

### Schifffahrt und Seehandel mecklenburgischer und pommerscher Städte im Jahre 1706

Kroll, Stefan

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Kroll, S. (1998). Schifffahrt und Seehandel mecklenburgischer und pommerscher Städte im Jahre 1706. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 21, 7-34. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52638-3>

#### Nutzungsbedingungen:

*Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.*

*Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.*

#### Terms of use:

*This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.*

*By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.*

## SEESCHIFFFAHRT

# SCHIFFFAHRT UND SEEHANDEL MECKLENBURGISCHER UND POMMERSCHER STÄDTE IM JAHRE 1706

VON STEFAN KROLL

### *I. Einleitung*

Die Schifffahrt und der Seehandel im Nord- und Ostseeraum in der frühen Neuzeit sind seit langem ein wichtiges Thema der wirtschaftsgeschichtlichen Forschung. Insbesondere die Publikation der Sundzollregister in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts hat das Interesse noch weiter verstärkt und die Zahl der Veröffentlichungen auf diesem Gebiet ansteigen lassen. Einen Schwerpunkt bilden Untersuchungen über den »großen« Fernverkehr, der im 16. bis 18. Jahrhundert überwiegend auf holländischen und englischen Schiffen stattfand und vor allem den Warenaustausch zwischen den Handelszentren Westeuropas und des Ostseeraums vermittelte.<sup>1</sup> Daneben liegt gerade für den Ostseeraum eine Vielzahl von Detailstudien zu einzelnen Regionen wie Hafenstädten vor, die sich teils querschnittartig, teils über einen längeren Zeitraum der Schifffahrt und dem Seehandel widmen.<sup>2</sup> Dagegen besteht ein erheblicher Mangel an vergleichenden Untersuchungen. Dies ist nicht zuletzt auf die häufig schwierige und durchweg vielschichtige Quellenlage zurückzuführen (genannt sei nur das Problem der großen Vielfalt an unterschiedlichen Maß- und Gewichtseinheiten).

Vor diesem Hintergrund bemüht sich der vorliegende Beitrag um einen vergleichenden Einblick in die Seeschifffahrt der fünf bedeutendsten Hafenstädte an der mecklenburgisch-vorpommerschen Ostseeküste zu Beginn des 18. Jahrhunderts. Zu ihnen zählten Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald und Stettin. Als Quellenbasis dient das im Reichsarchiv Stockholm liegende Material der schwedischen Licent-Rechnungen für Pommern und Wismar, das bisher von der Forschung weitgehend vernachlässigt worden ist.<sup>3</sup>

Im Zuge ihrer Großmachtpolitik war es der schwedischen Krone im Verlaufe des Dreißigjährigen Krieges gelungen, große Teile der südlichen Ostseeküste ihrem Einfluß zu unterstellen. In allen bedeutenden Häfen wurden Hafenzölle, die sogenannten Licenten, erhoben. Sie bildeten für den schwedischen Staat eine wichtige Einnahmequelle. Betroffen war außer den unter schwedischer Herrschaft stehenden Seestädten Wismar, Stralsund, Greifswald und Stettin<sup>4</sup> seit 1632 auch Warnemünde, so daß der Seehandel Rostocks ebenfalls aus den Licent-Registern erschließbar ist.<sup>5</sup>

Unter den verschiedenartigen Rechnungen des Bestandes besitzen die Licent-Journale für wirtschaftsgeschichtliche Fragestellungen den größten Wert. Nach der revidierten pommerschen Licent-Ordnung von 1687 waren grundsätzlich alle Schiffer, die den Hafen mit ihren Schiffen anliefen oder verlassen wollten, zur Meldung bei der königlichen Licent-Kammer verpflichtet.<sup>6</sup> Die Buchungen in den Licent-Journalen erfolgten während der im

Regelfall von März bis November währenden Schifffahrtssaison in chronologischer Reihenfolge. Für jedes Schiff sind dort Angaben über Namen, Heimathafen, Größe, Besatzungsstärke, Ladung und Ziel der Fahrt (bzw. den Abgangshafen) enthalten. Ebenso werden die Namen von Kapitän und Befrachtern genannt, letztere allerdings nur bei licentpflichtigen Schiffen. Die Licenten wurden als Seezoll auf die beförderten Waren sämtlicher ein- und auslaufender Schiffe erhoben. Ihre Höhe betrug im Regelfall 4% vom Wert der Ware, es gab jedoch zahlreiche Abweichungen von diesem Standard.<sup>7</sup> Ausgenommen von der Zollerhebung waren diejenigen Schiffe, die bereits in einem anderen Hafen des schwedischen Ostseereichs Licent-Gelder entrichtet hatten oder innerhalb Schwedisch-Pommerns verkehren wollten. Deren Schiffer mußten jedoch – ebenso wie die Kapitäne der königlichen Schiffe – genaue Aufstellungen der Ladungen einreichen. Neben weiteren kleineren Gebühren wurde außerdem eine geringe Abgabe für die Unterstützung von Armen erhoben.

Die Vorzüge der Quelle liegen in der Vielfalt der gebotenen Informationen, ihrer Vollständigkeit und ihrer Vergleichbarkeit. Sie weist jedoch auch einige Schwächen auf, die nicht unerwähnt bleiben sollen. Bereits Huhnhäuser hat in seiner überaus gründlichen Arbeit über den Rostocker Seehandel zwischen 1635 und 1648 auf verschiedene Fehlerquellen hingewiesen.<sup>8</sup> Grundlage für seine wertvolle Quellenkritik, die in vollem Umfang auch für die schwedischen Licent-Journale Gültigkeit besitzt, waren zum einen sogenannte Schifferlisten (Zusammenstellungen der individuellen Schifffahrt jedes einzelnen Rostocker Schiffers) und zum anderen die Abgleichung mit parallelen Quellen, vor allem den Sundzollregistern. So entdeckte er, daß gelegentlich Abfahrts-, Ziel- und Heimathäfen von den Licent-Schreibern verwechselt wurden und daß die Lastangaben zu den einzelnen Schiffen häufig schwankten. Ein regelmäßig bei der Auswertung von Zollstatistiken zu berücksichtigendes, jedoch methodisch nie vollständig lösbares Problem stellt außerdem der Umfang von geschmuggelter Ware dar. Nur selten gelang eine so gründliche Aufklärung wie Ende 1708, als 14 kleine Schiffe aus dem Barther Distrikt ermittelt werden konnten, auf denen (mit See-Pässen des Licent-Inspektors in Barth versehen!) widerrechtlich rund 40 Last Gerste nach Lübeck ausgeführt worden waren.<sup>9</sup> Der Vergleich der Stralsunder Licent-Journale mit den gotländischen<sup>10</sup> weist auf ein weiteres Manko der Quelle hin. Die meisten der Stralsunder Schiffe, die Gotland 1706 anfuhrten, waren auf dem Rückweg von Stockholm.<sup>11</sup> An Bord befanden sich zum Weitertransport bereits in geringem Umfang Waren, die in der schwedischen Hauptstadt geladen worden waren (z. B. Teer und Pech). In den Stralsunder Licent-Journalen wird jedoch nur vermerkt, daß das jeweilige Schiff zuletzt von Gotland abgefahren ist. Dadurch entsteht fälschlicherweise der Eindruck, daß alle aufgeführten Waren von Gotland stammen. Die sogenannten Dreiecksfahrten, bei denen mehr als ein Hafen angelaufen wurde, sind also aus den Licent-Journalen kaum erschließbar.<sup>12</sup> Diese einschränkenden Bemerkungen müssen bei der Beurteilung der anschließenden statistischen Auswertungen berücksichtigt werden.

Leider ist heute im Reichsarchiv Stockholm von den Licent-Journalen der Großteil der ursprünglich rund 180 Jahrgänge nicht mehr vorhanden. Eine länger zusammenhängende Periode stellen in der Überlieferung die Jahre 1702 bis 1709 dar. Diese Zeitspanne bietet sich aus mehreren Gründen an. Zum einen gilt der Ostsee-Binnenhandel des späten 17. und des frühen 18. Jahrhunderts generell als vergleichsweise schlecht erforscht<sup>13</sup>, und zum anderen ist dieser Zeitraum für die fünf Untersuchungsstädte bisher von der lokalen Forschung mit Ausnahme Stettins<sup>14</sup> vernachlässigt worden.<sup>15</sup> Eine gründliche Überprüfung der vorhandenen Quellen ergab, daß das schließlich für den Querschnitt ausgewählte Jahr 1706 als ein »Normaljahr« angesehen werden kann, wengleich die Auswirkungen des Großen Nordischen Krieges sich durchaus in der Seeschifffahrt der einzelnen Städte widerspiegelten, wie noch zu zeigen sein wird.

Tabelle 1 Schiffsverkehr an den Licentstellen 1706

Erhebungsstelle	von der See	zur See	Kleinschiffahrt
Wismar	162	175	190
Warnemünde	150	157	359
Stralsund	293	310	435
Greifswald	51	54	108
Wolgast	392	414	713
Stettin	172	180	0

## II. Der Schiffsverkehr

Die Tabelle 1 zeigt den Schiffsverkehr an den vier wichtigsten Licent-Erhebungsstellen Schwedisch-Pommerns sowie in Wismar und Warnemünde im Jahre 1706. Die drei Spalten geben dabei die Unterteilung in den Licent-Journalen wieder. Neben den nach Zielrichtung getrennt aufgeführten großen Seeschiffen wird auch die auf Schuten und Booten durchgeführte kleine Küstenschiffahrt berücksichtigt.<sup>16</sup> Sie ist an dieser Stelle von minderm Interesse und soll daher nur kurz am Beispiel Stralsunds vorgestellt werden.

Bei der Mehrzahl der Fälle (377) wurde das Einlaufen und das am gleichen Tag stattfindende Auslaufen in einer Eintragung zusammengefaßt. 1706 steuerten insgesamt 401 Fahrzeuge dieser Kategorie – allesamt beladen – den Stralsunder Hafen an, während ihn 410 (davon 364 unbeladen oder nur mit Ballast versehen) verließen. Es bestand also ein eindeutiges Übergewicht auf der Importseite. Eine dominierende Rolle nahm die Einfuhr von Bau- und Brennholz ein, das in Stralsund sowohl von den Bürgern als auch von der schwedischen Krone stark nachgefragt wurde. Drei Viertel aller kleinen Schiffe und Boote, die die Stadt am Sund 1706 anliefen, hatten Holz oder Holzprodukte geladen. Zweitwichtigstes Transportgut waren Mauersteine, von denen 1706 insgesamt 223 000 Stück nach Stralsund gebracht wurden. Daneben kam es in geringerem Umfang zur Einfuhr von Fisch (Hering) und landwirtschaftlichen Produkten (Saatgut, Wurzeln, Rüben). Auf der schwach ausgeprägten Exportseite standen vor allem städtische Handwerksprodukte und Verbrauchsgüter.

Die größte Bedeutung unter den Abfahrtshäfen besaßen die vier an der Südseite des Stettiner Haffs gelegenen Orte Stepnitz, Ziegenort, Warp und Ückerkmünde, von wo der überwiegende Teil der Stralsunder Holzzufuhr erfolgte.<sup>17</sup> Die Schiffer aus diesen Häfen besaßen stattliche *Schuten* mit einer Größe von zumeist 15 bis 30 Last. Ihre »Kollegen« von der Halbinsel Zingst und vom Darß, die die zweitgrößte Gruppe stellten, fuhren dagegen wesentlich kleinere Fahrzeuge, die selten mehr als zwei Last Tragfähigkeit aufwiesen und als *Quatsche*, *Palt* oder *Boot* bezeichnet wurden. Schwerpunkte der Zufuhr von Mauersteinen waren Warp und die *Bollingsche Ziegelei*. Die Kleinschiffahrt fand zwar überwiegend, jedoch nicht ausschließlich im Nahbereich statt. Einzelne Boote verkehrten bis nach Lübeck, Eckernförde, Ystad und Halmstad. Im Einsatz waren fast ausschließlich auswärtige Bootsführer. Nur rund 5% aller kleinen Fahrzeuge waren in Stralsund beheimatet.

Erklärungsbedürftig ist an Tabelle 1 in jedem Fall die nur scheinbar herausragende Stellung von Wolgast. Dieser Hafen war für die meisten Schiffer nur Durchgangsstation, in dem ein Zwischenhalt eingelegt werden mußte. Für die von der Ostsee kommenden Schiffe mit dem Ziel Stettin wurde hier lediglich die Ladung deklariert, während die Licent-Gebühren erst später in der Hauptstadt Schwedisch-Pommerns entrichtet werden mußten. Ebenso

wurden die aus Stettin auslaufenden und dort verzollten Schiffe bei ihrem Weg in die Ostsee in Wolgast nochmals kontrolliert und die Angaben der Schiffer in die Licent-Journale eingeschrieben. Wolgast selbst hatte 1706 nur einen sehr bescheidenen Verkehr mit elf einlaufenden und zehn auslaufenden Schiffen zu verzeichnen, bei einigen von Süden kommenden Schiffen erfolgte hier allerdings eine Zuladung von Waren. Der übrige Schiffsverkehr verteilte sich auf eine erhebliche Anzahl kleinerer und größerer Häfen entlang der Peene und am Stettiner Haff. Besonders zahlreich waren Schiffe mit den Abfahrts- bzw. Bestimmungshäfen Anklam, Ziegenort und Ueckermünde vertreten. Wie den Zahlenangaben zu entnehmen ist, handelte es sich hierbei um besonders viele kleine Schiffe und Boote, überwiegend also um die gerade angesprochene bäuerliche Kleinschifffahrt.

Die Tabellen 2 und 3 gestatten einen sehr detaillierten Überblick über die Seeschiffahrtsverbindungen der fünf untersuchten Hafenstädte. Vor einer eingehenderen Interpretation der Zahlen sind noch einige übergreifende Bemerkungen notwendig.

Die wirtschaftliche Entwicklung von Seehandelsstädten war seit jeher in starkem Maße von freier und ungefährdeter Schifffahrt abhängig. Die zahlreichen europäischen Kriege an der Wende vom 17. zum 18. Jahrhundert bedeuteten von daher eine erhebliche Gefährdung des Handels über See. Schon während des Pfälzischen Krieges waren 1692/93 trotz schwedischer Neutralität zahlreiche pommersche Schiffe von französischen Kaperern aufgebracht worden.<sup>18</sup> Mit Beginn des Großen Nordischen Krieges im Februar 1700 trat wiederum eine akute Gefährdung der Schifffahrt ein, die dazu führte, daß die Zahl der Sundpassagen in diesem Jahr stark zurückging.<sup>19</sup> Nach dem schnellen Ende der militärischen Auseinandersetzungen zwischen Dänemark und Schweden führte der Ausbruch des spanischen Erbfolgekrieges 1701 zu einer erneuten Beunruhigung der am Seehandel beteiligten Reeder und Kaufleute. Wiederholt bemühten sich die Vertreter der pommerschen Städte in Stockholm um geeignete Maßnahmen zur Sicherstellung freier und ungehinderter Schifffahrt.<sup>20</sup> Die in Stettin und Stockholm ausgestellten Seepässe sicherten bis 1709 einen weitgehend störungsfreien Seehandel<sup>21</sup>, wobei die schwedische Neutralität fördernd wirkte. Insgesamt wurde die internationale Handelsschifffahrt im spanischen Erbfolgekrieg weniger stark als im Pfälzischen Krieg behindert.

Weiterhin hatten die politischen Aktivitäten der Großmacht Schweden auch direkte Auswirkungen auf die in den Licent-Journalen verzeichnete Schifffahrt der fünf Städte. Bereits vor 1700 waren vereinzelt Schiffe für Militärtransporte (vor allem von Malz und Getreide) eingesetzt worden. Nach dem Ausbruch des Großen Nordischen Krieges nahmen diese Beanspruchungen stark zu. Neben Proviant wurden nun auch in großer Zahl Soldaten zu den Brennpunkten des Krieges geführt. Militärische Zwecke hatten in aller Regel Vorrang vor dem zivilen Handel, so daß es wiederholt zu Beschlagnahmungen von Schiffen kam.<sup>22</sup>

Wismar hatte nach der Inbesitznahme der Stadt durch Schweden zunächst vom Einfluß des skandinavischen Königreiches profitiert. Bis 1675 ist von einem kräftigen wirtschaftlichen Aufschwung auszugehen, der Handel und Schifffahrt gleichermaßen erfaßte.<sup>23</sup> Im Anschluß an die dänische Besetzung Wismars (1675-1680) kamen jedoch zunehmend die negativen Aspekte der Zugehörigkeit zu Schweden zum Tragen. An erster Stelle ist hier die Abschnürung der Stadt von ihrem Hinterland zu nennen.

Die Zahlen für 1706 weisen auf eine starke Ausrichtung des Seehandels nach zwei Richtungen hin. Zum einen ist Lübeck zu nennen, das mit großem Abstand der wichtigste Abfahrtshafen war und mit 40 Nennungen auch bei den Bestimmungshäfen stark hervortrat. Zum anderen hatte sich ein bereits seit der Mitte des 17. Jahrhunderts bestehender Trend fortgesetzt: die auffällige Hinwendung der Wismarer Schifffahrt nach Schweden. Stockholm nahm mit 54 Nennungen die führende Position unter den Bestimmungshäfen ein, und auch Karlskrona war in beachtlicher Stärke vertreten. Die Verbindungen zu den

Tabelle 2 Bestimmungshäfen der 1706 auslaufenden Schiffe

Bestimmungshafen	ab Wismar	ab Rostock	ab Stralsund	ab Greifswald	ab Stettin	Summe
<b>Schwed. Pommern</b>	12	11	34	3	30	90
darunter:						
Anklam	1	4	1	–	–	6
Greifswald	3	1	13	–	5	22
Stettin	–	–	11	–	–	11
Stralsund	2	5	–	3	10	20
»Vorpommern«	–	–	–	–	14	14
<b>Wismar</b>	–	2	1	–	–	3
<b>Mecklenburg</b>	2	–	–	–	2	4
darunter:						
Rostock	1	–	–	–	2	3
<b>Herzogtümer Schleswig/Holstein</b>	13	26	76	–	2	117
darunter:						
Eckernförde	3	–	21	–	–	24
Flensburg	1	9	2	–	–	12
Kappeln	–	3	18	–	1	22
Kiel	6	3	11	–	–	20
Schleswig	–	8	21	–	–	29
<b>Lübeck</b>	40	21	4	2	2	69
<b>Dänemark</b>	5	35	5	1	19	65
darunter:						
Kopenhagen	4	29	5	1	19	58
<b>Norwegen</b>	4	17	11	1	5	38
darunter:						
Bergen	4	13	11	–	5	33
<b>Schweden</b>	83	36	147	44	55	365
darunter:						
Gävle	–	–	5	1	–	6
Göteborg	4	5	58	23	3	93
Gotland	2	7	–	–	1	10
Kalmar	6	4	1	–	–	11
Karlshamn	2	5	–	–	4	11
Karlskrona	13	5	26	7	1	52
Norrköping	–	5	–	–	1	6
Stockholm	54	2	52	10	44	162
<b>Preußisch-polnische Ostseeküste</b>	5	6	2	–	3	16
darunter:						
Danzig	5	1	2	–	–	8
Königsberg	–	5	–	–	2	7
<b>Baltische Ostseeprovinzen Schwedens</b>	8	2	20	2	5	37
darunter:						
Riga	4	–	19	–	3	26
<b>Amsterdam</b>	–	–	9	1	55	65
<b>London</b>	–	–	–	–	1	1
<b>Unbekannt/Unklar</b>	3	1	1	–	1	6

Herzogtümern Schleswig und Holstein sowie nach Norwegen waren nur mäßig ausgeprägt, nach Dänemark waren sie schwach. Hier ist jedoch auf die in den Tabellen 2 und 3 nicht berücksichtigte kleine Küstenschiffahrt hinzuweisen, die für den Nahbereich den Verkehr auf den großen Seeschiffen bei weitem übertraf. Nach Westeuropa fand 1706 kein

Tabelle 3 Abfahrtschiffe der 1706 einlaufenden Schiffe

Abfahrtschiffe	nach Wismar	nach Rostock	nach Stralsund	nach Greifswald	nach Stettin	Summe
<b>Schwed. Pommern</b>	7	2	37	13	13	72
darunter:						
Greifswald	–	–	4	–	–	4
Stettin	–	–	19	–	–	19
Stralsund	1	–	–	12	12	25
Wolgast	4	1	4	–	–	9
<b>Wismar</b>	–	1	3	1	–	5
<b>Mecklenburg</b>	2	–	5	1	–	8
darunter:						
Rostock	2	–	5	1	–	8
<b>Herzogtümer Schleswig/Holstein</b>	21	21	71	–	18	131
darunter:						
Eckernförde	7	1	21	–	–	29
Flensburg	3	4	1	–	–	8
Kappeln	–	2	18	–	17	37
Kiel	7	2	11	–	–	20
Schleswig	–	5	19	–	–	24
<b>Lübeck</b>	67	21	37	4	8	137
<b>Dänemark</b>	4	41	10	1	20	76
darunter:						
Kopenhagen	3	36	10	1	19	69
<b>Norwegen</b>	7	9	6	1	2	25
darunter:						
Bergen	7	6	6	–	2	21
<b>Schweden</b>	49	49	105	30	49	282
darunter:						
Barösund	–	4	2	–	1	7
Göteborg	2	5	33	11	6	57
Gotland	5	9	9	2	–	25
Kalmar	5	6	–	2	3	16
Karlshamn	4	4	–	–	1	9
Karlskrona	14	15	25	9	–	63
Malmö	–	3	1	–	1	5
Stockholm	16	1	24	–	31	72
<b>Preußisch-polnische Ostseeküste</b>	1	5	5	–	3	14
darunter:						
Danzig	–	–	3	–	1	4
Königsberg	–	5	2	–	2	9
<b>Baltische Ostseeprovinzen Schwedens</b>	3	2	3	–	4	12
darunter:						
Riga	3	–	3	–	2	8
<b>Amsterdam</b>	–	–	10	1	38	49
<b>England</b>	1	–	3	–	2	6
<b>Frankreich</b>	–	–	–	–	14	14
darunter:						
La Rochelle	–	–	–	–	5	5
<b>Unbekannt/Unklar</b>	–	–	1	–	1	2

nennenswerter Schiffsverkehr statt. Die einstmals vielbefahrene Route nach spanischen und portugiesischen Häfen war bereits mit dem Ausbruch des Dreißigjährigen Krieges unterbrochen und anschließend nicht mehr in dem alten Umfang befahren worden.<sup>24</sup>

Rostock erlebte in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhundert einen wirtschaftlichen Niedergang, dessen Tiefpunkt der große Stadtbrand von 1677 war.<sup>25</sup> Eine wesentliche Ursache war die fehlende wirtschaftspolitische Unterstützung, die Rostocks Nachbarstädten durch Schweden zuteil wurde. Das Gesamtvolumen der Rostocker Seeschifffahrt war 1706 gegenüber der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts stark zurückgegangen. Verglichen mit den übrigen vier Städten, besaß der Verkehr mit Schweden nur einen geringen Stellenwert. Dies ist besonders an den niedrigen Zahlen für die beiden wichtigsten Städte Stockholm und Göteborg abzulesen. Wesentlich intensiver waren demgegenüber die Verbindungen nach Dänemark (insbesondere Kopenhagen) und Lübeck. Eine gewisse Bedeutung besaß die Schifffahrt von und nach Norwegen, wenngleich sie weitaus weniger umfangreich als noch in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts war. Ein eigenständiger Verkehr nach Westeuropa fand von Rostock aus im Jahre 1706 nicht statt.

Mehr als die Hälfte aller Schiffe, die im Untersuchungsjahr den Stralsunder Hafen verließen, steuerte ein Ziel in Schweden an. Die führende Position nahm hier Göteborg ein, dicht gefolgt von Stockholm. Es ist allerdings zu berücksichtigen, daß der Schiffsverkehr mit der westschwedischen Hafenstadt<sup>26</sup> zwischen 1705 und 1708 offensichtlich durch eine Sonderkonjunktur maßgeblich gefördert wurde.<sup>27</sup> Eine außerordentlich starke Nachfrage führte dazu, daß die Göteborger Getreidepreise in diesen Jahren ausnahmsweise deutlich über dem Stockholmer Niveau lagen.<sup>28</sup> Üblicherweise wurde Göteborg pro Jahr nur von maximal 20 Schiffen aus Stralsund angelaufen.<sup>29</sup> Nach Karlskrona verkehrten vor allem Schiffe im Auftrag der schwedischen Krone: Drei sogenannte »Lastträger« transportierten im Pendelverkehr Schiffbauholz von Stralsund zum königlichen Flottenstützpunkt. Die 19 Nennungen des Bestimmungshafens Riga sind in erster Linie auf Militärtransporte und Proviantlieferungen für die schwedischen Truppen zurückzuführen. Der Verkehr innerhalb Schwedisch-Pommerns war vergleichsweise rege, besonders Greifswald und Stettin waren häufige Ziele. Während jedoch die Universitätsstadt fast nur von unbeladenen Schiffen angelaufen wurde, fand mit der Provinzhauptstadt ein vielfältiger Warenaustausch statt.<sup>30</sup>

Da die Schiffe unterschiedlich groß waren, sagt die Summe der Fahrten allein noch nicht alles über die Bedeutung der jeweiligen Zielgebiete aus. Leider sind die Licent-Journale nur sehr eingeschränkt dazu geeignet, die Größe der einzelnen Schiffe zu ermitteln. Je nach Ladung schwankte die angegebene Lastzahl oft erheblich. Die folgenden Zahlen für die aus dem Stralsunder Hafen auslaufenden Schiffe können daher nur einen ungefähren Eindruck vermitteln. Die verzeichnete Gesamtkapazität der Schiffe betrug 1706: auf dem Weg nach Schweden 4758 Last, in die baltischen Ostseeprovinzen 1204 Last, für Fahrten innerhalb von Schwedisch-Pommern und nach Wismar 896 Last, in die Herzogtümer Schleswig und Holstein 805 Last, nach Norwegen 497 Last, nach Amsterdam 468 Last, nach Dänemark 110 Last, nach Lübeck 100 Last sowie schließlich nach Danzig 14 Last. Schwedische Häfen besaßen also auch von der Last-Kapazität her die mit Abstand größte Bedeutung für die von Stralsund abfahrenden Schiffe. Aus diesem Vergleich wird außerdem ersichtlich, daß nach Norwegen, den Niederlanden und ins Baltikum vor allem große, nach Dänemark und den Herzogtümern Schleswig und Holstein dagegen besonders viele kleine Schiffe eingesetzt wurden.

Beim Vergleich von Tabelle 2 mit Tabelle 3 zeigen sich für den Hafen Stralsund einige nicht ganz unerhebliche Unterschiede. Lübeck war als Bestimmungshafen nur vier Mal, als Abfahrtshafen dagegen 37 Mal vertreten. Die Stadt an der Trave besaß unter Berücksichti-



gung der angegebenen Lastzahlen die größte Bedeutung als Einfuhrhafen, gefolgt von Stockholm, Visby/Gotland, Karlskrona und Amsterdam. Beachtenswert ist der große Anteil der nur mit Ballast beladenen Schiffe: 115 fuhren in den Hafen ein, während es bei den auslaufenden nur 16 waren.<sup>31</sup> Hier zeigt sich bereits deutlich Stralsunds vorrangige Funktion als Exporthafen. Besonders viele unbeladene Schiffe kamen aus Göteborg (22 von 33), Schleswig (18 von 19) und Eckernförde (15 von 21). Westeuropa war durch Amsterdam (zehn Schiffe) und Newcastle (drei Schiffe) vertreten.

Die Stralsunder Schifffahrt insgesamt erlebte zwischen 1702 und 1709 eine Phase der Hochkonjunktur, wie nicht zuletzt der deutliche Anstieg der Zahl der Sundpassagen verdeutlicht, die 1705 mit 90 westwärts fahrenden Schiffen einen Höhepunkt erreichte.<sup>32</sup> Außerdem war der Umfang des Schiffsverkehrs im Stralsunder Hafen in jedem Jahr zwischen 1703 und 1708 (Minimum: 512, Maximum: 619 Bewegungen) z. T. deutlich größer als in den Jahren 1660 (447), 1661 (447), 1665 (498), 1690 (473) und 1692 (463), für die aufgrund der Quellenlage ein Vergleich nur schwer möglich ist.<sup>33</sup> Ein weiterer Hinweis sind wiederholt geäußerte Klagen über das deutliche Ansteigen der Matrosen-Heuer in den pommerischen Hafenstädten.<sup>34</sup>

Die Greifswalder Schifffahrt besaß unter den fünf untersuchten Städten 1706 die mit Abstand geringste Bedeutung. Besonders auffällig ist die klare Dominanz der schwedischen Häfen sowie der Tatbestand, daß kein Schiffsverkehr mit den Herzogtümern Schleswig und Holstein stattfand. Auch nach Norwegen und Westeuropa bestanden keine nennenswerten Verbindungen. Innerhalb Schwedisch-Pommerns war Stralsund einzig bedeutsamer Abfahrtshafen.

Die schwedisch-pommersche Hauptstadt Stettin besaß im Vergleich zu Rostock, Wismar, Stralsund und Greifswald 1706 die ausgedehntesten Schifffahrtsverbindungen. Als einzige verfügte sie über direkte Handelsbeziehungen zu Frankreich: Immerhin 14 Schiffe liefen von dort kommend in den Stettiner Hafen ein. Amsterdam war zugleich wichtigster Export- wie Importhafen und stellte dabei Lübeck deutlich in den Schatten. Auch nach England und Norwegen bestanden Verbindungen. Die Handelsbeziehungen zu Schweden hatten sich seit der Ermäßigung der Licent-Abgaben 1681 deutlich verbessert.<sup>35</sup> Bevorzugter Ziel- und häufigster Abfahrtshafen war hier mit weitem Abstand Stockholm, während Göteborg und den anderen schwedischen Häfen nur eine untergeordnete Bedeutung zukam.<sup>36</sup> Hervorhebenswert war ferner der Schiffsverkehr von und nach Kopenhagen, von und nach Stralsund sowie von Kappeln.

Im Gegensatz zu den vielfältigen Angaben über die Schifffahrtsverbindungen läßt sich die Größe der einzelnen Handelsflotten aus den Licent-Journalen nicht zuverlässig errechnen. Dafür gibt es zwei triftige Gründe. Wie schon erwähnt, schwankt die in der Quelle angegebene Lastzahl je nach Ladung des Schiffes. Außerdem kam es vor, daß bestimmte Schiffe in einzelnen Jahren ausschließlich zwischen fremden Häfen verkehrten und somit in den Zollregistern ihres Heimathafens gar nicht auftauchen. Die aus anderen Quellen vorliegenden Zahlen verdeutlichen, daß die Größe der Handelsflotten häufig schwankte, was sowohl auf wirtschaftliche Wechsellagen als auch auf politische Ereignisse zurückzuführen ist.

Während für Rostock für die Zeit um 1700 keine Angaben gemacht werden können, fuhrten unter der Flagge Wismars 1697 29 Schiffe, deutlich weniger als noch 1669 (43 Schiffe/2038 Last) und 1673 (45 Schiffe/2586 Last).<sup>37</sup> Die Stralsunder Handelsflotte bestand 1673 aus 73 Schiffen mit 2439,5 Last. Nach einem deutlichen Abfall bis 1685, als nur noch 38 Schiffe geführt wurden, erhöhte sich ihre Zahl über 50 (1696) auf 70 im Jahre 1708. Im Vergleich zu Wismar und auch Stettin besaß Stralsund relativ viele kleinere Schiffe, denn die Gesamt-Lastzahl betrug auch 1708 nur 2210.<sup>38</sup> Die Stettiner Handelsflotte umfaßte 1693 dagegen 62 Schiffe mit einer Ladekapazität von 3035 (niederländischen) Last, darunter

Tabelle 4 Anteil der einheimischen Schiffe am Schiffsverkehr im Heimathafen (in %)

	Wismar	Rostock	Stralsund	Greifswald	Stettin
einlaufende Schiffe	64,2	70,0	48,8	25,5	67,4
auslaufende Schiffe	62,9	66,2	52,3	29,6	66,7
alle Schiffe	63,5	68,1	50,6	27,6	67,0

befanden sich immerhin fünf Fahrzeuge mit mehr als 100 Last.<sup>39</sup> 1704 fuhren lediglich noch 31 Schiffe unter Stettiner Flagge<sup>40</sup>, während es im August 1711 wieder 49 mit zusammen 2191 Last Tragfähigkeit waren.<sup>41</sup>

Die Tabelle 4 zeigt den Anteil der einheimischen Schiffe am Schiffsverkehr im jeweiligen Heimathafen auf. Sowohl im Wismarer als auch im Rostocker und Stettiner Hafen dominierten die ortsansässigen Schiffe, während nur etwa jedes dritte Fahrzeug fremder Herkunft war. Zahlenmäßig von einiger Bedeutung waren in Wismar noch die Schiffe aus Lübeck, in Rostock die aus Kopenhagen und in Stettin die aus Kappeln und Stralsund. Der Handelsverkehr Greifswalds wurde 1706 überwiegend auf fremden Schiffen abgewickelt. Die eigene, nur aus sechs Schiffen mit kaum mehr als 120 Last Ladekapazität bestehende Handelsflotte Greifswalds besaß im heimatlichen Hafen hinter Stralsund nur die zweitgrößte Bedeutung. In Stralsund wurde rund die Hälfte der Seeschifffahrt von einheimischen Fahrzeugen bewerkstelligt. Daneben prägten vor allem die kleineren Schiffe aus Eckernförde, Kappeln, Schleswig und Kiel das Bild des Hafens. Werden allerdings ausschließlich die beladenen Schiffe berücksichtigt, so betrug der Anteil der in Stralsund beheimateten Schiffe 1706 (nach angegebener Lastzahl) 59,2 % des Export- und 65,3 % des Import-Volumens. Der weit überwiegende Teil der Stralsunder Handelsflotte verkehrte von oder nach Stralsund, eine kleinere Anzahl von Schiffen wurde von ihren Reedern jedoch auch auf anderen Routen eingesetzt, ohne daß dieser Zwischenhandel aus den zur Verfügung stehenden Quellen vollständig zu erschließen wäre.

### III. Der Warenhandel

Ebenso wie die Schifffahrt läßt sich auch der über See laufende Warenhandel der fünf untersuchten Städte anhand der Licent-Journale nachvollziehen. Aufgrund der Vielfalt der transportierten Waren kann es an dieser Stelle um keine erschöpfende Auswertung des Quellenmaterials gehen. Statt dessen sollen die grundlegenden Strukturmerkmale aufgezeigt sowie die wichtigsten exportierten und importierten Güter benannt werden.

Der merkantilistisch ausgerichtete schwedische Staat bemühte sich schon früh um einen Überblick über die Entwicklung seiner auswärtigen Handelsbeziehungen.<sup>42</sup> Das Kammer- und Kommerzkollegium ließ regelmäßig Statistiken erstellen, die u. a. helfen sollten, zoll- und wirtschaftspolitische Maßnahmen zu begründen. Auch für Schwedisch-Pommern, Warnemünde und Wismar liegen aus dem Zeitraum 1699 bis 1708 unter der Überschrift »General Wahren Extract« entsprechende Zusammenstellungen für die einzelnen Licent-Erhebungsstellen vor.<sup>43</sup> Sie sind jahrgangsweise sowie nach Export und Import unterteilt.

Besonders wertvoll sind die nach *ohngefehr marckgängigem Preiß* angegebenen Taxwerte. Mit ihrer Hilfe ist es möglich, die aus- und eingeführten Waren nicht nur mengenmäßig, sondern auch wertmäßig zu quantifizieren. Sie wurden jährlich neu ermittelt, wichen allerdings von den tatsächlich gezahlten Preisen (die auch saisonal schwankten)

General Wahren Extract		Der Wert in diesen 1699 Jahr alhier	
Licentia		Lauter	
Sumpfsand		Lauter	
Korn Mehl Brod		Lauter	
und Saath		Lauter	
1107 Luff v. Maas	2071 20 80	88580	
15 Luff v. Rayd	38 2 112	1764	
31 Luff v. Maas	95 2 90	3042	
3 Luff v. Maas	13 1 116	4324	
27 Luff v. Maas	29 30	810	
150 Luff v. Maas	14 2 4	600	
12 Luff v. Maas	2 8	96	
Goltzwerc			
589 Luff v. Maas	4 33 9	59	
130 Luff v. Maas	2 4 8	16	
Sumpfsand und			
Lauter			
44 Luff v. Maas	17 20	893	
Stralsund		2897 2 -- 96293 2	
Korn Mehl Brod		Lauter	
und Saath		Lauter	
4 Luff v. Maas	2 4	6	
3 Luff v. Maas	2 4	4	
9 Luff v. Maas	3 8	72	
18 Luff v. Maas	3 2 6	109	
1 Luff v. Maas	7 8	11	
Lauter			
9 Luff v. Maas	4 14	126	
Goltzwerc			
20 Luff v. Maas	20 24	36	
2 Luff v. Maas	24 8	6	
Sumpfsand und			
Lauter			
4 Luff v. Maas	10 5	20	
Lauter			
40 Luff v. Maas	10 10	8	
Lauter			
106 Luff v. Maas	212 2 30	3196	
29 Luff v. Maas	35 2 80	184	
3 Luff v. Maas	3 10 36	54	
Stralsund		2897 2 -- 96293 2	
Lauter		2897 2 -- 96293 2	

Abb. 1 Auszug aus dem »General Wahren Extract« für Stralsund von 1699; Riksarkivet Stockholm, Pommern-Wismar. Reviderade räekenskap. Licenträekenskap 1699:1.

nicht selten erheblich ab. Für die weitere Auswertung ist der Hinweis wichtig, daß nur diejenigen Waren in den Aufstellungen berücksichtigt wurden, für die Seezoll gezahlt werden mußte. Ladungen von Schiffen, die innerhalb Pommerns verkehrten oder bei der Befrachtung bereits in einem anderen Hafen des schwedischen Ostseereiches verzollt worden waren, sind im Extrakt nicht enthalten! Dies gilt auch für alle im Auftrag der schwedischen Krone verkehrenden Schiffe.

Die Tabelle 5 gibt einen Überblick über die 1706 wertmäßig wichtigsten Exportwaren der einzelnen Hafenstädte.<sup>44</sup> Roggen war für alle fünf Städte ein sehr bedeutsames Exportgut, wobei Stettin knapp vor Stralsund an der Spitze lag. Bei dieser Getreideart lohnt zusätzlich ein Blick auf die Erhebungsstelle Wolgast, an der – wie bereits erwähnt – Schiffer aus unterschiedlichen Häfen ihre Waren verzollen mußten. Mit fast 94 000 Rtlr. Taxwert wurde hier ein Rekordergebnis erzielt, wobei der Hauptanteil auf das Konto des Hafens Anklam ging. Ähnlich verhält es sich beim Weizen, der in Wolgast im Wert von 13 484 Rtlr. verzollt wurde. Mit weitem Vorsprung wichtigster Weizen-Exporteur war jedoch Stettin. Gerste war die wertvollste Ware, die von Wismar aus auf die Reise ging. In Stralsund, Greifswald

Tabelle 5 Wichtige Exportwaren 1706 (Taxwert in Rtlr.)

Ware	Wismar	Rostock	Stralsund	Greifswald	Stettin
Roggen	21 726	18 830	51 870	19 181	55 980
Weizen	8 542	315	3 510	970	70 928
Gerste	40 615	1 996	–	–	–
Malz	505	7 933	115 263	8 463	22 624
Bier	16 229	335	27	–	12
Wolle	–	3 662	3 002	1 523	13 075
Tabak	–	–	447	–	10 808
Äpfel	1 355	669	515	25	1 772

und Stettin bestand ein Verbot für die Ausfuhr dieser zum Mälzen und Brauen benötigten Getreideart. Beim Malz dominierte eindeutig Stralsund, gefolgt von Stettin, Greifswald und Rostock.<sup>45</sup> Bier war noch 1637 das bei weitem wichtigste Exportgut Rostocks gewesen.<sup>46</sup> In den Zahlen für 1706 spiegelt sich der dramatische Rückgang der Rostocker Brauerei in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts wider. Auch in Stralsund, Stettin und Greifswald war der Bierexport über See nahezu gänzlich zum Erliegen gekommen. Lediglich Wismar verschiffte noch ansehnliche Mengen. Sowohl beim Export von Wolle als auch von Tabak und Äpfeln lag Stettin vorne. Hier muß wiederum die Erhebungsstelle Wolgast erwähnt werden, über die 1706 Wolle im Wert von 5576 Rtlr. und Tabak im Wert von 5403 Rtlr. ausgeführt wurde.

Im folgenden sollen noch einige weitere Waren aufgezählt werden, die in der Tabelle 5 keine Berücksichtigung fanden, da sie nur für jeweils eine Stadt von Bedeutung waren. So verschiffte Stettin 1706 für den preußischen König 640 Zentner Pulver im Wert von 15 000 Rtlr. und führte außerdem Weidasche für 12 486 Rtlr. und Klappholz für 5610 Rtlr. aus. Für Warnemünde ist der Export von Glas (Taxwert: 3000 Rtlr.) erwähnenswert, für Wismar der von Amidam (Stärke, Taxwert: 2504 Rtlr.). Hinzu kam Seife aus der privilegierten Wismarer Seifensiederei für 1215 Rtlr. Werden die Taxwerte sämtlicher von den Licenten betroffenen Waren zusammengezählt, nimmt Stettin beim Export mit 218 380 Rtlr. vor Stralsund mit 188 377 Rtlr. den ersten Platz ein.

In der Tabelle 6 sind die von ihrem Wert her bedeutendsten Importgüter aufgeführt, die 1706 in den fünf Untersuchungsstädten eintrafen und aus Häfen außerhalb des schwedischen Ostseereichs stammten. Unverkennbar ist die Rolle Stettins, als des mit großem Abstand führenden Importhafens. Hier wurden licentpflichtige Waren im Wert von 172 094

Tabelle 6 Wichtige Importwaren 1706 (Taxwert in Rtlr.)

Ware	Wismar	Rostock	Stralsund	Greifswald	Stettin
Salz	1 872	232	5 720	153	51 515
Fisch	11 653	14 727	7 892	469	31 819
Wein	1 381	5 763	6 785	264	38 378
»Specerey«	203	673	3 286	191	9 590
Farbe	54	45	800	79	5 931
Butter/Käse	2 131	1 258	1 490	246	6 149

Tabelle 7 Rangfolge der Stralsunder Ausfuhrhäfen 1706 (Taxwert)

Hafen	Rtlr.	%
1. Stockholm	70 409	31,0
2. Göteborg	41 798	18,4
3. Riga	37 388	16,5
4. Bergen	14 446	6,4
5. Amsterdam	13 060	5,8
6. Eckernförde	10 419	4,6
7. Karlskrona	10 398	4,6
8. Schleswig	6 933	3,1
9. Gävle	5 711	2,5
10. Kappeln	5 370	2,4
11. Kiel	2 985	1,3
12. Lübeck	2 756	1,2
13. Kopenhagen	1 917	0,8
14. Halmstad	1 632	0,7
15. Flensburg	681	0,3
16. »Holstein«	545	0,2
17. Malmö	361	0,2
18. Ystad	171	0,1
19. Pernaú	30	0,01

Rtlr. registriert, während Stralsund lediglich 42052 Rtlr. und Greifswald gar nur 1698 Rtlr. verbuchte. Eine führende Rolle nahm das Salz ein. Während Stralsund schottisches Salz aus England bezog, stammte das Stettiner Salz von der französischen Atlantikküste. In Wismar und Rostock dominierte Lüneburger Salz. An Fisch führte man vor allem Hering, Dorsch und Stockfisch ein. Wismar, Rostock und Stralsund wurden direkt aus Norwegen beliefert, Stettin dagegen (im Zwischenhandel) über Amsterdam. Umgekehrt verhielt es sich beim Wein<sup>47</sup>, der aus Südwesteuropa stammte: Stettin bezog ihn zum größten Teil direkt von der französischen Atlantikküste, während die übrigen Städte sich von Amsterdam, Lübeck<sup>48</sup> und Kopenhagen aus beliefern ließen. Hinter dem Oberbegriff »Specery« verbergen sich Kolonialwaren und Gewürze. Hervorzuheben ist hier insbesondere der Import von Pfeffer, Rosinen und Zucker. Auch diese Waren wurden – ebenso wie Farbe – zum Großteil über Amsterdam und Lübeck eingeführt. Anders waren die Verhältnisse bei der letzten der in Tabelle 6 aufgeführten

Warengruppen. Butter und vor allem Käse stammten sehr häufig von der schleswig-holsteinischen Ostseeküste. Besonders wichtig waren hier die beiden Häfen Kappeln und Kiel.

Wie bereits mehrfach erwähnt, waren die aus Schweden und seinen Besitzungen kommenden Waren in den fünf mecklenburgisch-vorpommerschen Häfen nicht licentpflichtig, gleichwohl aber von z.T. erheblicher Bedeutung für die Importstruktur. Hervorzuheben sind hier in erster Linie Eisen<sup>49</sup>, Kupfer, Blei und Metallerzeugnisse, daneben aber auch Pech, Teer, Holz und Bretter. Kalk kam fast ausschließlich von der Insel Gotland. 1706 wurden Wismar, Rostock, Greifswald und Stralsund, nicht aber Stettin mit dieser Ware beliefert, für die jedoch ebenfalls kein Taxwert vorliegt.<sup>50</sup>

Der Seehandelsverkehr der fünf untersuchten Städte untereinander war 1706 nicht besonders ausgeprägt. Eine Ausnahme bildeten hier Stettin und Stralsund. Während die schwedisch-pommersche Provinzhauptstadt vor allem Tabak und Salz lieferte, wurden in umgekehrter Richtung besonders häufig Butter, Fisch und Hafer transportiert. Daneben war noch die Verbindung Stralsund-Greifswald von einiger Bedeutung, wobei die Stadt am Sund die Rolle eines Warenvermittlers einnahm.

#### IV. Vertiefte Einblicke in die Struktur des Stralsunder Seehandels

Im Anschluß an den Vergleich des Schiffsverkehrs und des Seehandels der fünf mecklenburgisch-vorpommerschen Hafenstädte sollen abschließend noch einige aufschlußreiche Details des Stralsunder Seehandels erörtert werden. Sie stehen in engem Zusammenhang mit einer kürzlich veröffentlichten Analyse der Stralsunder Stadtgesellschaft zu Beginn des 18. Jahrhunderts.<sup>51</sup>

Tabelle 8 Die 15 führenden Stralsunder Getreide- und Malzexporteure 1706

	Wert (Rtlr.)	Markt- anteil in %	Anteil Malz in %	Anteil Roggen in %
1. Johann Hagemeister	29 457	17,8	77,0	18,0
2. Friedrich Steffen	12 970	7,8	74,0	23,1
3. Adam Friedrich Reincke	12 287	7,4	20,4	71,9
4. David Christian Hercules	8 315	5,0	70,7	23,8
5. Hinrich Gottfried Kantzow	8 285	5,0	62,6	25,1
6. Hinrich Busch	8 195	4,9	77,1	21,0
7. Hinrich Tönnies	7 957	4,8	61,7	24,4
8. Emanuel Bünsow	6 931	4,2	60,6	28,9
9. Hinrich Teetz	6 753	4,1	61,1	27,8
10. Isaac Schinckel	6 215	3,7	30,6	67,6
11. Christian Bagevitz	4 415	2,7	60,1	29,9
12. Christian Küdeback	4 352	2,6	65,5	19,8
13. Emanuel Hagemeister	4 308	2,6	73,8	15,8
14. Wilhelm Baudewien	4 190	2,5	75,9	13,8
15. Witwe Barbara Pütter	3 034	1,8	21,3	70,5

Die Tabelle 7 bietet eine Übersicht über die im Jahre 1706 von Stralsund aus angelaufenen Städte. Sie ist geordnet nach dem Taxwert der Güter, die in die einzelnen Häfen transportiert wurden. Nicht berücksichtigt wurden hierbei Bestimmungshäfen innerhalb Schwedisch-Pommerns sowie unbestimmte Ziele. Ferner wurden nur solche Waren in die Berechnung einbezogen, deren Exportwert 1706 insgesamt 200 Rtlr. überstieg.<sup>52</sup>

Deutlich sticht die herausragende Rolle Stockholms und Göteborgs hervor, die zusammen fast 50% erreichten, während die übrigen schwedischen Häfen lediglich einen Anteil von 8,1% aufwiesen. Riga verdankt seinen Spitzenplatz in erster Linie Aufträgen der schwedischen Krone, die im Frühjahr 1706 Getreide und Malz im Wert von 22 390 Rtlr. zur Versorgung ihrer in den baltischen Provinzen stehenden Truppen transportieren ließ. Bei fast allen Bestimmungshäfen besaßen Getreide oder Malz wertmäßig das größte Gewicht. Ausnahmen stellten hier lediglich Kopenhagen (Wolle), Malmö (Tabak) und Ystad (Wolle) dar.

Aufgrund der Aussagekraft der Licent-Journale ist es weiterhin möglich, die Handelsaktivitäten einzelner Stralsunder Kaufleute in den Blick zu nehmen und damit zugleich einen wichtigen Teilaspekt der inneren Struktur des Seehandels aufzudecken. In den beiden folgenden Tabellen 8 und 9 erfolgt eine Konzentration auf den Export von Malz und Getreide, da diese Waren 1706 einen wertmäßigen Anteil von rund 97% an allen von Stralsund über See ausgeführten und licentpflichtigen Gütern hatten.<sup>53</sup>

Insgesamt beteiligten sich 1706 71 von 122 Stralsunder Kaufleuten an der Ausfuhr von Malz und Getreide über See.<sup>54</sup> Unter ihnen befanden sich auch sechs Kauffrauen, deren gemeinsamer Marktanteil 3,1% ausmachte.<sup>55</sup> Werden die Umsätze der 15 führenden Exporteure zusammengerechnet, so ist eine erhebliche Konzentration erkennbar, denn ihr Marktanteil betrug immerhin 76,9%.<sup>56</sup>

Tabelle 8 bietet eine nach dem Gesamtwert geordnete Aufschlüsselung der Umsätze, den entsprechenden Marktanteil sowie Angaben über die Gewichtung von Malz und Roggen. Diese beiden Exportgüter waren bei allen 15 Kaufleuten gegenüber den übrigen Getreide-



Abb. 2 *Porträt der Stralsunder Kauffrau Barbara Eleonora Pütter (1678–1710); Stadtarchiv Stralsund, Personalschriften, A fol. 313, Nr. 67; Repro: B. Pagel.*

arten (vor allem Hafer und Weizen) mit einem Anteil von jeweils mindestens 85% eindeutig dominierend. Die überwiegende Mehrzahl der Exporteure setzte an erster Stelle auf Malz. Es gab jedoch auch drei markante Abweichungen, denn die Kaufleute Reincke<sup>57</sup> und Schinckel<sup>58</sup> sowie die Witwe Pütter<sup>59</sup> hatten sich auf Roggen spezialisiert. Herausragend ist die Position des Johann Hagemeister<sup>60</sup>, dessen Umsatz mehr als doppelt so hoch war wie der des Zweitplatzierten. An dieser exponierten Stellung ändert sich auch nichts, wenn zusätzlich die übrigen licentpflichtigen Waren (sowohl im Export wie im Import) berücksichtigt werden. Allerdings rückt dann Emanuel Bünsow<sup>61</sup> mit einem Gesamtumsatz von gut 15 000 Rtlr. auf den zweiten Platz vor.<sup>62</sup> Bünsow exportierte neben Getreide und Malz in größerem Umfang Scherwolle und war 1706 außerdem mit einem Umsatzvolumen von 6749 Rtlr. der mit weitem Abstand führende Importeur, wobei französischem Wein das Hauptgewicht zukam. Licentpflichtige Waren im Wert von mehr als 1.000 Rtlr. importierten ansonsten lediglich noch Friedrich Steffen<sup>63</sup> (1310 Rtlr.), Hinrich Teetz<sup>64</sup> (1083 Rtlr.) und Barbara Eleonora Pütter (1194 Rtlr.). Drei der 15 führenden Malz- und Getreideexporteure verfügten über ein zweites berufliches Standbein: Hinrich Tönnies<sup>65</sup> handelte als Gewandschneider en gros und en detail mit Tuchen, Hinrich Teetz und Barbara Eleonora Pütter, die beide keiner kaufmännischen Korporation angehörten, betrieben in großem Umfang Kramhandel.<sup>66</sup>

Die Mehrzahl der 15 führenden Getreide- und Malzexporteure zählte zugleich zur erweiterten politischen Elite der Stadt. Während unter ihnen mit Wilhelm Baudewien<sup>67</sup> nur

ein amtierender Ratsherr vertreten war, wurden Steffen, Reincke, Busch<sup>68</sup>, Tönnies, Bagevitz<sup>69</sup> und Emanuel Hagemeister<sup>70</sup> in späteren Jahren in den Rat kooptiert. Die Stralsunder Kaufmannschaft verfügte über weitere politische Instrumente, um ihre wirtschaftlichen Interessen wirkungsvoll einzubringen. An erster Stelle ist hier die Gewandschneider-Kompanie zu nennen, der zu Beginn des 18. Jahrhunderts aufgrund wirtschaftlicher Veränderungen nur noch wenige Tuchhändler angehörten, während die Getreide- und Malzexporteure den Ton angaben. Die Alterleute dieser Kompanie verstanden sich zugleich als Vorsteher der bürgerschaftlichen Vertretung (»Hundertmänner-Kollegium«) und nahmen wichtige politische Funktionen wahr.<sup>71</sup> Der Aufstieg zum Altermann erfolgte durch Kooptation und nicht durch die Wahl der Kompanie-Mitglieder. Unter den sechs Alterleuten befand sich immer nur ein Gewandschneider. Dagegen waren vier Angehörige der Brauer- und Mälzer-Kompanie sowie ein Jurist vertreten. In allen den Handel und die Schifffahrt betreffenden Angelegenheiten konsultierte der Stralsunder Rat die 1697 gegründete Kaufmanns-Deputation. Ihr gehörten Brauer und Mälzer, Gewandschneider und nicht-korporative Kaufleute an, während die Krämer ausgeschlossen blieben. Ziel und Zweck der Vereinigung war die Bündelung und Durchsetzung gemeinsamer Interessen, sowohl gegenüber dem Rat als auch gegenüber wirtschaftlichen Konkurrenten. Soweit überschaubar, erreichten – mit Ausnahme von Kantzow<sup>72</sup> und Küdeback<sup>73</sup> sowie der Witwe Pütter – die in Tabelle 8 aufgeführten Kaufleute im Laufe ihres Lebens allesamt politisch einflußreiche Ämter. Es ist jedoch auch zu erkennen, daß die meisten ihren Zenit noch vor sich hatten.

Die Umsatzzahlen der Stralsunder Malz- und Getreideexporteure können – unter gewissen Vorbehalten – mit denen führender Großkaufleute in den beiden Städten Lübeck und Hamburg verglichen werden<sup>74</sup>, für die Zahlenmaterial aus dem 17. Jahrhundert vorliegt.<sup>75</sup> Meyer-Stoll (für Lübeck 1679/82) und Reißmann (für Hamburg 1645) haben übereinstimmend die Grenze von 100 000 Mark lübisch<sup>76</sup> Jahresumsatz im zollpflichtigen Seehandel benannt, die ein Kaufmann überschreiten mußte, um als Spitzenhändler charakterisiert werden zu können. Anders als in Hamburg (15) und in Lübeck (4) erreichte in Stralsund 1706 niemand diesen Wert. Zu den Großhändlern mit mehr als 30 000 Mark lübisch wären mit J. Hagemeister, Bünsow, Steffen und Reincke vier Stralsunder Malz- und Getreidekaufleute zu zählen, während in Lübeck 1679/82 36 Kaufleute diesen Jahresumsatz erreichten.<sup>77</sup> Zu den »mittleren Händlern« mit mehr als 10 000 Mark lübisch Umsatz pro Jahr wurden in Lübeck 102 Kaufleute gerechnet, in Stralsund waren es zwölf.

In allen Fällen kann sicher davon ausgegangen werden, daß das Geschäftsvolumen der einzelnen Kaufleute weitere Umsätze in anderen Geschäftsbereichen und im auswärtigen Handel umfaßte. Konkret belegen läßt sich diese Annahme anhand des Geschäftsbuches von Friedrich Steffen, der 1706 zweitwichtigster Stralsunder Malz- und Getreideexporteur war.<sup>78</sup> So ließ Steffen beispielsweise wiederholt durch seinen in Anklam ansässigen, ebenfalls in großem Stil als Getreidehändler tätigen Bruder Jakob Malz oder Getreide ankaufen und anschließend von dort aus nach Schweden verschiffen.<sup>79</sup> Stark engagiert war Steffen auch im Reedereigeschäft, das in direktem Zusammenhang mit seinen Aktivitäten im Seehandel stand.<sup>80</sup> Zwischen 1700 und 1715 war er Schiffspartenbesitzer (Teilhaber) an nachweislich mindestens acht verschiedenen, in Stralsund beheimateten Schiffen, in die er bedeutende Summen investierte.<sup>81</sup> Er verfügte dadurch persönlich über eine Transportkapazität von etwas mehr als 88 Last, womit er unter den führenden Reedern von Stralsunder Schiffen den zehnten Platz einnahm.<sup>82</sup>

Mit Abstand größter Partenbesitzer war Emanuel Bünsow, der neben seinen umfangreichen Handelsaktivitäten besonders stark im Schiffbau engagiert war. Auch die übrigen Spitzenplätze wurden von den im Jahre 1706 umsatzstärksten Malz- und Getreideexporteuren eingenommen. In aller Regel fungierten die in Stralsund ansässigen kaufmännischen Par-





Tabelle 9 Malz/Roggen-Exporte der 15 führenden Stralsunder Kaufleute 1706 nach Zielregionen (Taxwerte in Rtlr.)

	Schweden	Norwegen	Niederlande	Baltikum	Schl.-Holst.
1. Johann Hagemeister	26 588	–	240	1 170	–
2. Friedrich Steffen	10 065	–	240	2 250	45
3. Adam Friedrich Reincke	3 445	740	6 080	1 080	–
4. David Christian Hercules	7 760	100	–	–	–
5. Hinrich Gottfried Kantzow	6 670	–	–	–	–
6. Hinrich Busch	6 010	–	–	2 025	–
7. Hinrich Tönnies	4 955	500	880	270	240
8. Emanuel Bünsow	4 640	1 560	–	–	–
9. Hinrich Teetz	3 545	1 350	360	600	150
10. Issac Schinckel	2 825	1 660	360	1 260	–
11. Christan Bagevitz	2 520	320	400	585	200
12. Christian Küdeback	3 555	60	80	15	–
13. Emanuel Hagemeister	2 230	1 030	–	360	240
14. Wilhelm Baudewien	2 710	180	–	390	150
15. Wit we Barbara Pütter	1 425	880	480	–	–

pflichtigen Umsatz von mehr als 50 Rtlr. erzielten, waren nur sechs, bei denen der Malz- und Getreideexport einen Anteil von weniger als 50% ausmachte.<sup>87</sup>

Aus Tabelle 9 lassen sich für den Malz- und Roggenexport Aussagen zur Handelsgeographie der 15 führenden Kaufleute ableiten. Diese favorisierten in ihrer Gesamtheit mit einem Anteil von 76,0% ganz eindeutig schwedische Zielhäfen, gefolgt von baltischen (8,5%), niederländischen (7,8%) und norwegischen (7,2%) sowie Lübeck (0,9%).<sup>88</sup> Die Ausrichtung auf Schweden war bei den einzelnen Kaufleuten unterschiedlich stark ausgeprägt. Dominant bis beherrschend war sie bei J. Hagemeister, Steffen, Hercules, Kantzow, Busch, Tönnies, Bünsow, Küdeback und Baudewien, während Teetz, Schinckel, Bagevitz, E. Hagemeister und die Witwe Pütter ihren Export von Malz und Roggen stärker streuten. Eine Ausnahme stellte wiederum Reincke dar, der vorrangig in die Niederlande ausführte.

Bei der Ausfuhr nach Schweden besaßen die 15 in der Tabelle aufgeführten Exporteure einen gemeinsamen Marktanteil von 76,2%, während die umsatzschwächeren Stralsunder Kaufleute auf 22,5% und Auswärtige auf 1,3% kamen. Noch stärker war die Dominanz der 15 Führenden bei der Ausfuhr in die Niederlande (87,2% gegenüber 12,8% für die unbedeutenderen Stralsunder Kaufleute). Im Norwegen-Geschäft betrug der Marktanteil der Umsatzstärksten dagegen nur 60,0%<sup>89</sup>, während auch die übrigen Stralsunder Kaufleute (30,1%) und Auswärtige (9,9%) einen erheblichen Anteil für sich verbuchen konnten. Anders waren die Verhältnisse beim Export von Malz und Roggen in die baltischen Ostseeprovinzen. Hier kamen die 15 führenden Kaufleute lediglich auf einen Marktanteil von 35,0% und rangierten damit hinter der schwedischen Krone mit 48,5%.<sup>90</sup> Die Ausfuhr von Malz und Roggen nach Lübeck und in die Herzogtümer Schleswig und Holstein lag fast ausschließlich (zu 92,6%) in den Händen von Auswärtigen, die überwiegend in den dortigen Hafenstädten Eckernförde, Schleswig, Kappeln und Kiel beheimatet waren. Die Stralsunder Kaufmannschaft erreichte hier insgesamt nur einen Anteil von 7,4%, wovon die kleineren Kaufleute die Hälfte auf sich vereinigten.

Die bedeutenderen Stralsunder Kaufleute verfügten vermutlich zum größten Teil über



Abb. 4 *Portrait des Stralsunder Kaufmannes Emanuel Hagemeister (1666–1738); Stadtarchiv Stralsund, L Ic 262; Repro: B. Pagel.*

mehrjährige geschäftliche Erfahrungen im Ausland, die sie im Anschluß an ihre Lehrzeit vor allem als Kommissionäre gesammelt hatten.<sup>91</sup> Nachzuweisen ist dies für Bagevitz, der vor seiner Etablierung in Stralsund mehr als elf Jahre in Stockholm verbracht hatte<sup>92</sup>, während Busch in seiner Jugendzeit verschiedene Geschäftsreisen, u.a. nach Stockholm, Göteborg, Danzig und Amsterdam, unternommen hatte. Von Reincke ist bekannt, daß er vor seiner Existenzgründung in Stralsund vier Jahre geschäftlich in den Niederlanden verbracht hatte. Es ist durchaus denkbar, daß dieser Tatbestand mitentscheidend für seine außergewöhnlich starken Handelsverbindungen dorthin gewesen ist. Ebenfalls in einem niederländischen Handelshaus begann im Alter von 16 Jahren Emanuel Hagemeister berufliche Erfahrungen zu sammeln.<sup>93</sup> Bis zu seiner Rückkehr nach Stralsund vier Jahre später hielt er sich auch in London und in den spanisch-österreichischen Niederlanden auf.

Die Zahlen der Kopfsteuererhebung von 1708 lassen erkennen, daß der im Jahre 1706 im Seehandel erzielte Umsatz nur bedingt Rückschlüsse auf die Vermögensverhältnisse zuläßt.

So wurden E. und J. Hagemester, Baudewien, Bünsow und Tönnies als *Handelsleute guten Vermögens*<sup>94</sup> eingestuft, während Busch, Hercules, Schinckel, Teetz und die Witwe Pütter als mittelmäßig vermögend beurteilt wurden. Gar nur als gering galt das Vermögen von Kantzau, Küdeback, Reincke und Steffen!<sup>95</sup>

Hier spielte mit Sicherheit auch der vorhandene Immobilienbesitz eine wichtige Rolle. Führende Stralsunder Kaufmannsfamilien verfügten – neben ihren innerstädtischen Immobilien – traditionell über bedeutenden Landbesitz auf dem pommerischen Festland und auf der Insel Rügen.<sup>96</sup> Der Erwerb von Grund und Boden außerhalb der Stadt war in jedem Fall eine bevorzugte Form der Kapitalanlage. So verwundert es nicht, daß verschiedene Stralsunder Kaufleute und Ratsherren (darunter Tönnies, E. Hagemester, Busch und Steffen) bereit waren, Teile ihres Vermögens der schwedischen Krone zur Verfügung zu stellen, als diese verstärkt ab 1710 die Verpfändung ihrer Domänen zu günstigen Konditionen und mit ausreichenden Sicherheiten anbot.<sup>97</sup>

Daniel A. Rabuzzi hat in seiner großangelegten Analyse der Stralsunder Kaufmannschaft in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts u.a. auch untersucht, wie sich die Nachkommen der 15 führenden Malz- und Getreideexporteure in den folgenden Jahrzehnten wirtschaftlich behaupteten.<sup>98</sup> Danach gelang den meisten die erfolgreiche Geschäftsübergabe an die nächste Generation. Auch über einen längeren Zeitraum Spitzenplätze einzunehmen, war jedoch nur ganz wenigen Familien vorbehalten.<sup>99</sup>

## V. Schluß

Die Untersuchung der Schifffahrt und des Seehandels von fünf bedeutenden Hafenstädten Mecklenburgs und Vorpommerns in Form einer Momentaufnahme für das Jahr 1706 hat eine Reihe wichtiger Erkenntnisse hervorgebracht. Die bäuerliche Kleinschifffahrt, die nur kurz angesprochen werden konnte, besaß eine erhebliche, bisher häufig übersehene Bedeutung für Handel und Verkehr entlang der südwestlichen Ostseeküste. Im Unterschied zur deutschen Nordseeküste<sup>100</sup> spielte die Eigenschifffahrt hier eine dominierende Rolle. Außer in Greifswald griffen die Kaufleute beim Export und Import von Waren in erster Linie auf einheimische Schiffe zurück. Daneben besaßen noch Fahrzeuge aus der näheren Umgebung (Lübeck, Kopenhagen, Kappeln) eine größere Bedeutung, während die im Ostseehandel dominierenden Engländer und Niederländer für die fünf Hafenstädte keine Rolle spielten. Alle fünf Städte lagen in einer Region, die durch einen Überschuß in der Lebensmittelproduktion charakterisiert war. Dementsprechend dominierte auf der Exportseite übereinstimmend Getreide (bzw. Malz), wobei allerdings unterschiedliche Schwerpunkte bestanden. Während in Wismar Gerste der größte Stellenwert unter den Ausfuhr Gütern zukam, waren es in Rostock und Greifswald Roggen, in Stralsund Malz und in Stettin Weizen. Die fünf Städte teilten mit den übrigen Ostseeanrainer-Häfen ein strukturelles Defizit: Sie besaßen lediglich ein dünn besiedeltes und wenig wirtschaftsförderndes Hinterland, das nur sehr begrenzt zur Aufnahme von Waren fähig war. Stettin verdankte seine relative Stärke im Import sicherlich auch der Funktion als Provinzhauptstadt von Schwedisch-Pommern. Weitaus bedeutsamer dürfte jedoch die verkehrsgünstige Lage an der Oder gewesen sein, denn über diesen Flußlauf bestanden Handelsverbindungen bis weit in das Binnenland hinein (vor allem nach Schlesien), über die die anderen Städte nicht annähernd verfügten. In diesem Zusammenhang darf auch die Bedeutung der Landverbindungen nicht außer Acht gelassen werden. Gerade für die beiden westlicheren Städte Wismar und Rostock dürfte die Ausstrahlung der Handelsmetropole Hamburg einen erheblichen Einfluß besessen haben. Ein Faktor von großem Gewicht war mit Sicherheit auch die staatlich-

politische Bindung an die Landesherrschaft. Während Rostock im Seehandel stärker nach Dänemark und auf die Herzogtümer Schleswig und Holstein orientiert war, sorgten nicht zuletzt handels- und zollpolitische Maßnahmen der Regierung in Stockholm für eine starke Bindung der übrigen vier Städte an die Großmacht Schweden. So war es in Wismar im Vergleich zum vorangegangenen Jahrhundert zu einer eindeutigen Regionalisierung des Schiffs- und Warenverkehrs gekommen, während Stralsund für Schweden zum wichtigen Malz- und Getreidelieferanten wurde. Greifswald spielte insgesamt eine unbedeutende Rolle. Im wesentlichen blieben dadurch die Schifffahrt und der Seehandel der fünf Städte auf den Bereich des alten hansischen Nord- und Ostseeraumes begrenzt. Lediglich Stettin verfügte über starke und stabile Verbindungen zum europäischen Westen und Südwesten, wobei Amsterdam als wichtigster Partnerhafen in erster Linie als Zwischenhandelsplatz diente.

Schließlich förderte der Einblick in die Binnenstruktur des Stralsunder Seehandels einen erheblichen Konzentrationsprozeß zu Tage. Die 15 führenden Kaufleute verfügten im alles beherrschenden Malz- und Getreideexport über einen Marktanteil von mehr als 75% und richteten ihre Handelsaktivitäten, abgesehen von einzelnen Ausnahmen, weitestgehend auf Schweden aus. Was für die anderen vier Städte nur angenommen werden kann, ließ sich für Stralsund konkret nachweisen: Handel und Schifffahrt lagen noch überwiegend in einer Hand. Der Schiffspartenerwerb als reine Kapitalanlage war die Ausnahme, eine Verselbständigung der Reederei hatte noch nicht stattgefunden.

#### Anmerkungen:

- 1 Aus der Vielzahl der Veröffentlichungen sei an dieser Stelle nur der Sammelband von W. G. Heeres u. a. (Hrsg.): *From Dunkirk to Danzig. Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic, 1350-1850*, Hilversum 1988 hervorgehoben.
- 2 Eine kleine Auswahl wichtiger Titel: Aulis Alanen: *Der Außenhandel und die Schifffahrt Finnlands im 18. Jahrhundert*. Helsinki 1957; Oskar Bjurling: *Skånes utrikessjöfart 1660-1720. En studie i Skånes handelsjöfart*. Diss. phil. Lund 1945; Robert Bohn: *Gotlands Handel am Vorabend des Nordischen Krieges*. In: Sven-Olof Lundquist/Birgitta Radhe (Hrsg.): *Economy and Culture in the Baltic*. Visby 1989, S. 21-40; Edgar Dunsdorfs: *Der Außenhandel Rigas im 17. Jahrhundert*. In: *Conventus primus historicorum Balticorum Rigae 16.-20. VIII. 1937, Acta et relata*. Riga 1938, S. 457-486; Stefan Hartmann: *Reval im Nordischen Krieg*. Bonn-Bad Godesberg 1973; Henryk Lesiński: *Handel morski Kłobrzegu w XVII i XVIII wieku*. Szczecin 1982 (mit deutschsprachiger Zusammenfassung, S. 345-349); Ivar Lind: *Göteborgs Handel och Sjöfart 1637-1920*. Göteborg 1923; Åke Sandström: *Mellan Torneå och Amsterdam. En undersökning av Stockholms roll som förmedlare av varor i regional- och utrikeshandel 1600-1650*. Stockholm 1990.
- 3 Riksarkivet Stockholm, Pommern-Wismar. Reviderade räkenskaper. Licenträkenskaper.
- 4 Weitere Erhebungsstellen befanden sich u. a. in Wolgast, Barth und Swine.
- 5 Zu den politisch-militärischen Auseinandersetzungen um den Warnemünder Zoll vgl. Alexander Pries: *Der schwedische Zoll in Warnemünde in den Jahren 1632-1654, insbesondere im Westfälischen Frieden*. Wismar 1914, sowie zuletzt Rolf Rehberg: *Rostock und der Warnemünder Zoll im System der schwedischen Ostseepolitik des 17. Jahrhunderts*. In: *Rostock im Ostseeraum in Mittelalter und früher Neuzeit*. Rostock 1994, S. 69-75.
- 6 Vorpommersches Landesarchiv Greifswald (VLAG), Rep. 40 VI, Nr. 66/2.
- 7 Insbesondere für die Stadt Stettin bestanden zeitweilig besondere Vergünstigungen, gegen die die vorpommerschen Städte wiederholt protestierten. 1698 erreichten sie in einem Erlaß Karls XII. eine weitgehende Gleichstellung mit der Provinzhauptstadt. Stadtarchiv Stralsund, Rep. 13, Nr. 132.
- 8 Alfred Huhnhäuser: *Rostocks Seehandel von 1635-1648 (nach den Warnemünder Lizenzbüchern)*. I. Die Schifffahrt. Rostock 1914 (= Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock, Bd. VII), hier S. 15 ff. Die Studie basiert im wesentlichen auf den von der fürstlich-mecklenburgischen Licent-Kammer geführten Journalen, die eine Gegenüberlieferung zu den schwedischen Registern darstellen.
- 9 Stadtarchiv Stralsund, Rep. 36, Nr. 189.
- 10 Landsarkivet Visby, *Stora sjötulls journaler, Utgående och ingående journaler 1705 und 1706*. Für freundliche Auskunft und die Übermittlung von Kopien danke ich Herrn Tryggve Siltberg vom Landsarkivet Visby.

- 11 Riksarkivet Stockholm, Reviderade räkneskaper. Licenträkenskaper 1706:3. Nach dem Stralsunder Licent-Journal wurde Visby 1706 nicht ein einziges Mal direkt von Stralsund aus angefahren.
- 12 Teilweise lassen sich Hinweise aus überlieferten Seepässen gewinnen. So erhielt im Mai 1706 der Schiffer Peter Schütte von seinen Stralsunder Reedern den Auftrag, zunächst mit Getreide nach Gävle in Mittelschweden zu segeln. Anschließend sollte er auf schwedische Rechnung Eisen oder Bretter nach England transportieren und von dort aus Salz, Steinkohle und Blei für seine Reeder nach Stralsund bringen. Stadtarchiv Stralsund, Rep. 3, Nr. 3121.
- 13 Elisabeth Harder-Gersdorff: Lübeck, Danzig und Riga. Ein Beitrag zur Frage der Handelskonjunktur im Ostseeraum am Ende des 17. Jahrhunderts. In: Hansische Geschichtsblätter 96, 1978, S. 106-138, hier S. 106.
- 14 Wilhelm Braun: Zur Stettiner Seehandlungsgeschichte 1572-1813, Teil I. In: Baltische Studien N.F. 51, 1965, S. 47-68; Henryk Lesiński: Der Seehandel Szczecins zur Schwedenzeit in den Jahren 1630-1713. In: Jahrbuch für Regionalgeschichte, Bd. 15/II, 1988, S. 129-140.
- 15 Hans-Joachim Hacker: Zum Schiffs- und Warenverkehr Stralsunds im 17. Jahrhundert. In: Studia Maritima, Vol. III. Warschau 1981, S. 99-113 wertet neben den Sundzollregistern lediglich die städtischen Stralsunder Hafenkammerregister der Jahre 1660/61 aus. Die Arbeit von Lotte Müller: Die Entwicklung des Stralsunder Seehandels in der Zeit der schwedischen Herrschaft (1648-1814). Diss. staatswiss. (masch.) Königsberg 1926 verzichtet weitgehend auf Quellenbelege und erweist sich in ihrem statistischen Teil nach Abgleichung mit den Licent-Journalen als unzuverlässig. Karl-Friedrich Olechnowitz: Handel und Seeschiffahrt der späten Hanse. Weimar 1965 hat sowohl Rostock als auch Wismar untersucht, dabei allerdings vornehmlich die erste Hälfte des 17. Jahrhunderts ins Blickfeld genommen. Dies gilt auch für die Arbeiten von Huhnhäuser (wie Anm. 8) und Marie Christlieb: Rostocks Seeschiffahrt und Warenhandel um 1600. Rostock 1934 (= Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock, Bd. XIX).
- 16 Vgl. dazu Paul Bierhals: Zur Geschichte der bäuerlichen Schifffahrt in Pommern vom 16. bis 18. Jahrhundert. In: Monatsblätter [hrsg. von der Gesellschaft für pommersche Geschichte und Altertums-kunde] 55, 1941, S. 16-25; Heinz Hinkel: Schiffsbestand und Schiffer in den Häfen Pommerns sowie Angaben über haupt- und nebenberufliche Fischerei im 18. Jahrhundert im pommerschen Ostsee- und Haffküstenraum (nach Johann Christian Brandes). In: Baltische Studien N. F. 53, 1967, S. 71-82; Wolfgang Rudolph: Die Anfänge der ländlichen Frachtschiffahrt auf der Insel Rügen. In: Hansische Studien. Berlin (Ost) 1961, S. 322-331; Ders.: Seefahrdörfer der südlichen Ostsee. Tendenzen und Perioden der Entwicklung einer regionalen Sonderkultur (16. bis 19. Jahrhundert). In: Jahrbuch für Volkskunde und Kulturgeschichte 20, N. F. 5, 1977, S. 105-130.
- 17 Seit etwa 1690 erlebte die bäuerliche Schifffahrt am Stettiner Haff einen kräftigen Aufschwung. Die zunehmend größeren Schiffe verkehrten – mit Holz beladen – teilweise bis nach Holland, vor allem aber nach Kopenhagen. Erst ein Verbot der schwedischen Regierung hemmte ab 1708 die unerwünschte Ausfuhr des immer knapper werdenden Rohstoffes Holz. Bierhals (wie Anm. 16), S. 20 ff.
- 18 VLAG, Rep. 6, Tit. 57 Nr. 25; Stadtarchiv Stralsund, Rep. 13, Nr. 888.
- 19 Nina Ellinger Bang/Knud Korst: Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1661-1783 og gennem Storebelt 1701-1748. Første Del: Tabeller over Skibsfart. Kopenhagen/Leipzig 1930.
- 20 Stadtarchiv Stralsund, Rep. 13, Nr. 2115 und Nr. 2117.
- 21 Lediglich 1704 und 1705 kam es zur Kaperung mehrerer pommerscher Schiffe durch englische und französische Kaper. VLAG, Rep. 6, Tit. 57 Nr. 25.
- 22 Vgl. hierzu Stefan Kroll: Pommersches Korn für die Armeen Karls XII. Die Versorgung der baltischen Provinzen mit Magazingetreide über die Ostsee während der ersten Hälfte des Großen Nordischen Krieges (1700-1710). In: Studia Maritima, Vol. XI, Szczecin 1998, S. 93-106.
- 23 Olechnowitz (wie Anm. 15), S. 75f.
- 24 Ebd., S. 51.
- 25 Ebd., S. 106ff.
- 26 Der Import von Malz aus Stralsund und anderen vorpommerschen Städten spielte über Jahrhunderte eine große Rolle für die Göteborger Bierproduktion. Vgl. dazu ausführlich Sture Mårtensson: Bryggerinäringen i Göteborg. Tiden från bryggaregillet tillkomst år 1661 intill 1800-talets början. Göteborg 1961.
- 27 Lind (wie Anm. 2), S. 50f.
- 28 Arne Jansson/Lennart Andersson Palm/Johan Söderberg: Dagilgt bröd i onda tider. Priser och löner i Stockholm och Västsverige 1500-1770. Göteborg 1991, S. 174.
- 29 Vgl. die Zahlen in den Sundzollregistern, wiedergegeben bei: Bang/Korst (wie Anm. 19).
- 30 Vgl. dazu für andere Jahre auch Lesiński (wie Anm. 14), S. 133f.
- 31 Diese Schiffe liefen ohne Ausnahme andere pommersche Häfen an, um dort Ladung aufzunehmen.
- 32 Eine größere Anzahl von Schiffen (99) hatte letztmalig 1669 den Sund passiert. Bang/Korst (wie Anm. 19).

- 33 Für 1660/61: Hacker (wie Anm. 15), S. 107; für die übrigen Jahre: Riksarkivet Stockholm, Pommern-Wismar. Reviderade räkenskaper. Licenträkenskaper 1665:2, 1690:2, 1692:3, 1703-1708. Für die von L. Müller (wie Anm. 15), Anhang, Tabelle 2 genannten, weitaus niedrigeren Zahlen fehlt jeder Quellenachweis.
- 34 Stadtarchiv Stralsund, Rep. 13, Nr. 2474.
- 35 Braun (wie Anm. 14), S. 65f.
- 36 Vgl. auch Lesiński (wie Anm. 14), S. 130 sowie ebenda die beiden Tabellen auf S. 139.
- 37 Olechnowitz (wie Anm. 15), S. 75f.
- 38 Die Zahlen für 1673, 1685 und 1696 nach Hacker (wie Anm. 15), S. 102 f., für 1708 nach Stadtarchiv Stralsund, Rep. 33, Nr. 1314.
- 39 Lesiński (wie Anm. 14), S. 130.
- 40 Ebd.
- 41 VLAG, Rep. 6, Tit. 56, Nr. 6 V.
- 42 Vgl. dazu Rolf Vallerö: Svensk handels- och sjöfartsstatistik 1637-1813. En tillkomsthistorisk undersökning. Stockholm 1969.
- 43 Riksarkivet Stockholm, Pommern-Wismar. Reviderade räkenskaper. Licenträkenskaper 1699:1.
- 44 Die Zuordnung von einzelnen Waren zu größeren Warengruppen folgt hier den Vorgaben in der Quelle. Eine an die amtliche Statistik des Statistischen Bundesamtes für den Außenhandel angelehnte Warensystematik, die die Besonderheiten der frühneuzeitlichen Verhältnisse berücksichtigt, hat Timo Mammen erarbeitet und im Rahmen seiner Dissertation am Beispiel der Schifffahrt auf der Weser in der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts erprobt. Vgl. dazu Timo Mammen: Schifffahrt auf der Weser in der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts. In: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte 70, 1998, S. 73-92.
- 45 Zur Entwicklung des Malzexports über die Ostsee in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts vgl. Daniel A. Rabuzzi: At Home in the Market: Stralsunds Merchants and their Families, 1740-1830. Diss. phil. (masch.), Baltimore 1996, S. 80f.
- 46 Olechnowitz (wie Anm. 15), S. 101.
- 47 Am wichtigsten waren französischer Wein, spanischer Wein und französischer Brantwein.
- 48 Der Lübecker Frankreichhandel ging im Zeitraum 1690-1710 (während des Pfälzischen Krieges und des Spanischen Erbfolgekrieges) aufgrund der Gefährdung durch französische Kaperschiffe stark zurück. Hiervon profitierten vor allem die »neutralen« dänischen und schwedischen Schiffe. Der größte Teil des nach Lübeck eingeführten Weins und Brantweins wurde weiterexportiert, nur ein geringer Rest in der Stadt selbst verbraucht. Marie-Louise Pelus: Eine Hansestadt im Planetensystem des Sonnenkönigs: Der Handel mit Frankreich und seine Bedeutung für die lübeckische Wirtschaft in der Epoche Ludwigs XIV. In: Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde 65, 1985, S. 119-142.
- 49 Für Stettin konnte zwischen 1633 und 1709 ein außerordentlicher, kontinuierlicher Zuwachs beim Import von Eisen festgestellt werden. Lesiński (wie Anm. 14), S. 132.
- 50 Im Jahre 1694 war Wismar der acht wichtigste Abnehmer gotländischer Produkte. Rostock lag an elfter, Stralsund an 25. und Greifswald an 28. Stelle. Bohn (wie Anm. 2), S. 31.
- 51 Stefan Kroll: Stadtgesellschaft und Krieg: Sozialstruktur, Bevölkerung und Wirtschaft in Stralsund und Stade 1700 bis 1715. Göttingen 1997.
- 52 Im einzelnen waren dies Roggen, Weizen, Malz, Erbsen, Hafer, Tabak, Wolle, Felle, Äpfel und Flachs.
- 53 Kroll (wie Anm. 51), S. 81. Wie bereits erläutert, ist der Aussagewert der Licent-Journale für den Import eindeutig geringer. So fehlen beispielsweise vollständig Angaben zu den Eigentümern der aus Schweden kommenden Waren.
- 54 Die Malzexporteure und Getreidehändler waren in der Brauer- und Mälzerkompanie zusammengeschlossen. 1706 produzierten 52 von ihnen zusätzlich Bier. Dieser Erwerbszweig war jedoch von entschieden untergeordneter Bedeutung und diente ausschließlich zur Versorgung der Stadt und des Umlandes, während der Export über See nahezu eingestellt worden war. Stadtarchiv Stralsund, Rep. 35, Nr. 427-430.
- 55 Zur Partizipation Stralsunder Kauffrauen am Seehandel in der zweiten Hälfte des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts vgl. Daniel A. Rabuzzi: Women as Merchants in Eighteenth-Century Northern Germany: The case of Stralsund, 1750-1830. In: Central European History, Vol. 28, 1995, S. 435-456, insbesondere S. 438f.
- 56 Auf der Grundlage der umfangreichen prosopographischen Datensammlung des Verfassers ist es möglich, recht detaillierte biographische Angaben zu den einzelnen Kaufleuten zu machen. Vgl. dazu Kroll (wie Anm. 51), S. 31ff. Wertvolle Hinweise lieferten insbesondere die folgenden Zusammenstellungen von Johann Albert Dinnies: »Nachrichten die Rathspersonen der Stadt Stralsund betreffend. 3 Abteilungen. Band II: Biographien sämtlicher Rathsmitglieder 1562-1780; Band VI, VII, VIII – Stammtafeln der (200) Rathsfamilien« (Handschriften im Stadtarchiv Stralsund).

- 57 Adam Friedrich Reincke (1658-1731), in Stralsund geboren, war seit 1686 Bürger, 1701 Mitglied der Kaufmannsdeputation, 1717 Altermann des Gewandhauses und ab 1726 Ratsherr.
- 58 Isaac Schinckel (um 1665-1722), ein Auswärtiger, der 1692 das Stralsunder Bürgerrecht erwarb und 1714 Altermann der Brauer- und Mälzerkompanie wurde.
- 59 Barbara Eleonora Pütter (1678-1710), Tochter des Stralsunder Bürgermeisters Christian Ehrenfried Charisius, war seit 1699 mit dem Kaufmann und Krämer Hinrich Pütter verheiratet und übernahm nach dessen Tod im Mai 1702 das Handelsgeschäft. Sie war mit Hinrich Tönnies und Emanuel Hagemeister verschwägert.
- 60 Johann Hagemeister (1656-1711), Sohn des Bürgermeisters Heinrich Hagemeister, wurde 1699 Altermann der Brauer- und Mälzerkompanie sowie im gleichen Jahr königlich-schwedischer Kommerz-Kommissar.
- 61 Emanuel Bünsow (1666/67-1713) erlangte 1692 als Einheimischer das Stralsunder Bürgerrecht und wurde 1707 Mitglied der Gewandhaus-Kompanie.
- 62 Ansonsten gibt es mit Emanuel Hagemeister nur noch einen weiteren Kaufmann, dessen Plazierung sich (vom 13. auf den 11. Rang) dann verbessert. Demgegenüber verschlechtern sich die Kaufleute auf den Plätzen 2 bis 7 sowie 11 und 12 um jeweils einen Rang.
- 63 Friedrich Steffen (1666-1738), geboren in Anklam, leistete 1697 den Stralsunder Bürgereid. Nachdem er 1716 Altermann der Brauer- und Mälzer-Kompanie sowie 1722 der Gewandhaus-Kompanie geworden war, wurde er 1726 in den Stralsunder Rat kooptiert.
- 64 Hinrich Teetz (1650/51-1734) erlangte 1678 als gebürtiger Stralsunder das Bürgerrecht. 1711 wurde er in die Kaufmannsdeputation gewählt, von 1714 an war er Altermann der Gewandhaus-Kompanie.
- 65 Hinrich Tönnies (1664-1731) war Sohn eines Stralsunder Kaufmannes und Gewürzhändlers und wurde hier 1696 Bürger. 1707 wurde er zum Altermann der Gewandhaus-Kompanie und 1718 zum Ratsherren kooptiert.
- 66 Seit dem Vergleich zwischen der Kaufmannschaft und der Kramerkompanie von 1665 konnten ökonomisch erfolgreiche Krämer gegen Abstattung einer Gebühr von 50 Rtlr. nicht-korporative Kaufleute werden. Damit wurde ihnen das Recht zum eigenständigen Fern- oder Großhandel eingeräumt. Wer den Kramhandel niederlegte, durfte zugleich der Brauer- und Mälzer- oder der Gewandschneider-Kompanie beitreten. Kroll (wie Anm. 51), S. 128.
- 67 Wilhelm Baudewien (1647/48-1722), Sohn eines Stralsunder Weinhändlers, wurde 1674 Stralsunder Bürger, 1692 Altermann des Gewandhauses, 1697 Mitglied der Kaufmanns-Deputation und 1699 Ratsherr.
- 68 Hinrich Busch (1663-1728) erlangte 1696 das Stralsunder Bürgerrecht und wurde 1711 Altermann des Gewandhauses sowie Mitglied der Kaufmannsdeputation. 1722 gelangte er in den Rat der Stadt.
- 69 Christian Bagevitz (1646-1721), gebürtiger Stralsunder, seit 1676 Bürger der Stadt, wurde 1695 Altermann des Gewandhauses und 1699 Mitglied der Kaufmanns-Deputation. 1707 wurde er in den Rat kooptiert.
- 70 Emanuel Hagemeister (1666-1738), Sohn des Erbherren auf Clausdorf und Solkendorf sowie Ratsherren in Stralsund, Johann Hagemeister, erlangte 1687 das Stralsunder Bürgerrecht und wurde 1699 in die Kaufmanns-Deputation berufen. 1701 übernahm er das Amt des Altermannes der Brauer- und Mälzer-Kompanie, 1707 der Gewandhaus-Kompanie. Seit 1710 Ratsherr, wählte man Hagemeister 1726 zu einem der Bürgermeister, und schließlich wurde er 1733 Landrat und Erbherr auf Clausdorf und Solkendorf. Vgl. zu seinem Lebenslauf vor allem die Angaben im Personalia-Teil der anlässlich seines Begräbnisses gedruckten Leichenpredigt. Universitätsbibliothek Greifswald, Vitae Pomeranorum, Band 16.
- 71 Vgl. dazu ausführlich Reinhard Kusch: Die Manufaktur in Stralsund. Voraussetzungen und Entwicklung der protokapitalistischen Produktion im spätfudalen Stralsund während der Schwedenzeit 1720-1815. Diss. phil. (masch.) Greifswald 1981, S. 11f.
- 72 Hinrich Gottfried Kantzow (1668-1742), Sohn eines auswärtigen Pastors, der 1700 das Stralsunder Bürgerrecht erlangte.
- 73 Christian Küdeback (um 1675-1721) stammte nicht aus Stralsund, wurde hier 1702 Bürger.
- 74 Für alle drei Städte ist lediglich der dem Zoll unterliegende Seehandel berücksichtigt. Dies führt zu gewissen Uneinheitlichkeiten. So ist beispielsweise der Import von Waren aus Schweden nur für Hamburg und Lübeck, nicht aber für Stralsund erfaßt. Ein weiteres Problem stellt die mit Sicherheit unterschiedlichen Kriterien unterliegende Festsetzung der Taxwerte dar. Hinzu kommen Abweichungen im Wertgehalt der Mark lübisch zwischen der Mitte des 17. und dem beginnenden 18. Jahrhundert. Alles in allem betrachtet, erscheinen die Umsatzzahlen für die Stralsunder Kaufleute im Vergleich zu denen ihrer Hamburger und Lübecker »Kollegen« tendenziell zu niedrig bemessen. Dennoch sollten die folgenden Zahlen zumindest von ihrer Größenordnung her Aussagekraft besitzen.
- 75 Cornelia Meyer-Stoll: Die lübeckische Kaufmannschaft des 17. Jahrhunderts unter wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Aspekten. Frankfurt/M. u. a. 1989, S. 22; Martin Reißmann: Die hamburgische Kaufmannschaft des 17. Jahrhunderts in sozialgeschichtlicher Sicht. Hamburg 1975, S. 36.



- 76 1 Rtr. = 3 Mark lübisch.
- 77 Durch eine abweichende Einteilung ist ein Vergleich mit Reißmann unterhalb der Kategorie »Spitzenhändler« nicht möglich.
- 78 Stadtarchiv Stralsund, Rep. 36, Nr. 136.
- 79 Zahlreiche Beispiele für den Seehandel Stralsunder Kaufleute außerhalb ihrer Heimatstadt finden sich auch in den »Bescheinigungen für Schiffer zur zollfreien Passierung des Strelasunds und des Belts (1696-1712)«, Stadtarchiv Stralsund, Rep. 3, Nr. 7510.
- 80 Vgl. hierzu und zum Folgenden: Kroll (wie Anm. 51), S. 210-214.
- 81 Nach vorsichtiger Schätzung dürften die Parten einen Wert von zusammen 3.000 bis 3.500 Rtr. besessen haben.
- 82 Kroll (wie Anm. 51), S. 214 (Tabelle 3.17.).
- 83 Hierbei werden neben den Licent-Journalen auch die für das vierte Quartal 1706 überlieferten städtischen Zulageregister berücksichtigt. Stadtarchiv Stralsund, Rep. 35, Nr. 429.
- 84 Reißmann (wie Anm. 75), S. 39.
- 85 Meyer-Stoll (wie Anm. 75), S. 109.
- 86 David Christian Hercules (um 1670-1712) war Sohn des Landsyndikus Johann Hercules. Er leistete 1699 als Auswärtiger den Stralsunder Bürgereid und wurde 1712, noch kurz vor seinem Tod, Mitglied der Kaufmanns-Deputation und Altermann der Brauer- und Mälzerkompanie.
- 87 Dazu zählten neben dem bereits erwähnten Emanuel Bünsow die Weinhändler Hermann Wulfrath und Wilhelm Bürger sowie die Kaufleute Friedrich Varchen (Export von Tabak und Flachs), Johann Hövet (Import von Fisch), Johann Klevesath (Ausfuhr von Schaffellen) und die Witwe von Braun (Einfuhr von spanischem Salz über Lübeck).
- 88 An weiteren Zielen ist lediglich in einem Fall (Kaufmann Kantzow) die Ausfuhr von Malz im Wert von 600 Rtr. ohne Angabe des Zielhafens zu nennen.
- 89 Bünsow, Teetz und Schinckel, die sich hier besonders engagierten, zählten zu den bedeutendsten Stralsunder Fisch-Importeuren.
- 90 Hintergrund sind die bereits oben angesprochenen Magazinkorntransporte zugunsten der schwedischen Garnisonen von Riga und Pernau.
- 91 Zur Berufsausbildung norddeutscher Fernhandelskaufleute im 17. und 18. Jahrhundert vgl. allgemein Reißmann (wie Anm. 75), S. 243-245.
- 92 Dieser Hinweis und die folgenden Informationen aus Dinnies (wie Anm. 56).
- 93 Nach den Angaben in seiner Leichenpredigt (s. o.).
- 94 Stadtarchiv Stralsund, Rep. 33, Nr. 1314. Vgl. auch Kroll (wie Anm. 51), S. 201f.
- 95 Für Christian Bagevitz liegt keine Angabe vor.
- 96 Kusch (wie Anm. 71) nennt eine Zahl von 80 Dörfern, in denen Stralsunder Bürger über Grundbesitz verfügten.
- 97 Vgl. Kroll (wie Anm. 51), S. 210, Tabelle 3.15.
- 98 Rabuzzi (wie Anm. 45), S. 349-352.
- 99 So lag B. F. Reincke, ein Enkel von A. F. Reincke, 1806 an siebenter Stelle einer vergleichbaren Liste der Stralsunder Malz- und Getreideexporteure. Rabuzzi (wie Anm. 45), S. 348f.
- 100 Vgl. dazu Bernd Kappelhoff: Emden als quasiautonome Stadtrepublik 1611 bis 1749 (= Geschichte der Stadt Emden, Band II). Leer 1994, S. 368-371.

## The navigation and maritime trade activities of Mecklenburgian and Pomeranian cities in the year 1706

### Summary

This contribution is concerned with the navigation and maritime trade carried out by the five most important port cities on the Baltic coast of Mecklenburg and Pomerania at a particular point in time: the year 1706. It was a period in which the overseas commercial activities of these cities – Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald and Stettin – were subject to the levy of duties by the Kingdom of Sweden. Thus the article is based primarily upon material found in the collection of the Swedish State Archives in Stockholm, particularly that pertaining to the tariff invoices for Pomerania and Wismar. These are sources which research has largely neglected until now.

Although it could only be touched on briefly in the article, small ship navigation carried out by peasants played an extremely important role in trade and traffic on the southwestern Baltic coast, a role which has often been overlooked. This region, unlike the German North Sea coast, was characterised by the widespread operation of ships owned by the local population. Except in Greifswald, merchants throughout the area depended primarily on native ships for the export and import of goods. Vessels from bordering regions (Lübeck, Copenhagen, Kappeln) were also employed to a considerable degree. The English and Netherlandish ships which otherwise dominated trade on the Baltic were of no importance to the five cities in question.

Of all the five ports, the Swedish-Pomeranian capital Stettin disposed of the most extensive shipping connections in 1706, and was the only one of the group to maintain direct trade relationships with France. Stralsund and – again – primarily Stettin also kept up active contacts with Amsterdam. The lively relationship between Rostock and Denmark represented a further exception. The majority of foreign ports involved in trade connections with Mecklenburg and Pomerania were Swedish.

The region in which the five cities were located was characterised by a surplus of food production. Export activities were thus dominated by grain and malt, although there were certain sub-regional differences. In Wismar the most extensively exported product was barley, in Rostock and Greifswald it was rye, in Stralsund malt, in Stettin wheat. Judging by the value assessments (recorded in the sources) of goods for which tariffs were levied, Stettin was the largest exporter among the five cities in 1706, followed closely by Stralsund. The export volumes of Rostock and Wismar were approximately equal but considerably lower than that of the two Pomeranian cities. Much lower again was the export volume of Greifswald, the fifth city. Stettin's leading role was clearly uncontested with regard to tariff-liable import goods, dominated by salt, fish and wine. Stralsund, Rostock, Wismar and finally Greifswald lagged behind by a wide margin. A number of tariff-free goods – products of Sweden and her territorial possessions – were also of major significance for all five cities. The most important of these were iron, copper, lead and metal products, while pitch, tar, wood and boards also accounted for a sizeable proportion of the Swedish imports.

The five cities shared a structural deficit with the remainder of the ports on the Baltic coast: They possessed a sparsely populated hinterland which provided little impulse to economic activity and was quite limited in its absorption of goods. Stettin owed its relative strength of import volume to its favourable location on the Oder, for this river was the basis for trade relationships with points far inland (particularly in

Silesia), an advantage the other four cities did not enjoy. On the other hand, overland connections were important enough to deserve mention here. The two westernmost cities Wismar and Rostock, for instance, are certain to have felt the strong influence of the trade metropolis Hamburg. A further factor of great significance will have been the cities' governmental/political ties to the territorial sovereigns. While Rostock's maritime trade was oriented more strongly towards Denmark and the duchies of Schleswig and Holstein, the other four cities were quite closely connected to Sweden, particularly as a result of the trade and tariff policy measures enforced by the government of this major power. Since the previous century, for example, these circumstances had led to the distinct regionalisation of Wismar's shipping and goods traffic, while Stralsund had become an important supplier of malt and grain for Sweden. In general, Greifswald played an insignificant role. And for the most part, the navigation and maritime trade activities of the five cities remained limited to the old Hanseatic region of the North and Baltic Seas. Stettin was the only city of the five to maintain strong and stable relationships to the European West and Southwest. In this context, Amsterdam – Stettin's foremost seaport partner – served primarily as a location for intermediate trade.

The study concludes with a closer look at the internal structure of Stralsund's commercial activities, revealing a process of considerable economic concentration: In the malt and grain export business, the heart of the city's commercial life, the fifteen leading merchants held a market share of more than 75% and oriented the great majority of their trade activities toward Sweden. Furthermore, it was possible to prove that in Stralsund (and it can thus be assumed that this was the prevalent practice in the other four cities as well) the two activities of trading and shipping goods were generally still carried out by one and the same person. The acquisition of ship's parts as a form of pure capital investment was the exception, and shipping had not yet developed as an independent branch of trade.

## Navigation et commerce maritime des villes du Mecklenbourg et de la Poméranie en l'année 1706.

### Résumé

Rédigé comme un instantané de l'année 1706, l'article porte sur la navigation et le commerce maritime des cinq plus importantes villes portuaires de la côte baltique du Mecklenbourg et de la Poméranie: Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald, Stettin, dont le commerce maritime se trouvait sous le joug douanier du royaume de Suède. L'enquête se base sur les factures sous licence pour la Poméranie et Wismar, conservées dans les archives impériales de Stockholm et dont le contenu, jusqu'à présent, a été largement dédaigné par la recherche.

La petite navigation paysanne, qui n'a pu être que brièvement évoquée, avait une importance prépondérante, dont la signification pour le commerce et le trafic le long de la côte sud-ouest de la Baltique a été jusqu'à présent ignorée. Comparée à la navigation en mer du Nord, une navigation propre fut ici très répandue. Excepté à Greifswald, les négociants utilisèrent de façon majeure des embarcations indigènes pour le commerce de marchandises aussi bien d'importation que d'exportation. Parallèlement, d'autres navires de régions proches comptaient aussi (Lübeck, Copenhague,

Kappeln), alors que les Anglais et les Hollandais, pourtant dominants dans le commerce de la Baltique, ne jouaient aucun rôle pour ces cinq villes portuaires.

En comparaison avec les quatre autres villes, la capitale suédo-poméranienne Stettin bénéficiait en 1706 de liaisons navigables des plus étendues, lui permettant ainsi de jouir seule de relations de commerce directes avec la France. Stralsund, et surtout Stettin, entretenaient des contacts soutenus avec Amsterdam. A l'exception de Rostock, qui cultivait des relations particulièrement marquées avec le Danemark, c'étaient surtout les villes suédoises qui dominaient autant dans les destinations que dans les départs.

Les cinq villes se trouvaient toutes situées dans une région caractérisée par une surproduction de denrées alimentaires. Ce qui signifie que, côté export, les céréales l'emportaient haut la main (en raison du malt), bien que d'importantes différences puissent être relevées: tandis qu'à Wismar, l'orge menait la liste des marchandises exportées, à Rostock et à Greifswald, c'était le seigle, à Stralsund, le malt et à Stettin, le blé. A l'examen des taxes de valeur pour les marchandises soumises à licence et répertoriées dans les archives, on constate que Stettin atteint en 1706 la première place, de justesse devant Stralsund. S'ensuivent, de façon quasi-égalitaire mais avec une distance évidente par rapport aux deux villes de Poméranie, Rostock et Wismar, tandis que Greifswald se retrouve, de bien loin, dernière de la liste. Pour ce qui en est des marchandises d'importation soumises à licence, parmi lesquelles le sel, le poisson et le vin prédominaient, Stettin jouait un rôle absolument prépondérant. A grande distance suivaient Stralsund, Rostock, Wismar et enfin Greifswald. D'autre part, quelques marchandises, non soumises à licence, en provenance de la Suède et de ses possessions, étaient également importantes pour les cinq villes. On relève parmi elles en particulier le fer, le cuivre, le plomb et des produits métalliques, mais aussi de la poix, du goudron, du bois et des planches.

Les cinq villes partageaient avec le reste des ports limitrophes de la Baltique un déficit structural: elles ne possédaient qu'un arrière-pays pauvre en population, donc peu propice au développement du commerce, se révélant inadapté à la réception des marchandises. Stettin devait à sa situation privilégiée au bord de l'Oder sa puissance relative dans l'importation, car ses relations commerciales pouvaient s'étendre grâce au trafic fluvial assez loin jusque dans l'intérieur des terres (en premier lieu vers la Silésie), ce dont ne pouvaient même pas rêver les autres villes. En regard d'un tel contexte, on ne peut sous-estimer l'influence des relations par voie de terre. Spécialement pour les deux villes situées le plus à l'ouest, Rostock et Wismar, le rayonnement de la métropole de commerce qu'était Hambourg dut avoir une influence considérable. Un facteur de poids fut aussi, très certainement, le lien politique établi avec la domination du moment. Tandis que Rostock se trouvait plus particulièrement orienté vers le Danemark et les duchés du Schleswig et du Holstein quant à son commerce maritime, les quatre autres villes étaient rattachées à la grande puissance que représentait la Suède par des mesures de commerce et de politique douanière du gouvernement de Stockholm. En comparaison avec le siècle précédent, une régionalisation du trafic maritime et du fret s'était considérablement répandue à Wismar, alors que Stralsund devenait le plus important fournisseur de malt et de céréales pour la Suède. Greifswald joua dans l'ensemble un rôle de moindre importance. La navigation et le commerce maritime des cinq villes resta de ce fait principalement limité à l'ancienne région hanséatique de la mer du Nord et de la Baltique. Seule Stettin possédait d'influents et solides relations avec l'Europe de l'ouest et du sud-ouest, Amsterdam servant, en première ligne, en tant que port associé, de relâche.

L'aperçu final sur les structures internes du commerce maritime de Stralsund mit à jour un processus de concentration énorme. Les 15 négociants dominants possédaient plus de 75% du marché dans l'exportation du malt et des céréales et dirigeaient leurs activités commerciales, à part quelques exceptions, presque exclusivement vers la Suède. Ce que l'on peut en déduire concrètement pour Stralsund, et qui ne peut être que présumé pour les quatre autres villes: le commerce et la navigation étaient encore essentiellement tenus par une même main. L'acquisition de parts d'un navire en tant que véritable placement de capital n'était qu'une exception, une prise d'indépendance des compagnies d'armement n'avait pas encore eu lieu.