwiegen schwedischer (zum Teil wohl auch dänischer) Schiffer — herrscht in der Fahrt zwischen Lübeck und den südschwedischen Häfen, vornehmlich Malmö, Ystad, Landskrona usw. Im Verkehr mit Västervik, Kalmar, Gotland usw, scheint sich die Zahl der schwedischen und deutschen Schiffer einigermassen die Wage zu halten.

Das Tempo des modernen Seeverkehrs ist der angedeuteten patriarchalischen Betriebsweise naturgemäss fremd. Die geringen Durchschnittsgeschwindigkeiten auf der eigentlichen Seereise, die mangelhaften Liege- und Löscheinrichtungen in den Häfen, in Lübeck zumal die bis zu vierzehn Tagen in

¹ Das gleiche Verhältnis schon im 14. Jahrhundert: Koppé, S. 14 f.

Anspruch nehmende Fahrt auf der Trave zwischen Trave-
münde und Lübeck selbst, bewirkten, dass die Zahl der jähr-
lich von einem Schiff bewältigten Rundreisen ausserordent-
lich klein war. Im Verkehr mit den südschwedischen Häfen
wurden gewöhnlich 3—4, zwischen Lübeck und den Häfen der
mittelschwedischen Ostküste sogar nur 2—3 Rundreisen voll-
endet; Verhältnisse, wie sie bereits im 14. Jahrhundert
ausgebildet waren!¹ Sie beweisen, dass die Fortschritte
schiffbaulicher und schiffahrtstechnischer Art, die seit dem
Mittelalter erzielt worden waren, ziemlich belanglos waren,
gemessen an den unverändert gebliebenen Unvollkommen-
heiten der Hafenzufahrten, Lösch-, Lade- und Liegeeinrich-
tungen — wenigstens bei kurzen Seestrecken, wie im Binnen-
ostseeverkehr.

Als Beispiel für die beiden genannten Hauptverkehrs-
richtungen zwischen Lübeck und Schweden mögen die von
zwei Schiffen im Jahre 1681 durchgeführten Rundreisen
angeführt werden.

Schiffer Rolof Andersen Schiffgrösse 21 NRT

1)	21. II.	1681	aus Lübeck	nach Ronneby
	15. IV.		an »	von »
2)	4. V.		aus »	nach »
	25. VI.		an »	von »
3)	15. VII.		aus »	nach »
	6. IX.		an »	von »
4)	? X.		aus »	nach »
	22. XII.		an »	von »

4 Rundreisen. Durchschnittliche Liegezeiten im Hafen Lübeck: 20 Tage

Schiffer Asmus Wissendorf Schiffgrösse 64 NRT

1)	7. III.	1681	aus Lübeck	nach Gotland
	2. VI.		an »	von Stockholm
2)	4. VII.		aus »	nach Gotland
	3. VIII.		an »	von Gotland
3)	26. VIII.		aus »	nach Stockholm
	31. X.		an »	von Stockholm

3 Rundreisen. Durchschnittliche Liegezeiten im Hafen Lübeck: 28 Tage

¹ Koppe, S. 10 f.

Die beiden Beispiele können als typisch für den Ablauf des Schiffsverkehrs zwischen Lübeck und Schweden gelten.

Innerhalb des so gekennzeichneten Rahmens spielte sich die Schifffahrt zwischen beiden Ländern in einem ziemlich deutlich erkennbaren jahreszeitlichen Rythmus ab. In den Monaten März/April dominieren im Lübecker Hafen die kleinen Fahrzeuge, die das Mastvieh aus Südschweden einführen; nach dem Ende dieser Viehexport-Saison finden diese Schiffe meist im dänisch/schleswig-holsteinischen Küstenverkehr Beschäftigung. Im Frühsommer (Mai/Juni) werden sie — was den schwedischen Verkehr angeht — abgelöst durch die aus Västervik, Kalmar, Karlshamn, Karlskrona, Ronneby usw. einlaufenden Schiffe mit aus Holz und sonstigen Waldprodukten (Teer, Pech) bestehender Ladung. Dieser Verkehr erstreckt sich regelmässig über die Monate Juni—September. Parallel läuft der bedeutende Verkehr mit Gotland, dessen Ladungen aus Holz, Kalkstein und Fliesen zusammengesetzt sind. Das ganze Jahr hindurch, aber mit drei deutlich hervortretenden Höhepunkten im Frühjahr, Hochsommer (Juli/August) und Wintersanfang (November/Dezember) treffen schliesslich die Schiffe aus Stockholm, Norrköping und benachbarten mittelschwedischen Häfen mit ihrer vornehmlich aus Eisen bestehenden Ladung ein.

Hiermit sind bereits die Probleme der Warenausfuhr berührt, die uns nun näher beschäftigen sollen.

3. Die Wareneinfuhr von Schweden nach Lübeck

a) Schwedens Anteil an der gesamten Wareneinfuhr in Lübeck

Über den prozentualen Anteil Schwedens an der Lübeckischen Einfuhr unterrichtet die Übersicht auf der folgenden Seite ¹.

Auch hier sei wieder vergleichsweise die entsprechende Prozentziffer des 20. Jahrhunderts angeführt: der Wert der

¹ Hier, wie im Folgenden, sind — soweit nicht ausdrücklich anders bemerkt — die Geldwerte stets in Mark lübeckisch (m. lüb.) zu verstehen.

Seehandel zwischen Schweden und Lübeck gegen Ende des 17. Jahrh. 55

Jahr	Gesamteinfuhr in Lübeck	Schwedische Einfuhr in Lübeck	Anteil der schwe- dischen Verkehrs- richtung
1672	3342000	1124800	33,7 %
1676	2584200	455200	17,6 %
1677	2315400	378000	16,4 %
1681	2476400	517600	20,9 %
1690	2118400	529600	25,0 %
1691	2598000	584000	22,5 %
<hr/>			
Gesamtdurchschnitt	2572400 m. Lüb.	598200 m. Lüb.	23,2 %

schwedisches Einfuhr betrug in den Jahren 1900—1937 22,9 % der Lübecker Gesamteinfuhr¹. Auch in dieser Beziehung ist also das Verhältnis durch zweieinhalb Jahrhunderte nahezu konstant geblieben.

In den von uns hier zu betrachtenden Jahren bildet demnach die schwedische Einfuhr einen so erheblichen Teil der Lübecker Gesamteinfuhr, dass ihre Konjunkturschwankungen einen starken Einfluss auf den Wert der Einfuhr ausüben. Das Jahr 1672 stellt, wie wir sahen, wertmässig den Höhepunkt der für uns erfassbaren Jahreseinfuhren in Lübeck dar; der Einfuhrwert liegt um 923 000 Mark Lüb. über dem Durchschnitt der anderen Jahre. Die schwedische Einfuhr übertrifft in diesem Jahre den Durchschnitt der übrigen schwedischen Jahreseinfuhren in Lübeck um 632 000 Mark. Mit anderen Worten: die Hochkonjunktur in der Lübecker Einfuhr des Jahres 1672 wird ganz überwiegend durch die Höhe der Einfuhren aus Schweden bestimmt — wie denn umgekehrt auch das Absinken der Einfuhrwerte in den Jahren 1676 und 1677 weitgehend durch das Ausbleiben der schwedischen Einfuhren infolge des Schonenschen Krieges bestimmt wird.

Damit dürfte der absolute und relative Wert der schwedischen Einfuhren in Lübeck hinreichend gekennzeichnet sein.

b) Die schwedische Ausfuhr nach Lübeck im Rahmen der schwedischen Gesamtausfuhr

Solange die Zulage—Zollbücher der schwedischen Häfen nicht einer entsprechenden Verarbeitung unterzogen worden

¹ Tabellarische Übersichten ... 1937 (Lübeck 1938), S. 26 f.

sind, ist es leider nicht möglich, mit ausreichender Genauigkeit Lübecks Anteil an der gesamten schwedischen Ausfuhr zu untersuchen, da in den von Boethius/Heckscher veröffentlichten schwedischen Handelsbilanzen des 17. Jahrhunderts kein Material für die in den Lübecker Quellen erhaltenen Jahrgänge vorliegt. Einen gewissen Ersatz kann höchstens die unten durchgeführte Untersuchung des Lübeckischen Anteils am Stockholmer Export der Jahre 1676 und 1677 geben.

Aus dem hier behandelten Zeitraum zwischen 1672 und 1691 liegen bei Boethius/Heckscher nur die schwedischen Exportziffern für 1685 vor — einem Jahr, für das wir in Lübeck keine Unterlagen besitzen. Um wenigstens einen ungefähren Anhalt dafür zu gewinnen, welchen Platz Lübeck als Bestimmungsort im Rahmen des schwedischen Gesamtexportes einnimmt, müssen wir uns damit begnügen, die lübeckischen Durchschnittszahlen mit den schwedischen Angaben für 1685 zu vergleichen.

Hierbei bedarf es allerdings zunächst einer Verständigung über die Relation zwischen den beiden Geldsorten, mit denen die schwedischen und die Lübecker Zollbeträge errechnet wurden, nämlich dem schwedischen Reichstaler Silbermünze und der Mark lüb. Die bekannten schwedischen Valutaschwierigkeiten des Jahrhunderts mit den starken Kursschwankungen des Kupfer- und Silbergeldes erschweren freilich einen solchen Vergleich. Die üblichen kaufmännischen Rechenbücher der Zeit um 1700 scheinen ein Verhältnis von 2:1 (2 Mark lüb. = 1 Reichstaler) zugrunde zu legen. Diese Relation entspricht aber keineswegs der Kaufkraft beider Währungen, wie sie aus den Wertangaben über die einzelnen Waren in unseren statistischen Unterlagen erschlossen werden kann. Für die wichtigsten Warengruppen — unter anderem Kupfer und Eisen — errechnet sich danach vielmehr ein Verhältnis von 4:3 (4 Mark lüb. = 3 Reichstaler). Diese Relation legen wir hier zugrunde.

Durchschnittswert der schwedischen Ausfuhr nach Lübeck	Wert der schwedischen Gesamtausfuhr 1685 ¹
598200 Mark Lüb.	4005177 rtl. Silbermünze
	= 5400000 Mark Lüb.

Die so errechneten Ziffern würden einen Anteil Lübecks an der gesamten schwedischen Ausfuhr von rund 11 % bedeuten². Diese zunächst auf sehr schwankendem Grund stehende Ziffer wird durchaus bestätigt und bekräftigt, wenn wir die Verhältnisse des wichtigsten schwedischen Ausfuhrhafens, Stockholm, näher untersuchen. Glücklicherweise besitzen wir für die zwei Jahre 1676 und 1677 die statistischen Unterlagen sowohl für Lübeck wie für Stockholm³. Der Anteil Lübecks am Stockholmer Export geht aus folgender Übersicht hervor:

Jahr	Stockholms Gesamtexport	Stockholms Export nach Lübeck	Lübecks prozentualer Anteil
1676	1773686 rtl. = 2365000 m. l.	253600 m. l.	10,7%
1677	1789064 rtl. = 2385000 m. l.	240400 m. l.	10,1 %

Hierbei ist allerdings zu beachten, dass es sich um zwei Jahre handelt, in denen Schweden mit dem wichtigen Handelspartner Holland im Kriege lag; wir werden annehmen müssen, dass dieser Ausfall des niederländischen Konkurrenten Lübeck zu gute gekommen ist, der Prozentanteil Lübecks also höher liegt, als in normalen Zeiten.

Andererseits ist kaum zu bezweifeln, dass Lübecks Anteil am Verkehr der südschwedischen Häfen erheblich grösser war, als an demjenigen Stockholms. Stockholms Hauptaus-

¹ Boëthius—Heckscher, S. 139 f. Der Wert liegt in Wirklichkeit etwas höher, da in obiger Summe die Ein- und Ausfuhr von Visby nicht enthalten sind. Das ist für die Berechnung des lübeckischen Anteils nicht ganz bedeutungslos, weil ein sehr lebhafter Verkehr Lübeck—Visby bestand.

² Im Jahresdurchschnitt 1900—1912 nahm Lübeck nur noch rund 4 % der schwedischen Ausfuhr (dem Werte nach) auf. Tabellarische Übersichten . . . 1937, S. 26 f. und: Schweden. Historisch-statistisches Handbuch, hrsg. v. J. Guinchard, 2. Aufl. (Stockholm 1913), Bd II, S. 569 ff.

³ Boëthius—Heckscher, S. 703 ff.

fuhrwaren — Eisen und Kupfer — waren Artikel des Weltmarktes, für den Lübeck nur noch ein zweitrangiger Platz war; dementsprechend ging die Stockholmer Ausfuhr entweder direkt nach Westen oder doch an den deutschen Hauptmarkt für schwedische Metalle: Hamburg¹. Dagegen dienten die aus den kleineren südschwedischen Häfen nach Süden ausgeführten Waren wohl eher der Befriedigung des innerdeutschen Bedarfes als der Nachfrage des Welthandels. Für ihren Absatz und Umschlag war daher Lübeck wie seit Jahrhunderten auch damals noch der geeignete Ort.

Wir schliessen also: Lübecks Anteil an der Stockholmer Ausfuhr lag in normalen Zeiten vermutlich etwas unter 10 %. Der Anteil am Export der übrigen schwedischen Häfen dagegen war höher, sicher über 10 %. Insgesamt dürfen wir vermuten, dass Lübecks Anteil am schwedischen Gesamtexport 10—11 % betragen hat.

Die in den vorstehenden beiden Abschnitten gewonnenen Ziffern sind handelsgeschichtlich bedeutsam. Wir stellen daher noch einmal zusammen:

Anteil Schwedens an der Einfuhr in Lübeck:	23,2 %
Anteil Lübecks an der Ausfuhr aus Schweden:	10—11 %

Dieser Vergleich ist ausserordentlich lehrreich. Er beleuchtet blitzartig die für Lübeck katastrophale Umwälzung der wirtschaftspolitischen Verhältnisse gegenüber dem Mittelalter. Denn man darf — namentlich auf Grund der Untersuchungen von Koppe — wohl sagen: im 14. Jahrhundert konnte Schweden ohne Lübeck als wirtschaftlichen Partner schlechthin nicht leben — dagegen hätte Lübeck wohl ohne Schweden existieren können. Im 17. Jahrhundert hat sich das Verhältnis völlig umgekehrt: ein Ausfall Lübecks als Handelspartner wäre in Schweden unbedenklich verschmerzt worden — ein Ausfall Schwedens dagegen hätte Lübeck fast ein Viertel seines Handelsvolumens gekostet.

¹ Heckscher, Kopparmarknaden, S. 229. Vgl. auch weiter unten die Angaben über den Anteil Lübecks am Stockholmer Eisen- und Kupferexport der Jahre 1676, 1677.

Die wirtschaftspolitische Schlussfolgerung liegt auf der Hand: Lübeck, einst fast monopolistisch Herr des schwedischen Aussenhandels, ist nunmehr für Schweden nahezu zur *quantité négligeable* geworden, während es seinerseits sehr stark vom Funktionieren seiner Beziehungen zu Schweden abhängig ist.

Die beiden oben angeführten Prozentziffern verdeutlichen diese handelsgeschichtliche Umwälzung: auf der einen Seite der Aufstieg Schwedens zu einer selbständigen Wirtschaftsmacht mit einer gesunden allseitigen Verzweigung ihrer Handelsbeziehungen — auf der anderen Seite das Absinken Lübecks von seiner einstigen nordeuropäischen Monopolstellung zu einem unselbständigen, von überlegenen ausländischen Wirtschaftskräften abhängigen Ostsee—Handelsplatz.

c) Die Warengattungen

Bei der Betrachtung des Schiffsverkehrs sind bereits die wichtigsten Warengattungen erwähnt worden, aus denen sich die schwedische Einfuhr nach Lübeck zusammensetzt. Wie schon im Mittelalter und wie noch heute steht die Gruppe der Metalle an erster Stelle, sowohl der Menge wie dem Werte nach. Dies umso mehr, als der relative Wert der Erze im 17. Jahrhundert höher lag, als im 20. Jahrhundert. Im Jahre 1938 entsprach der Wert einer Tonne schwedischen Roheisens demjenigen von $\frac{1}{3}$ Tonne Weizen, in den hier behandelten Jahren des 17. Jahrhunderts dagegen dem Wert von $1\frac{1}{2}$ Tonnen Weizen¹. Der Eisenpreis ist also im Verhältnis zum Weizenpreis seitdem um 77% gesunken.

In den beiden Metallen — Eisen und Kupfer (mit Einschluss von Messing) — besass der schwedisch-lübeckische Handel eine solide Grundlage, deren Besonderheit darin bestand, dass es sich um Massengut handelte, das bedeutend hochwertiger war, als die sonst nach Lübeck gehandelten Massengüter (Salz, Getreide usw.). Diese relative Hochwer-

¹ Nach den Wertangaben der Zulagebücher und der Tabellarischen Übersichten ... 1938 (Lübeck 1939).

tigkeit kennzeichnet überhaupt das Wesen des schwedischen Imports nach Lübeck — entsprechend dem hohen prozentualen Anteil der Erze — und spiegelt sich u. a. in den hohen Werten der einzelnen Schiffsfrachten wieder, wie sie auf anderen Verkehrsrichtungen des Lübecker Seehandels nur selten erreicht wurden.

Durchschnittswert der eingehenden Frachten je NRT Schiffsraum

Einfuhr aus Schweden	Einfuhr von ausserhalb Schwedens
79 m. Lüb.	71 m. Lüb.

Die aus Schweden eingehenden Frachten waren also im Durchschnitt um 10 % wertvoller, als die Frachten aus den anderen Verkehrsrichtungen. Es ist demgemäss auch kein Zufall, dass gerade auf der Linie Stockholm-Lübeck die wertvollsten Schiffsladungen transportiert worden sind, die überhaupt während des behandelten Zeitraumes in Lübeck einliefen. Im Jahre 1672 kam der Schiffer Lorenz Peters mit einer Fracht von 772 Schiffspfund Kupfer und Messing und 9 Zwölfter Holz, im Gesamtwert von 91 600 m. Lüb., ein, wenige Monate später brachte der Schiffer Hans Carlsson eine Ladung Eisen, Kupfer und Messing im Wert von 89 300 m. Lüb. Der Wert jeder dieser beiden Schiffsladungen übertraf den durchschnittlichen Frachtwert der in Lübeck einlaufenden Schiffe um das 45-fache!

Der Anteil der einzelnen schwedischen Waren an der Einfuhr in Lübeck ist nur wertmässig, nicht mengenmässig anzugeben, da es nicht möglich ist, alle Warengattungen auf einheitliche Mengen- oder Gewichtsangaben zu bringen. Die eingeführten Mengen sind aus der tabellarischen Übersicht (Anhang) abzulesen.

Eisen: Das Eisen kam überwiegend als Roheisen in Stangen und Barren nach Lübeck, nur in geringen Mengen zu Stahl verarbeitet oder als schmiedeeisernes Fertigfabrikat (Nägel, Anker, Kanonen usw.). Mit einem jährlichen Durchschnittswert von 236 000 m. Lüb. stellt es fast 40 % (genau: 39,6) der gesamten Einfuhr aus Schweden dar.

Kupfer und Messing. Die bekannten Konjunkturschwankungen des Weltkupfermarktes, auf die hier nicht näher einzugehen ist, spiegeln sich wieder in den sprunghaften Veränderungen der Lübecker Importziffern (s. Übersichtstabelle). Kupfer ist das teuerste schwedische Einfuhrgut in Lübeck; dem Wert nach umfasst es 20,7 % der Einfuhr aus Schweden. — Gemessen an den von Heckscher veröffentlichten Mindestzahlen über den schwedischen Kupferexport¹ stellt sich Lübecks Anteil daran wie folgt dar:

Schwedischer Kupfer-Export
(einschl. gemünztes Kupfer und Messing)

Schwedische Gesamtausfuhr Jahrfünft	durchschnittl. Mindestzahl	Ausfuhr nach Lübeck Jahr	Menge
1671—1675	1000 t	1672	268 t
1676—1680	1150 t	1676	42 t
1676—1680	1150 t	1677	80 t
1681—1685	1400 t	1681	331 t
1686—1690	1400 t	1690	54 t
1691—1695	1400 t	1691	72 t

Diese Zahlen ergänzen die von Heckscher gegebene Übersicht über den Anteil der einzelnen Länder am Stockholmer Kupferexport². Leider sind die Gründe für das starke Schwanken des Kupferexportes nach Lübeck nicht ganz durchsichtig — wenschon der Schonische Krieg auch hier eine deutlich erkennbare Rolle spielt.

Für beide Metalle, Eisen sowohl wie Kupfer, gilt in besonderem Masse, was oben über den Wandel des Lübecker Handels vom Proper- zum Speditionsgeschäft festgestellt wurde. Obgleich als Eigner der Ladungen aus den erwähnten handelsgesetzlichen Gründen fast ausnahmslos Lübecker Firmen erscheinen, ist doch kein Zweifel, dass diese in Wirklichkeit nur als Kommissionäre oder Spediteure tätig waren. Hamburg war der grosse deutsche Mittelpunkt des Metallgeschäftes geworden und nur mit Mühe war es in Lübeck durch

¹ kopparmarknaden, S. 237.

² l. c., S. 238.

gesetzliche Begünstigungen¹ gelungen, wenigstens den Umschlag von Eisen und Kupfer in gewisser Masse dem eigenen Hafen weiterhin zu sichern. Freilich spielten hier auch schiffahrts- und zolltechnische Gründe eine Rolle; es sprach für Lübeck als Bestimmungsort der ostschwedischen Metallausfuhr, dass man die immer noch unbequeme »Umlandfahrt« um die jütische Halbinsel und die Zahlung des Sundzolls vermeiden konnte. Aber dieser Gesichtspunkt musste immer unwirksamer werden, je mehr das im Anfang des Jahrhunderts gegründete Göteborg sich zum grossen westschwedischen Ausfuhrhafen entwickelte, von wo aus eine direkte Verbindung mit Westeuropa unschwer möglich war und kein Sundzoll zu zahlen war.

Hierauf unter anderem wird es zurückzuführen sein, dass bereits im 7. Jahrzehnt des Jahrhunderts eine nicht unbeträchtliche direkte Einfuhr schwedischen Eisens nach England zu verzeichnen ist²; immerhin betrug sie im Durchschnitt der Jahre 1660—63 erst die Hälfte der (im folgenden Jahrzehnt) durchschnittlich in Lübeck eingeführten Menge (1295 gegen 2553 t). Aber diese Entwicklung einer direkten Ausfuhr nach Westeuropa musste sich zwangsläufig immer weiter zu Ungunsten Lübecks entwickeln. Wir dürfen annehmen — und haben das oben bei Berechnung des lübeckischen Anteils an der schwedischen Gesamtausfuhr bereits getan — dass aus den hier angeführten Ursachen Lübecks Anteil an der schwedischen Erzausfuhr bereits damals geringer war, als der Anteil an den übrigen Ausfuhrartikeln. Diese Überzeugung wird uns bestätigt, da wir in der glücklichen Lage sind, wenigstens für zwei Jahre den Lübecker Anteil am Stockholmer Erzexport ganz genau mengenmässig festzustellen.

¹ Ernst Baasch, Die »Durchfuhr« in Lübeck (Hans. Geschbl. 13/1913), S. 134 f.

² Einar Ekegård, Studier i svensk handelspolitik under den tidigare frihetstiden (Upsala 1924), S. 62.

Seehandel zwischen Schweden und Lübeck gegen Ende des 17. Jahrh. 63

	1676	1677
Stockholms Eisenexport insgesamt ¹	21332 t	16719 t
» » nach Lübeck	2141 t	1449 t
Lübecks Anteil	10 %	8,7 %
Stockholms Kupfer- u. Messingexport insgesamt ..	235 t	653 t
» » » nach Lübeck..	29,6 t	69,5 t
Lübecks Anteil	12,6 %	10,6 %

Übrigens zeigen die hier gewonnenen Ziffern zugleich, dass die von uns vorausgesetzte Relation von 4:3 zwischen Mark lüb. und Reichstaler Silbermünze und die auf dieser Berechnungsgrundlage angestellten Schlussfolgerungen richtig waren. Der auf Grund der Warenwerte errechnete lübeckische Anteil an der Stockholmer Ausfuhr (= 10 %) wird hier durch die Warenmengen vollauf bestätigt.

Teer und Pech folgen als dem Wert nach nächst höchste Warengruppe in der schwedischen Einfuhr nach Lübeck. Sie sind zugleich die einzigen unter den wichtigeren Artikeln der schwedischen Ausfuhr, die im Wesentlichen nicht dem schwedischen Mutterland entstammen, sondern aus Finnland kommen und in Schweden nur umgeschlagen wurden. Ihr Anteil an der Einfuhr in Lübeck betrug 10,7 %.

Chemikalien. Unter dieser Bezeichnung sind hier folgende Artikel (in der Reihenfolge ihrer Häufigkeit) zu einer Warengruppe zusammengefasst: Alaun, Pottasche, Vitriol, Schwefel, Schiesspulver. Sie umfassen 7,4 % des Einfuhrwertes aus Schweden.

Vieh. Kein anderes Einfuhrgut hatte so sehr unter der Ungunst der Umstände während des schonenschen Krieges zu leiden, wie der Viehimport von Schweden nach Lübeck. Die Ausfuhr von Mastochsen (in geringerer Masse auch von Pferden) war das wichtigste Geschäft, das die neugewonnene südschwedische Provinz mit Lübeck verband². Die Kriegs-

¹ Boëthius—Heckscher, S. 703 ff.

² Vgl. hierzu: Oscar Bjurling, Om oxstallningen och exporten av stalloxar från Skåne ... (Scandia XIII, 1941), S. 259 f.

handlungen aber legten diesen Handelszweig völlig lahm, während er in guten Jahren, wie 1691, wertmässig fast 10 % der gesamten lübeckischen Einfuhr aus Schweden betrug; im Durchschnitt der überhaupt hier erfassten Jahre sind es dagegen nur 4,6 %.

Auf keinem Gebiet so sehr wie auf demjenigen dieses südschwedischen Ochsenhandels hat sich Lübeck seine alte Vorrangstellung im skandinavischen Handel bewahrt. Die von Bjurling mit rund 3000 Mastochsen in den Friedensjahren nachgewiesene Ausfuhr aus Schonen muss fast hundertprozentig allein von Lübeck aufgenommen worden sein.

Holz. Als letzte der wertmässig und mengenmässig bedeutenderen Warengruppen umfasste das Holz 3,1 % des schwedischen Einfuhrwertes in Lübeck. Hier ist allerdings der Unterschied zwischen Menge und Wert besonders erheblich. Der Menge nach übertrifft das eingeführte Holz möglicherweise sogar das Eisen, steht jedenfalls neben diesem an erster Stelle unter den schwedischen Waren¹. Der Wert

¹ Vgl. die Angaben bei Vogel, Hans. Geschbl. 57/1932, S. 98, wonach 1 Schock (= 5 Zwölfter) fichtene Dielen 3 Last Gewichtmass entsprechen soll — das würden im Jahresdurchschnitt der Lübecker Holzeinfuhr aus Schweden (7419 Zwölfter) 4452 Last (zu 1932 kg) oder rund 8600 t sein, dreimal so viel, wie an Eisen eingeführt wurde! Hier liegt ohne Frage ein Rechenfehler oder ein lapsus calami vor; denn Vogels Berechnung würde bedeuten, dass zwölf Stück (= 1 Zwölfter) fichtene Dielen mehr als 1 t wiegen, was selbstverständlich ganz ausgeschlossen ist. Selbst wenn man annimmt, dass Vogel nicht Last Gewichtmass, sondern Raummass gemeint hat, kommt man nach seiner Berechnung zu unwahrscheinlichen Ergebnissen, nämlich auf 5900 NRT, das sind mehr als $\frac{3}{4}$ der aus Schweden in Lübeck eingehenden Tonnage. Auch diese Zahl kann nicht zutreffen. Um einen annähernden Begriff von Menge bzw. Gewicht des eingeführten schwedischen Holzes zu erhalten, verzichten wir daher auf Vogels Annahmen und legen statt dessen die heute im Lübecker Holzhandel üblichen Masse zu Grunde. Danach darf man als gebräuchlichstes Durchschnittsmass schwedischen Schnittholzes siebenzöllige Bretter von 14 Fuss Länge annehmen, die in dieser Form noch im 19. Jahrhundert nach Zwölftern gehandelt wurden. Auf dieser Grundlage ergibt sich: 32 Dielen = 1 Festmeter. Der Festmeter hartes Schnittholz soll bei der Verzollung = 800 kg gesetzt werden, d. h. 1 t = 1,25 fm oder rund 40 Dielen = $3\frac{1}{2}$ Zwölfter. Die jahresdurchschnittlich aus Schweden eingeführte Holzmenge entspricht also einem Gewicht

dagegen ist ziemlich geringfügig, weil es sich meistens um ausgesprochen billige Sorten — Nadelholzdielen, -balken und -latten — handelt.

Der letzte Posten unserer Tabelle umfasst unter »Sonstiges« eine Anzahl verschiedener weniger bedeutsamer Warenposten der schwedischen Einfuhr nach Lübeck, die zusammen 13,9 % des Gesamtwertes ausmachen. Es handelt sich vor allem um Kalkstein, Kalk und Fliesen aus Gotland, um Butter und Tran, Fleisch, Fisch und andere Lebensmittel, wie z. B. Grütze, in geringeren Mengen; zuweilen erscheinen auch Ballen persischer Seide als Eigentum armenischer Kaufleute — Zeugnisse der in dieser Richtung gehenden Bemühungen der schwedischen Kommerzbehörden¹.

V.

Der Schiffs- und Warenverkehr von Lübeck nach Schweden

Die Quellenlage macht es unmöglich, in gleich eingehender Weise wie den Verkehr von Schweden nach Lübeck umgekehrt auch die lübeckische Ausfuhr nach Schweden zu untersuchen. Aus dem behandelten Zeitraum ist nur ein Band der Zulagerechnungen über den ausgehenden Seeverkehr erhalten, derjenige für 1680; in ihm sind die einzelnen Angaben weit summarischer zusammengefasst als in den Büchern über den eingehenden Verkehr. Sie reichen nicht aus, um Wert und Menge der nach Schweden ausgeführten

von rund 2120 t. (Die Berechnung nach Hannemann, Der Holzhandel Lübecks, Diss. Leipzig 1914). Die Holzeinfuhr würde demnach gewichtsmässig nur von der Eiseneinfuhr übertroffen. Dieser bedeutende Umfang des schwedisch-lübeckischen Holzgeschäftes bereits im 17. Jahrhundert darf als ein besonders kennzeichnendes Beispiel für die aus unserer Quelle zu erschliessenden neuartigen handelsgeschichtlichen Ergebnisse angesehen werden. Die Literatur über den Lübecker Holzhandel hat bisher einhellig die Ansicht vertreten, dass dieser heute für Lübeck wichtigste Importzweig erst im 18./19. Jahrhundert zu nennenswertem Umfange gelangt sei. Vgl. z. B. Hannemann, l. c., S. 9.

¹ Vgl. u. a. Ekegård, l. c., S. 87.

Waren ebenso zu analysieren, wie den Import aus Schweden. Auch enthält der Band keine Angaben über die Tonnage der ausgehenden Schiffe.

Ausgehender Seeverkehr 1680:

	insgesamt	1328	Schiffe		
	nach Schweden	164	»	=	12,3 %

Warenwert der Ausfuhr 1680:

	insgesamt	2539300	m. Lüb.		
	nach Schweden	562400	»	=	22,1 %

Diese Zahlen reichen immerhin aus, um zu erkennen, dass Ein- und Ausfuhr sich offenbar die Wage hielten — wenigstens was den Wert anging. Mengenmässig war der Verkehr von Lübeck nach Schweden dagegen erheblich geringer, als umgekehrt; die Waren waren im Durchschnitt hochwertiger, da es sich hauptsächlich um Fertigfabrikate und Stückgut handelte. Die trotzdem ziemlich grosse Schiffszahl beweist, dass die Tonnage bei weitem nicht voll ausgelastet wurde — auch das ein wesentlicher Unterschied zum Verkehr von Schweden nach Lübeck. Neunzehn Schiffe liefen überhaupt in Ballast nach Schweden aus.

Da die Warenposten meist nur summarisch aufgezählt wurden, können weder Mengen noch Werte im Einzelnen spezialisiert werden. Die wichtigsten Warengattungen zerfallen bei näherer Betrachtung in zwei grosse Gruppen: die eine entspricht Lübecks Stellung als Ostsee-Verteiler westeuropäischer und kolonialer Produkte¹, die andere setzt sich aus binnendeutschen Erzeugnissen und solchen des unmittelbaren Lübecker Hinterlandes zusammen.

In der ersten Gruppe erscheinen als wichtigste Artikel: Wein, Branntwein, Glas (vornehmlich aus Rouen), Weberkarde (*Dipsacus fullonum* L.; ebenfalls hauptsächlich aus Rouen eingeführt), Südfrüchte und eigentliche Kolonialwaren (Rosinen, Pflaumen, Tabak, Zucker, Gewürze), schliesslich — als einziges Massengut dieser Herkunft — das westfranzösi-

¹ Vogel, I. c., S. 91 f.

Schwedische Einfuhr nach Lübeck¹

Jahr	Eisen		Tonnen	Kupfer und Messing		Holz		Chemikalien		Teer und Pech		Vieh		Stück	Sonstiges Wert	Gesamt Wert	Lübecks Ge- samteinfuhr Wert	Prozent- anteil der Einfuhr aus Schweden
	Wert	Tonnen		Wert	Tonnen	Wert	Tonnen	Wert	Tonnen ³	Wert	Tonnen	Wert	Stück					
1672	439987	4752	235125	268	22252	2542	73588	886	100477	2633	55002	3238	198360	1124800	3342000	33,7		
1676	216887	2348	36811	42	17495	1999	38927	467	65934	1913	1079	65	78167	455200	2584200	17,6		
1677	167337	1811	70730	80	14972	1710	30262	364	40493	1175	980	56	54226	378000	2315400	16,4		
1681	116450	1260	290740	331	12965	1481	21829	263	41599	1182	9754	590	25263	517600	2476400	20,9		
1690	246800	2671	46619	54	19600	2240	33200	397	57200	1625	42400	2544	83781	529600	2118400	25,0		
1691	228900	2478	62500	72	24000	2742	68400	821	78800	2237	56000	3298	65400	584000	2598000	22,5		
Jahres- durch- schnitt	236060	2553	123753	141	18547	2120	44351	533	64084	1794	27536	1631	84201	598200	2572400	23,2		

¹ Werte in Mark Lübis, Mengen in metrischen Tonnen (à 1000 kg).² Geschätzte Mengen! Vgl. im Text, Anmerkung S. 64.³ Ebenfalls geschätzte Mengen. Vgl. Text Anmerkung 3, S. 44.

sche und portugiesische Seesalz. Zur zweiten Gruppe gehören: »Kramgut« (wohl vornehmlich Kurzwaren, Schmuck, Haushaltsartikel, Uhren, Kleiseisengerät usw.) Tuche und Leinen, als Massengüter: Ziegel, Dachpfannen, Hopfen, Getreide.

Als Gelegenheitsfracht, die aus diesem Rahmen herausfällt, erscheinen zuweilen norwegische und dänische Fische (hauptsächlich Hering) in kleineren Mengen.

Zur Veranschaulichung und als charakteristisches Beispiel für die wert- und mengenmässige Zusammensetzung der Ausfuhr von Lübeck nach Schweden soll hier die Ladung eines Schiffes angeführt werden, das im Herbst 1680 nach Stockholm ausklarierte. Es ist einer der wenigen Fälle, wo im Zulagebuch die Ladung hinreichend genau spezifiziert wird, um wenigstens wertmässig den Anteil der einzelnen Güter feststellen zu können.

Schiffsladung Lübeck—Stockholm

Schiffer Pieter Jansen, 80 NRT

18. XI. 1680

28 Kisten Kramgut	Wert 11615 m. Lüb.
41 Schiffspfund Hopfen	» 4100 »
16 Quart Branntwein	» 3200 »
9 Stückfass Wein	» 1875 »
1 Fass Zucker	» 1400 »
1 Kiste Leinen	» 600 »
3 Pack Häute	» 600 »
38 Tonnen Fisch	» 538 »
2 1/2 Schiffspfund Speck und Fleisch	» 505 »
24 halbe Kisten Glasware	» 300 »
3 Tonnen Senf	» 112 »
250 Dutzend Weberkarde	» 44 »

Gesamtwert der Ladung 54889 m. Lüb.

Es bleibt schliesslich die Frage zu beantworten, in welchem Verhältnis die schwedische Einfuhr aus Lübeck zur schwedischen Gesamteinfuhr steht. Als Vergleichsobjekt ist hierfür wiederum nur die schwedische Handelsstatistik für das Jahr 1685 verfügbar.

<i>Wert der schwedischen Gesamteinfuhr (1685)</i> ¹	<i>Wert der schwedischen Einfuhr aus Lübeck (1680)</i>
3 571 106 rtl. Silberwährung	562 400 m. Lüb.
= 4 761 476 m. Lüb.	

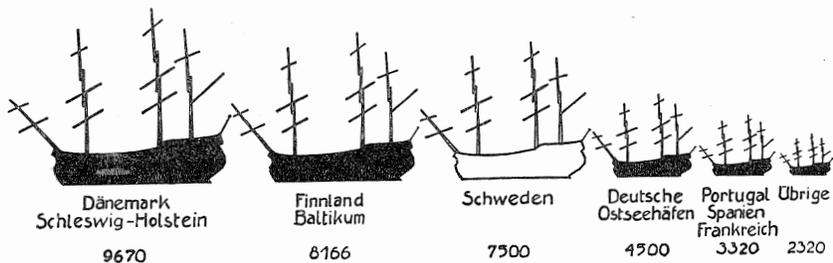
Demnach würde Lübecks Anteil am schwedischen Gesamtimport 11—12 % betragen — eine Ziffer, die dem oben angenommenen Anteil Lübecks an der schwedischen Ausfuhr sehr genau entspricht und zeigt, dass es sich um ein gut ausgewogenes Verhältnis zwischen beiden Partnern handelt.

Lübecks Aussenhandel war freilich von der im Mittelalter erreichten und nur im Mittelalter gerechtfertigten ungewöhnlichen Höhe herabgesunken. Im gleichen Masse hatte sich die schwedische Wirtschaft selbständig gemacht und begann, in ihren Handelsbeziehungen eine allseitige europäische Orientierung anzubahnen. Unter diesen veränderten Umständen konnte zwar Lübeck für Schweden nicht mehr das bedeuten, was es im Mittelalter bedeutet hatte. Dennoch blieb — wie die vorstehende Untersuchung gezeigt hat — die Verbindung zwischen beiden Partnern bedeutend genug; ja, sie ist bis heute in ungewöhnlicher Dauerhaftigkeit und Ungestörtheit eine der kräftigsten und wichtigsten Verkehrsrichtungen innerhalb des Ostseebeckens geblieben.

A. von Brandt.

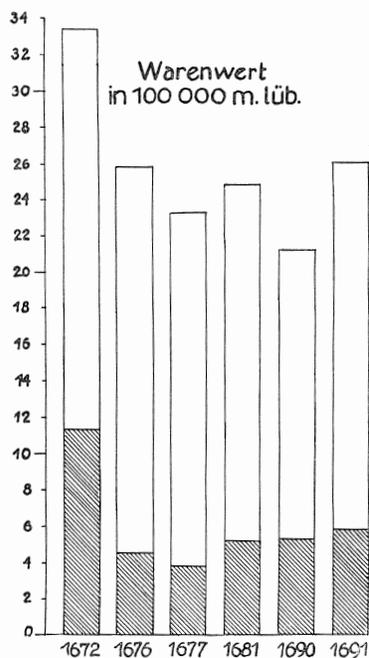
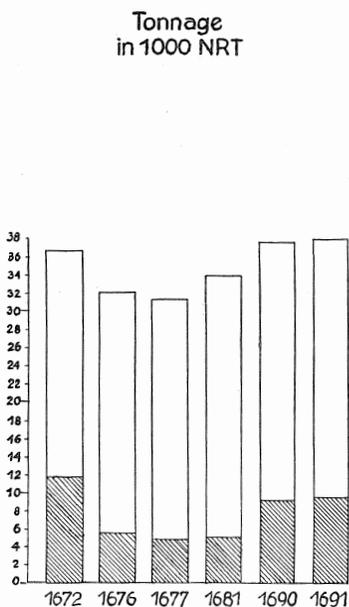
¹ Ohne Finnland. Boëthius—Heckscher, S. 139 f. Für die Umrechnung ist wiederum das Verhältnis 4 : 3 zwischen Mark Lübisch und Reichstaler Silbermünze zu Grunde gelegt.

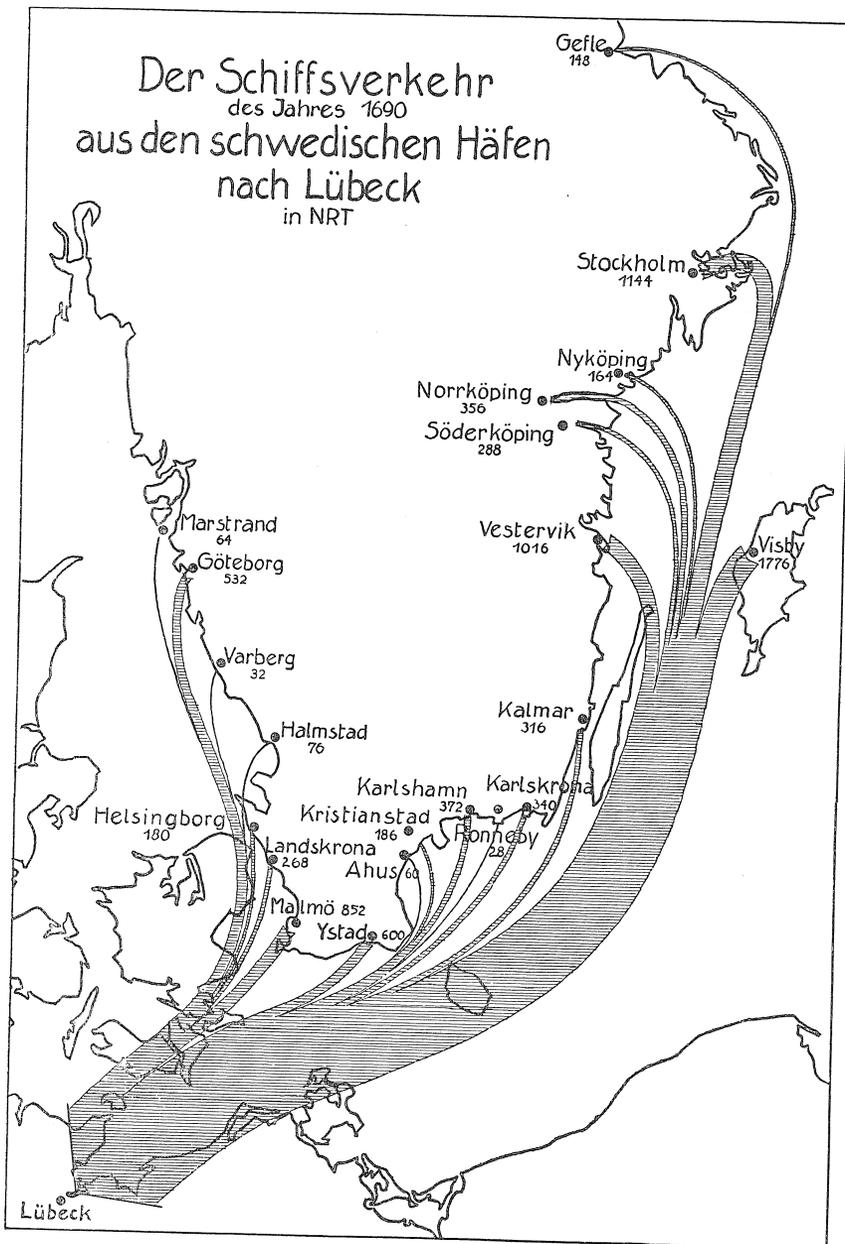
Der Anteil der einzelnen Verkehrsrichtungen am eingehenden Schiffsverkehr in Lübeck (in NRT)



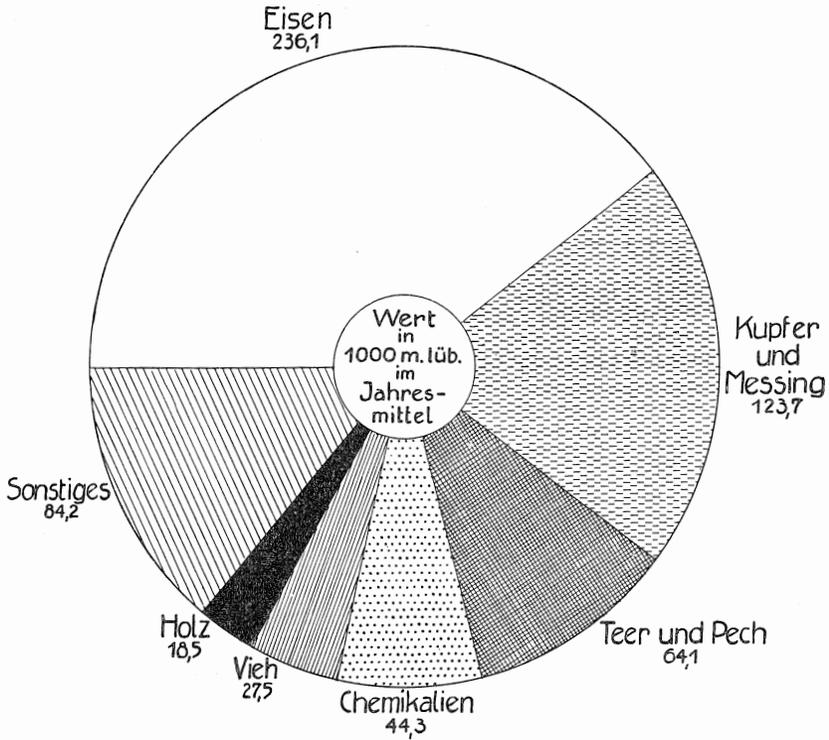
Schwedens Anteil am Schiffs- und Wareneingang in Lübeck

■ Eingang aus Schweden





Der Anteil der einzelnen Warengattungen an der schwedischen Einfuhr in Lübeck



(Tryckt nov. 1947).