

Hansische Geschichtsblätter



**Herausgegeben vom
Hansischen
Geschichtsverein**

HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN
VOM
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

129. JAHRGANG



2011

Porta Alba Verlag
Trier

REDAKTION

Aufsatzteil: Prof. Dr. Rolf Hammel-Kiesow, Lübeck

Umschau: Dr. Volker Henn, Kordel

Für besondere Zuwendungen und erhöhte Jahresbeiträge, ohne die dieser Band nicht hätte erscheinen können, hat der Hansische Geschichtsverein folgenden Stiftungen, Verbänden und Städten zu danken:

POSSEHL-STIFTUNG ZU LÜBECK
FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
FREIE HANSESTADT BREMEN



HANSESTADT LÜBECK

Landschaftsverband
Westfalen-Lippe



DR. MARGARETE SCHINDLER, BUXTEHUDE

Umschlagabbildung nach: Hanseraum und Sächsischer Städtebund im Spätmittelalter, in: Hanse, Städte, Bünde. Die sächsischen Städte zwischen Elbe und Weser, Bd. 1, hg. v. Matthias Puhle, Magdeburg 1996, S. 3.

Zuschriften, die den Aufsatzteil betreffen, sind zu richten an Herrn Prof. Dr. Rolf HAMMEL-KIESOW, Archiv der Hansestadt Lübeck, Mühlendamm 1–3, 23552 Lübeck (rolf.hammel-kiesow@luebeck.de); Besprechungsexemplare und sonstige Zuschriften wegen der Hansischen Umschau an Herrn Dr. Volker HENN, Auf dem Pfahl 5, 54306 Kordel (v.henn@gmx.de).

<http://www.hansischergeschichtsverein.de>

Beiträge werden als Manuskript und auf Diskette erbeten. Die Verfasser erhalten von Aufsätzen und Miszellen 10, von Beiträgen zur Hansischen Umschau zwei Sonderdrucke unentgeltlich.

Die Lieferung der Hansischen Geschichtsblätter erfolgt auf Gefahr der Empfänger. Kostenlose Nachlieferung in Verlust geratener Sendungen erfolgt nicht.

Die in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt.

Eintritt in den Hansischen Geschichtsverein ist jederzeit möglich. Der Jahresbeitrag beläuft sich z. Zt. auf € 30 (für in der Ausbildung Begriffene auf € 15). Er berechtigt zum kostenlosen Bezug der Hansischen Geschichtsblätter. – Weitere Informationen gibt die Geschäftsstelle im Archiv der Hansestadt Lübeck, Mühlendamm 1–3, 23552 Lübeck.

ISSN 0073–0327
ISBN 978–3–933701–43–5

NEUE ENTWICKLUNGEN MIT ALTEM MATERIAL

Die Öresund-Zolllisten und die Möglichkeiten moderner Technik: Das STR-online-Projekt¹

von Karl-Erik Frandsen

I.

Von 1429, als Erich von Pommern einen neuen Zoll im Öresund einführte, bis 1857, als dieser auf Druck der Vereinigten Staaten wieder aufgehoben wurde, spielten die Einnahmen aus dem Öresundzoll für die dänische Staatskasse und das Budget des Königs eine wesentliche Rolle, und sie waren es, die den dänischen Königen eine sehr aktive Außenpolitik ermöglichten.

Die sehr gründlich geführten Abrechnungen und Register über jedes Schiff, welches seinen Obolus im Sund erlegte, die seit 1497 in fast ununterbrochener Abfolge vorliegen, werden noch heute im Reichsarchiv zu Kopenhagen aufbewahrt und sind unbestritten eine der Hauptquellen unseres Wissens über den Handel und die Schifffahrt im Ostseeraum dieser Periode.

Das Studium dieser Listen hat eine lange und ehrwürdige Tradition, die vor allem mit Nina Bangs und Knud Korsts monumentalem siebenbändigen Werk: *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497–1783*, welches zwischen 1906 und 1953 erschien, verbunden ist. Doch war die Druckerschwärze des ersten Bandes kaum trocken, als es schon die ersten harschen Kritiken in den wissenschaftlichen Zeitschriften Nordeuropas hagelte. Viele Experten konnten nachweisen, dass diese Tabellen keinesfalls das Studium der Originalquellen ersetzen konnten, deren Deutung des weiteren auch eifrig diskutiert wurde.

¹ Anmerkungen zu: *Tolden i Sundet. Toldopkrævning, politik og skibsfart i Øresund 1429–1857*, hg. von Ole DEGN (Told- og Skattemuseum, København 2010, 671 S., zahlreiche Abb. und Ktn.), sowie Erik GØBEL, *The Sound Toll Registers Online Project, 1497–1857*, in: *International Journal of Maritime History* 22, 2010, S. 305–324, und Ders., *Øresundstolden og dens regnskaber 1497–1857*, in: *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 2010, S. 41–72.

Doch ist erst in diesen Jahren etwas geschehen, was einer Revolution in der Erforschung der Sundzolllisten gleichkommt, nämlich das groß angelegte Projekt Sound Toll Registers online (STR-online) (www.sound-tol.nl). In diesem Projekt werden die existierenden Mikrofilme der Öresundszolllisten eingescannt und zusammen mit einer Ausgabe in Form einer Datenbank des gesamten Rechenschaftsmaterialies der Jahre von 1557 bis 1857 zur Verfügung gestellt. Das bedeutet, dass nicht weniger als 1,8 Millionen Posten, ein jeder gleichbedeutend mit einer Passage im Öresund vor Kronborg, nun im Netz einsehbar sein werden. Dieses Projekt steht ohne Vorbild da, und so ist allein das Einscannen ein Experiment für sich selbst.

Hinter dem Projekt steht eine Gruppe von Forschern der Universität Groningen zusammen mit dem Friesischen Zentrum für Geschichte und Literatur in Leeuwarden (TREOSAR) in Zusammenarbeit mit Statens Arkiver in Dänemark. Die Finanzierung wurde ausschließlich vom Königreich der Niederlande übernommen, was die Bedeutung dieser Quelle für die niederländische Geschichte eindrucksvoll bezeugt. Eine noch größere Aufgabe stellt die ebenfalls in Angriff genommene Aufbereitung der Daten in einer Datenbank dar, die vorerst die Jahre 1780 bis 1799 enthalten soll. Diese Datenbank soll alle Einträge sowie alle Zollabrechnungen von 1497 bis 1857 enthalten und soll 2013 fertiggestellt sein. Eines der ambitionierten Ziele der Projektgruppe ist es, dass mit einem Mausklick sowohl die Originalseite als auch die elektronisch aufbereitete Datenbank sichtbar werden sollen, so dass eventuelle Missverständnisse oder Fehldeutungen sichtbar werden können.

In der Netzausgabe der Zolllisten kann der Nutzer ein entsprechendes Zolljahr wählen und kommt dann sogleich auf die entsprechenden Seiten der eingescannten Filmrolle. Doch ist der Überblick nicht so einfach, wie es scheint, da die Einträge nicht streng chronologisch, sondern nach der Nationalität der Schiffer erfolgten und hier nach privilegierten und unprivilegierten Nationen sowie nach anderen Kriterien unterschieden wurde. Insofern wird die elektronische Version eine unglaubliche Arbeitserleichterung darstellen.

In den Zolllisten findet sich seit den 1660ern der standardisierte Eintrag „Schiffer NN aus A kommt aus B mit Waren XYZ und soll nach D“. „A“ bezeichnet die Heimat des Schiffers, die nicht notwendigerweise die Heimat des Schiffes oder Reeders sein muss. „D“ dagegen bezeichnet den Zielhafen, den der Schiffer selbst angab, was nicht notwendigerweise mit der Realität übereinstimmen musste. In der Datenbank nun wird man nach allen fünf Feldern suchen können, so dass sich schier unendliche Kombinations- und Suchmöglichkeiten ergeben werden.

Allerdings wird auch eine Menge Phantasie gebraucht werden müssen, da das Problem der variierenden Schreibweisen von Eigennamen und Ortsnamen nicht gelöst werden konnte und die Sache auch dadurch verkompliziert wird, dass man ebensowenig damit rechnen kann, dass der dänische Zöllner einen ausländischen Ort richtig verstanden hat, wie die arme holländische Kraft, die die dänische Form in die Datenbank eintragen muss. So erscheint zum Beispiel der dänische Hafen Dragør auch als Dragö und es gibt mit Sicherheit noch schlimmere Fälle als diesen. Eine gewisse Erleichterung stellt aber die Entscheidung dar, den einzelnen Häfen, unabhängig von ihrer Schreibweise, einen einheitlichen Städtekode zuzuweisen. So ist Oslo z. B. ‚103Ri‘, unabhängig davon, ob die Stadt als Kristiania oder Christiania oder gar nur in der Verkürzung ‚Kria‘ erscheint.

An dieser Stelle kann zusätzlich noch erwähnt werden, dass dieselbe Arbeitsgruppe auch alle sieben Bände der „Tabellen over Skibsfart og Varentransport“ im Netz zugänglich gemacht hat.

Besonders für den dänischen Bereich kann die STR-online nun auch mit der Datenbank „Skibsfart 1787“ kombiniert werden (<http://dendigitalebyport.byhistorie.dk/skibsfart1787/>), die vom Center for Byhistorie in Århus erarbeitet wurde. Auf der Basis von Vorarbeiten, die durch Hans Christian Johansen in den 1980er Jahren erfolgten, als man zum ersten Mal den Versuch unternahm, die Sundzolllisten elektronisch zu verarbeiten, hat das Center for Byhistorie versucht, alle Schiffsbewegungen in allen dänischen Häfen dieses Jahres nachzuweisen.

Das Revolutionäre ist nun, dass man von überall auf der Welt über die Seite www.soundtoll.nl den Zugriff auf die Öresundzolllisten erhält und dieses frei und ohne Kosten erfolgen kann, wie auch die Datenbank und das Bangsche Tabellenwerk dort zugänglich sind. Die einzige Voraussetzung für den Gebrauch der Listen ist, dass man des Dänischen einigermaßen mächtig ist. Da aber die Einträge in den Listen standardisiert sind und auch die Schrift keine größeren Probleme verursacht, sollte das kein Problem darstellen. Die Ausbeute ist auf jeden Fall der Mühe wert. Es kann dabei hervorgehoben werden, dass die Qualität des Scans, obwohl es sich um einen Scan von einem Mikrofilm handelt, überraschend gut ist. Mit einem guten Bildschirm ist es tatsächlich einfacher, die Listen im Netz zu lesen als im Lesesaal des Reichsarchivs.

II.

Jetzt, da die Listen weit über Dänemark hinaus zugänglich sind, wird natürlich die Frage nach der Interpretation der Einträge noch mehr Gewicht erlangen. Dieser Frage hat sich deshalb die dänische Told- og Skat-

tehistorisk Selskab angenommen. Diese Gesellschaft, die seit ihrer Gründung 1977 mit vielen wertvollen Grundlagenwerken zur dänischen Zoll- und Steuergeschichte auf sich aufmerksam gemacht hat,² konnte mit Ole Degn einen der profiliertesten Historiker des Landes zur Herausgabe einer Anthologie zur Geschichte des Öresundzolls gewinnen. Diese Anthologie enthält 21 Beiträge namhafter Historiker aus dem In- und Ausland, wobei allein Ole Degn für insgesamt drei umfassende Beiträge steht. Hinzu kommt eine ausführliche Bibliographie zur Forschung über diesen Zoll sowie eine Übersicht aller damit verbundenen Archivalien und ihrer Signaturen, die zusammen mit einem umfassenden Personen-, Orts- und Sachregister dem Band den Charakter eines wahren Handbuchs verleihen.

Der bekannte dänische Zollhistoriker Mikael Venge, der sich seit seiner Studienzeit intensiv mit dem Öresundzoll vor allem im 16. Jahrhundert beschäftigt hat, hatte in den Jahren 1998 bis 2001 eine Reihe von Konferenzen angeregt, die sich mit einzelnen Aspekten dieses Zolles beschäftigen sollten. Und es sind nun meistens die Beiträge dieser Konferenzen, die den Grundstock zu dem vorliegenden Band liefern.

In diesem Zusammenhang ist es nicht möglich, alle 21 Beiträge in aller Ausführlichkeit zu besprechen. Ich möchte mich daher auf einige, wenige beschränken – selbst auf die Gefahr hin, andere, ebenso wichtige, mit Nichtachtung zu strafen. Einschränkend muss im Vorwege konstatiert werden, dass nicht alle Beiträge direkt für diesen Sammelband geschrieben wurden. Einige wurden schon früher in der Zeitschrift der Told- og Skattehistorisk Selskab, der *Zise*, publiziert. Während Ole Degn die neuen Beiträge redigiert hat, wurden die alten unredigiert übernommen, was einige innere Widersprüchlichkeiten – gerade in Bezug auf neue Diskussionen und Ergebnisse – zur Folge hat. Ole Degn selbst hat eine umfassende Einleitung entworfen, die nicht nur das STR-online-Projekt präsentiert, sondern auch die Historiographie des Öresundzolls skizziert und die einzelnen Beiträge beschreibt.

Unter den grundlegenden Artikeln ist Mikael Venges „Öresundstoldens grundlov“ (Die grundlegende Verfassung des Öresundzolls, S. 41–66) hervorzuheben, der die unklaren, aber besonders wichtigen Zusammenhänge mit der Neuordnung des Zollwesens 1548 analysiert. In diesen Jahren wurde nämlich der reine Schiffszoll, d. i. eine feste Abgabe pro Schiff, in eine ad-valorem-Abgabe von 1 % des Warenwerts, dem 100. Pfennig, umgewandelt, was dem dänischen König eine glänzende Möglichkeit zur Zollerhöhung und dem Historiker gleichzeitig ungeahnte Möglichkeiten zur Beschreibung des Warentransports verschafft. Das wirklich Merkwür-

² Vgl. HGBll. 122, 2004, S. 266f.; 123, 2005, S. 271f.; 124, 2006, S. 242f.

dige an der Umwandlung dieses Zolles ist, dass sie nicht in Form einer Verordnung oder einer neuen Zollrolle erfolgte, sondern sich nur indirekt aus der Korrespondenz zwischen dem Reichshofmeister, dem Rentmeister und dem Öresundzöllner erschließen lässt.

Ein ungeheuer nützlicher Artikel ist Ole Degns Übersicht „Øresundstoldens toldsatser, indtægter og regnskabsformer 1497–1857“ (Zollsätze, Einnahmen und Rechenschaftsformen des Öresundzolles, 1497–1857, S. 125–174), welcher die grundsätzlichen Prinzipien der Zollerhebung und deren Verwaltung erläutert. Zusammen mit dem Beitrag „Svigtefulde Øresundstoldbøger. Lensregnskaber og Øresundstoldbøger 1635–43“ (Betrügerische Sundzollbücher. Lehnsrechnungen und Sundzollbücher 1635–1643, S. 271–278) des gleichen Verfassers und Jan Kanstrups „Svigagtig angivelse. Øresundtolden i 1700-tallet“ (Betrügerische Deklarationen. Der Sundzoll im 18. Jahrhundert, S. 371–454) ist es nun möglich, die Genauigkeit der Angaben in den Sundzollregistern besser abzuschätzen.

Ole Degn hat auch die Transportabrechnungen landwirtschaftlicher Produkte aus den königlichen Besitzungen, den Lehen, zum Provianthaus in Kopenhagen, die zu einem wesentlichen Maße per Schiff durch den Öresund stattfanden, mit den Öresundzolllisten verglichen. Denn, selbst wenn dänische Schiffe eigentlich keinen Zoll entrichten mussten, so sollten sie dennoch in diesen Listen registriert werden. Allerdings kann Degn konstatieren, dass dieses in einem bedenklichen Umfang nicht geschehen ist, so dass das Bild, welches durch die Zolllisten vermittelt wird, nur einen Teil der Wirklichkeit wiedergibt.

Jan Kanstrup liefert in seinem 1979 zum ersten Mal erschienenen Artikel über die Öresundzollverwaltung (S. 371–454) eine hervorragende Übersicht über den Aufbau dieser Einrichtung, samt eines übersichtlichen Diagramms der überaus komplizierten Sachbehandlung. Vor diesem Hintergrund kann er die banale, aber wichtige Erkenntnis gewinnen, dass „die Angaben der Listen nicht vollständiger sein können, als die oft betrügerischen Angaben, die ihnen zugrunde liegen, und, dass die Interpretation und das Verstehen der Listen nicht unproblematisch ist“.

Eine alte Streitfrage in der Deutung der Öresundzolllisten ist hierbei die Interpretation des standardisierten Eintrages „Schiffer NN aus A kommt aus B mit Waren XYZ und soll nach D“ und hier vor allem die Frage, was „Schiffer NN aus A“ bedeuten möge. Nina Bang interpretierte die Einträge in der Richtung, dass „A“ den Heimathafen des Schiffes oder den Heimatort des Reeders bedeutete. A. E. Christensen glaubte später nachweisen zu können, dass es sich bei „A“ um den Heimatort des Schiffers handelte. In seinem Beitrag „Sundtoldtabelle og Sundtoldbøgerne. Diskussionen om hjemmestedet i et vestfrisisk perspektiv“ (Sundzollta-

bellen und Sundzollbücher. Die Diskussion um den Heimatort aus einer westfriesischen Perspektive, S. 329–346) kann der holländische Historiker Piet Boon nun ein kräftiges Fragezeichen hinter diese Interpretation setzen. Nach eingehenden Studien westfriesischen Materiales gelangt er zu dem Ergebnis, dass selbst wenn viele Schiffer Hoorn als ihre Heimat angaben, sie doch selbst eigentlich in Westfriesland oder im Noorderquartier wohnten. Dieses Ergebnis ist wesentlich, da in einzelnen Jahren bis zu 69 % aller Angaben „verkehrt“ waren, verstanden in dem Sinne, dass der Ort, den der Schiffer angab, wohl eher die Heimat des Schiffes, als seine eigene bezeichnete.

Dieser Artikel ist auch aus einem anderen Grunde interessant, zeigt er doch deutlich, welche Möglichkeiten sich aus der Verbindung von Regionalstudien mit den Öresundzollrechnungen ergeben können. Allerdings hätte der Nutzen noch größer sein können, wenn der Beitrag mit einer Karte Westfrieslands ausgestattet worden wäre, die es dem Leser ermöglichte, die Entfernungen und die Lage einzelner Orte zu bestimmen.

Abschließend soll auch auf Leon Jespersens Beitrag „Hvorfor den blev betalt siden, da vi ikke mere herskede i Sundet, må Vorherre vide. Øresundstolden og Roskildefreden 1658“ (Warum der seither bezahlt wurde, auch wenn wir nicht mehr über den Sund herrschen, weiß Gott allein. Der Sundzoll und der Frieden von Roskilde 1658, S. 295–328) hingewiesen werden. Die Schweden waren von je her im Sund vom Zoll befreit gewesen, was an und für sich kein Problem darstellte. Probleme entstanden allerdings dann, als im Zuge der schwedischen Expansion zum Beispiel Riga dem schwedischen Reich angegliedert wurde. Für Dänemark war es natürlich nicht akzeptabel, dass rigische Kaufleute nun auch keinen Zoll mehr zahlen sollten. Der Streit hierüber führte zum sog. Torstenssonkrieg, der mit dem Frieden von Kristianopel im Jahre 1654 endete und dessen Ergebnisse und festgelegten Zollsätze die nächsten zweihundert Jahre Bestand haben sollten.

Das Paradoxon ist aber nun, wie Jespersen eindeutig hervorhebt, dass Schweden 1658, als es mit Schonen die eine Hälfte des Öresunds und auch die Herrschaft über die Fahrrinne erobert hatte, keinen Anspruch auf den Öresundzoll erhob. Und noch paradoxer wird die Sache nach dem Großen Nordischen Krieg, als Schweden 1720 auf Druck der Westmächte auf die Zollfreiheit im Sund verzichtete. Jespersen deutet die Angelegenheit nun so, dass die Westmächte kein Interesse an einer, steuerlich begünstigten, Übermacht Schwedens besaßen, der Öresundzoll also als Mittel der europäischen Konkurrenzregulierung eingesetzt wurde.

III.

Im Anschluss an dieses umfassende Werk hat einer der besten Kenner des Öresundzollmaterials, Erik Gøbel, Archivar am Reichsarchiv in Kopenhagen, einen englischsprachigen Übersichtsartikel zu diesem Material verfasst: „The Sound Toll Registers Online Project, 1497–1857“, der in leicht veränderter Form auch auf Dänisch erschienen ist: „Øresundstolden og dens regnskaber 1497–1857“.³ Der Artikel gibt eine klare und übersichtliche Beschreibung der Geschichte des Öresundzolls und legt ein besonderes Augenmerk auf die bei der Zollerhebung vorherrschenden (und wechselnden) Kriterien. Des weiteren beschreibt der Autor den Aufbau und Inhalt der Listen im Laufe der Zeit und liefert einige hervorragende Beispiele über konkrete Eintragungen, die hoffentlich zu weiteren internationalen Forschungen anregen werden. Auch diese Beispiele zeigen, wie wichtig die Digitalisierung der Zolllisten wirklich ist und wie viel Inspiration die Forschung aus dieser Quelle wird ziehen können. Gøbel verschweigt aber auch nicht, wie viele Probleme und Fallgruben das Material für die Forschung bereithält, vor allem im Hinblick auf die verzollte Ladung, wo man von einem notorischen Zollbetrug ausgehen kann. Abschließend gibt er einen kurzen Überblick über das STR-online-Projekt und geht auch auf die soziale Komponente der Digitalisierung ein, die in Form einer Beschäftigungstherapie für 50 junge Behinderte unter Leitung niederländischer Historiker durchgeführt wird.

IV.

Mit dem Projekt STR-online und dem Band „Tolden i Sundet“ samt Erik Gøbels Artikel hat die Forschung nun drei herausragende Hilfsmittel zum Studium der Wirtschaftsgeschichte Nordeuropas in die Hand bekommen. Bis die niederländische Datenbank fertig ist, ist die einzige Voraussetzung zum Gebrauch des Materials die Kenntnis der dänischen Sprache. Sollte es deshalb nicht an der Zeit sein, dass die Told- og Skattehistorisk Selskab zusammen mit den niederländischen Kollegen ein englisches Handbuch zum Öresundszoll und zur Nutzung dieser Listen als historische Quelle herausgibt? Ein solches Handbuch sollte konkrete Beschreibungen der Verwaltungs- und Abrechnungspraxis, der verwendeten Münzsorten, der Maße und Gewichte sowie der rein technischen Begriffe und selbstverständlich auch eine möglichst umfangreiche Übersicht über die Ortsnamen enthalten, die in den Listen verwendet wurden, sowie entsprechendes Kar-

³ Wie Anm. I.

tenmaterial zu allen modernen und historischen Ortsnamen zur Verfügung stellen. Ein solches Handbuch wird ohne Zweifel noch mehr Forscher dazu anregen, sich mit dieser einmaligen Quelle zu beschäftigen, deren Wert so groß ist, dass die UNESCO sie in die Liste des Weltkulturerbes aufgenommen hat.