

# Hansische Geschichtsblätter



**Herausgegeben vom  
Hansischen  
Geschichtsverein**

# HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN  
VOM  
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

130. JAHRGANG



2012

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

**LWL**

Landes- und  
Landschaftsverband  
Westfalen-Lippe

Landschaftsverband  
Westfalen-Lippe



Kulturstadt LÜBECK

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.net).

<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 978–3–933701–47–3

# BERMUDADREIECK NORDSEE: DREI HAMBURGER SCHIFFE 1481 AUF DEM WEG NACH LONDON

von Angela Huang und Carsten Jahnke

*Abstract:* The North Sea – A Bermuda Triangle? Hanseatic Trade between Hamburg and London in 1481.

Our knowledge of trade routes and commercial shipping in the Late Middle Ages depends significantly on the home port and destinations that are registered in toll books and customs accounts of major ports of export such as Lübeck, Hamburg or London. These accounts differ significantly from each other. Whereas the Hanseatic accounts provide fragmentary evidence on skippers, merchants, commodities, and origin or destination of the ship, the customs accounts of London have often been praised for their detailed information. This article makes use of both types of customs accounts as it analyzes three parallel entries in the custom year 1480/81. The results show that – used together – both sources can provide new insights into trade in the North Sea and beyond.

In 1480/81, three ships left the port of Hamburg and would eventually arrive in London: Two skippers, Hinrik Kaster and Caspar Boke, were registered in Hamburg with England as their destination. Around six weeks later they appear in the customs accounts of London. A third skipper, Hans Haghen, declared Amsterdam as his destination – but arrived in London more than three month after departure from Hamburg. Especially the journey of this third skipper Hans Haghen arouses the liveliest of suspicions. This is substantiated when one looks at the commodities declared in Hamburg and London. There are noticeable changes not only in the quantity of goods but also in the composition of goods altogether (see tables 1–3). This cannot be due to the tax systems as the goods in question were liable to duty in both ports.

The three examples presented in this article – supported by other fifteenth-century sources – do not support the view that direct trade was predominant between Hamburg and London. They highlight a triangular trade. Hanseatic merchants seem to have carried out their trade to England via Dutch markets, above all Amsterdam and Middelburg. Amsterdam

linked the Netherlands to the Baltic via the Sound, whereas Middelburg's importance derived from the overseas trade of the Mercer's Company of London that was concentrated here since the late 14<sup>th</sup> century. A stopover at one of these markets is most certainly true for the ships of Kaster and Boke. Hans Haghens ship on the other hand did indeed sail to Amsterdam – at first. But afterwards he must have sailed on to the Antwerp fair and thereafter finally to London. Altogether, the markets and fairs of the Netherlands were a frequent stopover in Hanseatic trade to London and vice versa.

In addition, the comparison shows that Hanseatic merchants in Lübeck and London could rely on an elaborate factor-system. Their representatives in Hamburg would take charge of the cargo between Hamburg and the Netherlands; most likely a second group of representatives there would take over and would transfer the goods safely to the consignee in London (see graph 6).

Last but not least, the London Particular of Account provide us with further information on the cargo listed in the Hanseatic Pound Toll Books. Among other things, they provide specifics about the unnamed textiles that were registered in Hamburg; we learn that these were most likely mainly Saxon brands, supplemented by the undefined pechtling (see tables 7–9). Furthermore, the English records give us details on how and in which quantities textiles were exported from Hamburg (see table 10).

In der Zeit zwischen dem 20. März und 2. April 1481 verließen drei Schiffe nacheinander den Hamburger Hafen, um in Richtung Westen zu segeln. Zuvor hatten sie vor dem hamburgisch-lübischen Zöllner, der das Pfundgeld erhob, nicht nur ihre Waren deklariert,<sup>1</sup> sondern nebenbei auch erklärt, wohin ihre Reise gehen werde. Normalerweise wurden solche Angaben im Jahr 1481 und auch in den folgenden Jahren nicht überliefert, aber der lübische Zöllner des fraglichen Zeitraums<sup>2</sup> war der erste dieser Saison und so notierte er nicht nur den Namen des Schiffers, sondern auch nach lübischem Vorbild den Zielort der vorgesehenen Reise und das alles zusammen in einer Liste.

---

<sup>1</sup> Zum hamburgisch-lübischen Pfundgeld s. Dennis HORMUTH, *Die Hanse in Fehde – Seeraub und Diplomatie*, in: *Die Hamburgisch-Lübischen Pfundgeldlisten, 1485–1486*, hg. v. Dennis HORMUTH, Carsten JAHNKE, Sönke LOEBERT (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg 21), Hamburg 2006, S. 13–41; Carsten JAHNKE, *Die hamburg-lübeckischen Pfundgeldlisten von 1458/59 und 1480–1487*, in: *ZVLGA* 76, 1996, S. 27–53.

<sup>2</sup> AHL, Pfundgeld 1480–1481, fol. 177v. Aufgrund eines Wasserschadens ist es leider nicht mehr möglich, den Namen dieses Zöllners zu ermitteln.

So beginnt der Zöllner auf fol. 44r. einen neuen Abschnitt mit Schiffer Hans Trawe *na amsterdam* gefolgt von Hinrik Kaster, der ohne Zielhafen abgefertigt wurde, Claus Twesing der auf dem Wege nach Amsterdam war, Casper Boke *na engelant* und Cort Klingemann *na engelant*.<sup>3</sup> Der Zufall der Überlieferung will es nun, dass für genau diesen Zeitraum die *Petty Customs Accounts* aus England überliefert sind.<sup>4</sup> In London verzeichnete dann auch tatsächlich am 13. Mai der dortige Zöllner die Abfertigung von Hinrik Kaster und seines Schiffes *George of Hamburg* sowie am 17. Mai die von Casper Boke und seines Schiffes *Mary of Hamburg*.<sup>5</sup> Cort Klingemann dagegen erreichte London nicht. Sein Verbleib ist ungeklärt. Immerhin aber hatten es zwei von drei Schiffen innerhalb von höchstens acht Wochen von der Elbe bis in die Themse geschafft. Die Fahrzeit war aber wahrscheinlich wesentlich kürzer, da die Abfertigung in Hamburg auf der zehnten von siebzehn Seiten, die diese zwei Wochen im März/April umfassen, registriert wurde und daher eher in der Mitte des Zeitraumes anzusiedeln ist. Auch hatte es die Londoner Zollverwaltung nicht gerade eilig, die erledigten Deklarationen in den *Accounts* einzutragen.<sup>6</sup> Es ist daher legitim, von einer ungefähren Reisedauer von fünf bis sechs Wochen auszugehen.

Anhand dieser beiden Listen soll im Folgenden auf verschiedene Möglichkeiten und Probleme hingewiesen werden, die sich bei dem Vergleich

<sup>3</sup> AHL, Pfundgeld 1480–1481, foll. 44r.–45r.

<sup>4</sup> Im Londoner Hafen wurden im 15. Jahrhundert verschiedene Abgabenlisten parallel geführt: (1) *Petty Customs* (permanente Abgabe auf ausländische Ein- und Ausfuhren sowie auf alle Tuchexporte), (2) Zölle und Subsidien auf Wolle, Wollfelle und Häute und zuletzt (3) die Subsidien *Tunnage* (Weineinfuhren) und *Poundage* (parlamentarisch bewilligte zeitweise Abgabe auf alle Ein- und Ausfuhren aller Kaufleute –, wobei bestimmte Waren und Kaufleutegruppen befreit sein konnten). Vgl. allgemein zur Entwicklung des nationalen englischen Zollsystems im Spätmittelalter Norman B. S. GRAS, *The early English Custom System* (Harvard Economic Studies; vol. XVIII), Cambridge 1918, S. 59–103. Zur hier verwendeten Zollakte s. *The Overseas trade of London. Exchequer Customs Accounts 1480–81*, hg. v. Henry S. COBB (London Record Society Publications 27), London 1990.

<sup>5</sup> *Overseas Trade* (wie Anm. 4), Nrr. 125 und 126, S. 37f.

<sup>6</sup> Für das Jahr 1390 sind acht Schiffe sowohl in der *Petty Customs*-Akte und der *Tunnage* and *Poundage*-Akte auffindbar (vgl. zum englischen Zollsystem Anm. 4). Der Laufzeit nach überschneiden sich die Zollakten zwischen dem 29.9. (Anfang der *Petty Customs*-Akte) und dem 30.11. (Endpunkt der *Tunnage* and *Poundage*-Akte). Tatsächlich finden sich parallele Einträge aber zwischen dem 1. August 1390 und dem 16. Oktober 1390. Von den acht Schiffen weichen bei dreien die angegebenen Datumsangaben nur geringfügig ab. Die übrigen fünf Schiffe wurden in der *Tunnage* and *Poundage*-Akte im August, in der *Petty Customs*-Akte jedoch im Oktober 1390 verzeichnet. So weichen beispielsweise die Eintragsdaten des Schiffes des Peter Colyngbergh (PC-Akte: 13.10.1390; T&P-Akte: 8.8.1390) mehr als neun Wochen voneinander ab. Vgl. dazu PRO E122/71/13 (*Tunnage* and *Poundage*-Akte, 1.3.–30.11.1390) und PRO E122/71/16 (*Petty Customs*-Akte, 29.9.1390–29.9.1391). Die Edition der Londoner Zollakten wird derzeit durch Stuart Jenks vorbereitet. Die Autoren sind ihm für die Zurverfügungstellung des Editionstextes zu großem Dank verpflichtet.

und der Auswertung paralleler Zolllisten ergeben. Es ist dabei darauf hinzuweisen, dass jede Liste für sich bisher als Beleg für einen Handel, eine Handelsroute und den Warenverkehr gesehen wurde. Der Vergleich beider Listen zeigt, dass die Interpretation mittelalterlicher Zollquellen nicht so einfach ist, wie es auf den ersten Blick erscheint. Es werden Fallgruben, aber auch Möglichkeiten sichtbar, die zur Arbeit mit anderen Quellen anregen sollen.

### I. Und es wurde nach England gehandelt ... Ein Vergleich der ein- und ausgeschifften Waren.

Von den drei Schiffen, die den Hamburger Hafen in Richtung England verlassen hatten, wurden immerhin zwei bei ihrem Einlaufen in London noch einmal registriert. Vergleicht man aber nun die beiden Zolllisten miteinander, so ergeben sich einige Diskrepanzen sowohl bei der Art der deklarierten Waren als auch bei ihrer jeweiligen Anzahl oder Menge (Tabelle 12 und 23).<sup>7</sup>

Ein erster Blick auf die Tabellen im Anhang macht deutlich, dass sich die meisten Warenlieferungen nicht explizit verfolgen lassen. Das heißt, dass eine Zuordnung einer Warenlieferung von einem Befrachter in Hamburg zu einem Empfänger in London meist nur schwer möglich ist. Nur wenige Lieferungen gehen ungeteilt von einem Hamburger zu einem Londoner Faktor oder Kaufmann. So schiffte Hans Lathusen<sup>8</sup> z. B. 10 ½ Last Teer bei Casper Boke ein (s. Tabelle 12), die geschlossen von Hinrik Lathusen<sup>9</sup> in London entgegengenommen wurden (s. Tabelle 13). Auch die 50 Riemen, die Dyderik Voss in Hamburg einschiffte, wurden vermutlich von Hinrik Lathusen in Empfang genommen und verzollt. Das Gleiche gilt für die 3 Last Tran auf diesem Schiff, die Dyderik Ellenbutte einschiffte und Tylman van Howell in London verzollte. Aber schon diese Lieferung macht das Problem deutlich: Ellenbutte hatte zusammen mit dem Tran 3 Stro Wachs deklariert, Tylman van Howell nahm aber nur ein Stro in London entgegen. Allein dieser kurze Überblick macht deutlich, dass diese beiden Listen nebeneinander nur schwer zu deuten sind.

<sup>7</sup> Siehe zu den Details die Tabellen 12–15 im Anhang.

<sup>8</sup> Hamburger Bürger. Lübecker Ratsurteile. Band I: 1421–1500, hg. v. Wilhelm EBEL, Göttingen 1955, Nr. 260f, S. 171f.

<sup>9</sup> Später – 1490 – als Lübecker Bürger belegt. Antjekathrin GRASSMANN, Die Greveradenkompanie. Zu den führenden Kaufleutegesellschaften in Lübeck um die Wende zum 16. Jahrhundert, in: *Der hansische Sonderweg? Beiträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse*, hg. v. Stuart JENKS, Michael NORTH (QDHG N.F. 39), Köln 1993, S. 109–134, hier S. 133.

Aber das Problem liegt nicht nur in der mangelnden Möglichkeit, die Handelswaren einzelnen Kaufleuten zuordnen zu können. Eine allgemeine Aufstellung der deklarierten Waren im Ausgangs- und Zielhafen macht vielmehr deutlich, dass sich die Warenmenge und Zusammensetzung auf der Reise von Hamburg nach London in Teilen verändert hat.

Tabelle 1: Deklarierte Waren im Schiff des Casper Boke

Deklarierte Waren	Angegebene Mengen in Hamburg	Angegebene Mengen in London
Wachs	12 $\frac{1}{2}$ Stro	17 $\frac{1}{2}$ Stro, 2 Stück
Teer	10 $\frac{1}{2}$ Last	10 $\frac{1}{2}$ Last
Tran	3 Last	3 Last
Flachs ( <i>fyckel</i> )	2 Tonnen, 12 Faß	—
Flachs	14 Packen, 4 halbe Packen, 4 Faß	19 Packen, 1 halber Packen, 5 Faß
Hanf	1 Packen	—
Osemund	5 Last	4 Last
Fisch	7 Last	—
Stockfisch	—	3 Last, 2700 Stück
Leinwand	11 $\frac{1}{2}$ Packen, 4 Rollen	2 Stück (schmale)
Leinwand aus Hamburg	—	2 Stück
Leinwand aus Hannover	—	4 $\frac{1}{2}$ <i>rolla</i> , 1 kleine <i>rolla</i> , 1 <i>fardel</i> , 500 Ellen
Leinwand aus Niperfeld	—	1 Pack
Leinwand aus Salzwedel	—	5 Pack, 1 kleines <i>fardel</i> , 800 Ellen
Leinwand aus Uelzen	—	$\frac{1}{2}$ Rolle, 100 Ellen
Lemagois	—	200 Ellen
Pechtling	4 Packen	8 $\frac{1}{2}$ Packen
Droghe Tonnen	1 und 1 Faß	—
Holz, Bretter	—	100 Schmale
Holz, Wagenschot	—	500 Stück
Kupfer	—	3 Mesen
Kupfersulfat	—	2 Faß, 2 Tonnen
Lettice	—	50 Timber
Coarse grey	—	51 Timber
Federn	—	4 Sack
Glas	24 Syntener	—
Riemen	50 Stück	50 Stück



Tabelle 2: Deklarierte Waren im Schiff des Hinrik Kaster

Deklarierte Waren	Angegebene Mengen in Hamburg	Angegebene Mengen in London
Wachs	7 Stro	8 1/2 Stro, 2 kleine Stücke
Teer	14 Last	22 1/2 Last, 3 Tonnen
Tran	3 Last	3 Last
Flachs ( <i>Fyckel</i> )	12 Faß	—
Flachs	10 Pack, 2 Faß	9 Pack, 3 Faß
Hanf	1 Pack	—
Asche	4 Last	4 Last
Leinwand	2 Pack, 2 Rollen	2 Pack (schmale)
Leinwand aus Niperfeld	—	1 Pack
Leinwand aus Hannover	—	2 <i>rolla</i>
Pechtling	2 Pack	5 Pack
Forlaken	—	2 kleine <i>fardel</i>
Coarse Holland	—	2 Stück
Holz, Wagenschot	400 Stück	800 Stück, 3 <i>quarters</i>
Riemen	100 Stück	200 Stück
Kupfer	—	2 Mesen
Kupfersulfat	—	12 Faß
Fisch	200 Stück	—
Stockfisch	—	250 Stück
Glas	—	7 weys á 40–60 Bündeln, 30 sheaves
Federn	—	5 Sack
Osemund	—	1 1/2 Last
Pech	—	5 Last, 9 Tonnen

## II. Erklärungsversuche für den Verbleib der Waren und die Reiseroute Bokes und Kastors

Die Unterschiede zwischen den beiden Zollstationen lassen sich kaum auf einen möglichen Zollbetrug zurückführen. Der Hamburger Zoll wurde von den Kaufleuten selbst erhoben und es ist schwer vorstellbar, dass zum Beispiel im Fall des Hinrik Kastors 400 Stück Wagenschot, 100 Riemen, 12 Faß Kupfer, 1 1/2 Last Osemund oder 8 1/2 Last Teer den Augen der beiden Zöllner am Hamburger Niederbaum entgangen sein sollten. Ebenso unwahrscheinlich ist es, dass dem englischen Searcher, der die einlaufenden Schiffe inspizierte und mit den Ladungslisten abglich,<sup>10</sup> 1 Pack Hanf oder 12 Fässer Fyckel entgangen sein sollten.<sup>11</sup> Auch gehören sowohl Wagenschot, als auch Osemund und Kupfer zu den Waren, deren Zollwert

<sup>10</sup> Zu den englischen Zollbeamten s. GRAS, Customs System (wie Anm. 4), S. 94–100.

<sup>11</sup> Zur Zuverlässigkeit der englischen Zollschriftung s. Overseas Trade (wie Anm. 4), S. xxviii–xxxiii.

von vorne herein festgelegt worden war und die auch in Praxis verzollt wurden.<sup>12</sup> Es ist also nahezu auszuschließen, dass die ‚verlorenen‘ oder ‚gewonnenen‘ Waren schon in Hamburg unterschlagen bzw. eingeschifft worden waren.

Es spricht daher vieles dafür, dass beide Schiffe zwischendurch in mindestens einem anderen Hafen Station gemacht haben. Diese Vermutung kann auch durch die Reisedauer gestützt werden. Schätzt man die Entfernung von Hamburg nach London auf ca. 460 Seemeilen ein (Luftlinie 390 Nautische Meilen) und nimmt man eine mäßige Fahrt bei günstigem Wind von drei Knoten an, so ergibt sich eine Reisezeit auf See von 153 Stunden oder von 6 1/2 Tagen, bei ungünstigem Wind und ständigem Kreuzen und einer Reisegeschwindigkeit von einem Knoten von ca. 19 Tagen.<sup>13</sup> Geht man davon aus, dass Casper Boke und Hinrik Kaster nachts nicht gesegelt sind, so kann man die Zeit auf See sicherlich um einige Tage verlängern. Sollten die Schiffer keine besonders widrigen Winde heimgesucht haben, so gibt es aber keinen Grund, warum beide ca. fünf bis sechs Wochen gebraucht haben sollten, um von Hamburg direkt nach London zu gelangen.

Die Idee einer Zwischenstation widerspricht aber erst einmal dem gängigen hansischen Seerecht, welches ein eigenmächtiges Anlaufen eines Hafens durch den Schiffer unter Strafe stellte.<sup>14</sup> Sollte aber der Schiffer von vorn herein seine Absicht, einen Zwischenhafen anzulaufen, bekannt gemacht haben, so stellte dieses kein Problem dar.

Es spricht daher vieles dafür, dass die beiden Schiffer zusammen mit ihren in der Pfundgeldliste erwähnten Kollegen im Konvoi gesegelt sind – und hier ist die Fahrtrichtung eindeutig. Der erste Schiffer der Zollsaison 1481, Hans Haghen, erklärte nach Amsterdam fahren zu wollen<sup>15</sup> wie ebenso nachfolgend Lutke Twesten,<sup>16</sup> Helmich Malke,<sup>17</sup> Magnus Menk,<sup>18</sup> Tytke Henneken,<sup>19</sup> Hans Trawe<sup>20</sup> und Claus Twesing.<sup>21</sup> Hinrik Foss erklärte zudem, nach Seeland zu wollen<sup>22</sup> und Claus Usebrand gab Holland als sein Reiseziel an.<sup>23</sup> Für die Hamburger Schiffer des Frühjahres 1481 war Ams-

<sup>12</sup> Pfundgeldlisten (wie Anm. 1), S. 47ff.

<sup>13</sup> Wir danken Herrn Dr. Anton Englert, Vikingeskibsmuseet in Roskilde, für seine uner-müdlichen Hinweise über Reisegeschwindigkeiten und Segelzeiten.

<sup>14</sup> Siehe u. a. AHL, NStB 1475–78, 1478 Conuers. Paulj, foll. 198 r.-v.

<sup>15</sup> AHL, Pfundgeld 1480/81, fol. 39v.

<sup>16</sup> AHL, Pfundgeld 1480/81, fol. 40v.

<sup>17</sup> AHL, Pfundgeld 1480/81, fol. 41r.

<sup>18</sup> AHL, Pfundgeld 1480/81, fol. 42r.

<sup>19</sup> AHL, Pfundgeld 1480/81, fol. 42v.

<sup>20</sup> AHL, Pfundgeld 1480/81, fol. 44r.

<sup>21</sup> AHL, Pfundgeld 1480/81, fol. 44r.

<sup>22</sup> AHL, Pfundgeld 1480/81, fol. 43v.

<sup>23</sup> AHL, Pfundgeld 1480/81, fol. 43v.

terdam das klare Ziel. Und auch für die aus dem Osten stammenden Kaufleute war dieser Markt ein beliebtes Fahrtziel, wie beispielsweise der Rechtsstreit um eine dorthin bestimmte Ladung Getreide aus Danzig aus dem Jahre 1477 zeigt.<sup>24</sup> Darüber hinaus scheint auch Middelburg ein attraktiver Markt für hansische Waren gewesen zu sein. So schrieb z. B. 1453 Andreas Bonnemann seinem Ohm in Danzig: *Lywer ome Peter Moraw, ir sullet wyssen, daz euwer lymyt is vol ober quomen in Selande czuu Myttelborch, ... Zunder daz vlas in czwen packen daz vaz zer vorrotthet, dy andern packen dy synth gut blewen. Item zullet ir wyssen, daz daz vlach[s] in Selande nicht vuld en gelden noch synen wyrden, zo habe ich dy 6 packen vlach[s] und dy packe lymyt ober geschiffet in England czuu Colcister unde habe myn beste dorby gethon, daz ich kunde.*<sup>25</sup> Und in einem Lübecker Ratsurteil von 1464 ist *Myddelborge in Zelande* als Zielort für *eenundetwintichhundert wagenschotes unde derdehalven last asschen* angegeben, die der Hamburger Bürger Hoyer Tzernhold an einen Bremer Kaufmann verkauft hatte.<sup>26</sup> Die Bedeutung Middelburgs für den hansischen Handel lässt sich dabei vermutlich teilweise daraus erklären, dass diese Stadt bereits seit dem späten 14. Jahrhundert regelmäßiges Fahrtziel für die Londoner *Mercer* darstellte, welche im 15. Jahrhundert die bedeutendste Gruppe englischer Kaufleute in den Niederlanden ausmachten.<sup>27</sup> All diese Belege weisen darauf hin, dass die holländischen und seeländischen Märkte fest in die Reiserouten hansischer Schiffer und Kaufleute eingeplant waren – auch als günstig gelegenes Zwischenziel auf dem Wege nach England.

Die Erkenntnis, dass der hansische Westhandel im 15. Jahrhundert zunehmend an die Niederlande gebunden war, ist beleibe nicht neu. Die Verordnungen im Hinblick auf die Verhältnisse in Brügge, die auf dem Hansetag zu Lübeck im Mai 1487 ausführlich diskutiert wurden, geben einen deutlichen Hinweis auf die Bedeutung Seelands als Umschlagplatz im hansischen Westhandel: *Item schal men alle stapelgudere, alse was, werck, kopper, tyn, buckvelle, zegenvelle, solten hude unde allerleye velwerk, wulle, tran, ozemund unde allerleye andere iseren, victrilen ofte kopperwater, botteren, talch, vlomen unde alle vette ware, vlas hennep, lynnewan, uthgenomen bosemvlas unde lynnewan, dat uth Prutzen kumpt, bringen tome stapel to Brugge edder to Antworpen ofte to Bergen*

<sup>24</sup> Lübecker Ratsurteile (wie Anm. 8), Nr. 208.

<sup>25</sup> HUB 8, 244, S. 176.

<sup>26</sup> Lübecker Ratsurteile (wie Anm. 8), Nr. 82.

<sup>27</sup> Diese etablierten ihren Handel in Middelburg wohl in der Zeit, als der englische Wollstapel dort beheimatet war (1383–88). S. ausführlich zu den Anfängen des Handels der Mercer in Middelburg Anne F. SUTTON, *The Mercery of London: Trade, Goods and People, 1130–1578*, Aldershot 2005, S. 150–154.

in de markede, unde oft alsulk stapelgud to Antworpen ofte to Bergen in den markeden unvorkoft bleve, dat schal men wedder to Brugge tome stapel bringen.<sup>28</sup> Für die gleiche Zeit ist zudem gezeigt worden, dass neben Antwerpen auch Amsterdam ein integraler Bestandteil des Ost-West-Handels Revaler Kaufleute war.<sup>29</sup>

Hansische Handelsgesellschaften zum Ost-West-Handel waren explizit auf Amsterdam als zentralem Markt ausgerichtet, so zum Beispiel an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert die Firma Sandow-Storning-Sykman (Riga, Schweden, Lübeck und Amsterdam).<sup>30</sup> Deutlicher wird die Rolle Amsterdams, wenn wir eine Gesellschaft des Lübeckers Hans van Scherffen betrachten: Die Gesellschaft handelte mit Ostwaren, so vor allem Flachs, aber auch Talg, welche die Vertreter der Gesellschaft auf den – wie wir annehmen müssen – zentralen westlichen Märkten für den hansischen Handel absetzen und ggf. in den Einkauf von Westwaren investieren sollten. Hans van Scherffen sollte dabei in Lübeck Flachs und Knochen und Hans Bissenbeke in Hamburg Flachs und trockene Häute verkaufen. Hermen Mathies übernahm den Flachshandel in Seeland bzw. in Amsterdam, während Johan den Klerck dort Talg und Hanf erhalten sollte. Tönies Tegmeier handelte in Brügge *myncken* und *lasken*, Jacob Isernhout in London wollte mit Tran versorgt werden. Hinzu kam noch als „Springer“ zwischen den Handelsorten Hinrich Brunsten, der in einem gesonderten Geschäftsverhältnis zu Hans Bissenbeke und Hans van Scherffen stand.<sup>31</sup> Amsterdam hatte dabei als Absatzmarkt bzw. Umschlagplatz für Ostwaren eine wichtige Funktion im hansischen Handel inne, „die in keiner Weise mit dessen [Amsterdams] Rolle im Einkauf korrespondierte.“<sup>32</sup>

Was nun die Gebundenheit des hansischen Englandhandels an Holland und Seeland anbelangt, so hat bereits Stuart Jenks auf Grundlage der Londoner Zollakten überzeugend argumentiert, dass ab den 1420ern der hansische Handel nach London über die kontinentalen Messen lief.<sup>33</sup> Diese

<sup>28</sup> HR 3, 2, 160 § 108.

<sup>29</sup> Carsten JAHNKE, Netzwerke in Handel und Kommunikation an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert am Beispiel zweier Revaler Kaufleute, Habil. masch. Kiel, 2004, S. 55, 164, 179, 185ff. und passim. S. auch schon Jüri KIVIMÄE, Reval–Lübeck–Amsterdam. The triangle of trade on the eve of the Livonian War (1554–1557), in: Amsterdamse Historische Reeks, Grote Serie 5, Hilversum 1988, From Dunkerk to Danzig, S. 299–315.

<sup>30</sup> Stadtarchiv Tallinn, TLA, B.h. 5-I, fol. 314r.

<sup>31</sup> Stadtarchiv Tallinn, TLA, A.f. 24, p. 5 und B.h. 5-II, fol. 141r.

<sup>32</sup> JAHNKE, Netzwerke (wie Anm. 29), S. 192.

<sup>33</sup> Stuart JENKS, England und die kontinentalen Messen im 15. Jahrhundert und die Entstehung der Merchant Adventurers, in: Europäische Messen und Märktesysteme in Mittelalter und Neuzeit, hg. v. Peter JOHANEK, Heinz STOOB (Städteforschung A, Bd. 39), Köln 1996, S. 57–86, hier S. 62–64.

Erkenntnis muss auf holländische und seeländische Märkte ausgeweitet werden. So ließen sich die für Casper Boke und Hinrik Kaster berechneten Fahrzeiten sehr gut mit einem Aufenthalt in Seeland oder Brabant in Verbindung bringen. Beträgt die Entfernung Hamburg-Amsterdam ca. 200 Seemeilen so kann man eine Reisezeit auf See von ca. 3 Tagen, mit Aufenthalt von ca. 5 Tagen annehmen. Die Reisezeit London-Seeland/Brabant lag nach Auskunft der Merchant Adventurers von 1525 bei höchstens zehn Tagen: *For diuers and seueral consideracions the right worsshipfull Wardens of the Mercery and Generaltic of Marchauntes aduenterers of the Citie of London assembled a right substanciall nomber at saint Thomas of Acon the day & yere abovesaid. It is ordeyned and agreed that the last daye of Shippyng unto the Colde marte next comyng, shalbe all Hallowe euen next. And that no parsonne beyng fre of the saud Compenny of Marchauntes aduenterers do to be shipped any maner of Marchaundises after the daye so appointed upon payne comprised in the Ordenance therfor made and ordeyned.*<sup>34</sup>

Insgesamt kann man also davon ausgehen, dass, rechnet man grob mit einer Reisezeit von 15 bis zwanzig Tagen, den Schiffen Boke und Kaster ca. drei bis vier Wochen geblieben waren, um ihre Waren in einem seeländischen oder brabantischen Hafen umzuladen, ehe sie London erreichten.

Die Rolle von Städten wie Amsterdam und Middelburg im hansischen Handelssystem gegenüber den Kontoren und Messen muss somit neu geprüft werden. Es ist nicht unwahrscheinlich, dass ein nicht unbeachtlicher Teil des hamburgisch-lübischen und westhansischen Handels im Allgemeinen den Weg über die holländischen und seeländischen Märkte nahm. Diese Möglichkeit wurde bislang nicht ausreichend berücksichtigt. Die hier vorgestellte Parallelüberlieferung zwischen dem Hamburger und dem Londoner Hafen bietet sich dabei durchaus an, um erste Vermutungen über die Abwicklung dieses Handels anzustellen.

### III. Die Schiffer

Die Pfundgeldliste gibt die klare Auskunft, dass beide Schiffer nach England reisen wollten, und die Petty Customs Accounts sagen eindeutig aus, dass die Schiffe aus Hamburg kämen. Dieses hat man bisher selbstverständlich als Hinweis auf einen Direkthandel gewertet. Doch lassen die bisherigen Erkenntnisse daran berechtigte Zweifel aufkommen. Es soll

---

<sup>34</sup> Acts of Court of the Mercers Company 1453–1527, hg. v. Lætitia LYELL, Cambridge 1936, S. 740.

daher versucht werden, die Reisegewohnheiten der vorgestellten Schiffer zumindest grob darzustellen.

Hinrik Kaster verließ als einer der ersten Schiffer der Saison 1481 mit seinem Schiff *Georg von Hamburg* den Hamburger Hafen um dann später in England beim Einlaufen registriert zu werden. Allerdings wird sein Auslaufen von den englischen Zollbehörden nicht erfasst, obwohl er noch in diesem Jahr wieder nach Hamburg zurückgekehrt war.<sup>35</sup>

Anders sieht es im Falle Casper Bokes aus. Schon in den 1470er Jahren war er im Liniendienst nach England aktiv,<sup>36</sup> und 1480, bei Beginn der Zollerhebung im Hamburger Hafen, fuhr er regelmäßig den Hamburger Hafen an. So erscheint er z.B. in der Liste der Schiffer des Jahres 1480 nach dem 19. Juni<sup>37</sup> und er wird mit seinem Schiff *Christofer von Hamburg* am 26. Oktober 1480 mit einer Ladung Ostwaren in London beim Einlaufen abgefertigt.<sup>38</sup> Boke verlässt London spätestens im November 1480 wieder mit einer Ladung walisischen Tuches,<sup>39</sup> ohne aber, dass seine Ankunft in Hamburg registriert worden wäre. Die nächste belegte Fahrt ist dann unser Beispiel vom Mai, mit einem neuen Schiff, der *Maria von Hamburg*. Danach verlässt Boke London nach Auskunft der Zollakten wieder am 4. Juni 1481, wo er eine weitere Ladung walisischen Tuches, *cotton russet*, deklariert.<sup>40</sup>

Auch in den nächsten, nur bruchstückhaft überlieferten Zollakten der Jahre 1483<sup>41</sup> und 1485<sup>42</sup> lässt sich Boke nachweisen. Im Jahr 1483 läuft er am 10. April oder früher wieder mit der *Maria von Hamburg* in den Londoner Hafen ein. Die Zusammensetzung der Waren – Ostwaren, Textilien und vermutlich Messewaren – erinnert an unser Beispiel und auch die Befrachter sind Hansekaufleute, darunter auch die uns bekannten Kaufleute Hans Hosterberch, Hinrik Lathusen, Hans Culle und andere. Für den 22. Mai ist für ihn dann der übliche Export einer Ladung englischen Tuches vermerkt. Im Zeitraum zwischen den beiden Londoner Zollakten begegnet uns zudem ein Schiffer Kord Bake, der wahrscheinlich mit unserem Schiffer identisch ist. Am 17. Juni 1484 wird im Lübecker Niederstadtbuch verzeichnet, dass dieser zusammen mit den Schiffen Hans Lan-

<sup>35</sup> AHL, Pfundgeldliste 1481, fol. 158r. Nach Ende der Amtsperiode des ersten lübischen Zöllners gingen die Zöllner in Hamburg dazu über, Schiffer und Waren in zwei getrennten Listen zu führen. Es ist deshalb z. Zt. nicht möglich, den Schiffer einer bestimmten Lieferung und einem bestimmten Datum zuzuordnen.

<sup>36</sup> HUB 9, 445 § 3, S. 309.

<sup>37</sup> AHL, Pfundgeldliste 1481, fol. 153v.

<sup>38</sup> Overseas Trade (wie Anm. 4), Nr. 13.

<sup>39</sup> Overseas Trade (wie Anm. 4), Nr. 290.

<sup>40</sup> Overseas Trade (wie Anm. 4), Nr. 502.

<sup>41</sup> PRO E122/73/41.

<sup>42</sup> PRO E122/78/3.

ge und Werner Boysemann von Holländern angehalten und *gepilliget* wurde, woraufhin 27 mit Namen genannte Lübecker Kaufleute mit einander vereinbaren, die geretteten Waren – 124  $\frac{1}{2}$  *terling laken* – untereinander zu teilen.<sup>43</sup> Für den 23. August 1485 ist er das nächste Mal unter den Importeuren in den Londoner Hafen verzeichnet, diesmal mit einer Ladung von Messewaren ausländischer, nicht-hansischer Kaufleute. Am 30. des Monats verzeichnet der Zöllner ihn wieder, diesmal mit einer Ladung Messewaren hansischer Kaufleute. In einigen Nachträgen erscheint er ebenso im Hinblick auf diese sehr umfangreiche Lieferung. Ein weiteres Ein- oder Auslaufen ist bisher nicht nachzuweisen. Hingegen finden wir ihn im August 1486 in Hamburg wieder, wo er eine kleine Ladung bestehend aus Tuchen, Salz, Holz und Heringen übernimmt.<sup>44</sup>

Fasst man die wenigen Aussagen zusammen, so bediente Casper Boke die Strecke Hamburg-Seeland/Brabant-London, wo er anscheinend im Linienverkehr zwischen diesen Orten hin und her fuhr. Dass die englischen Zolllisten ihn dabei mit seinem Schiff Hamburg zuordneten, entspricht nicht seinem aktuellen Ausgangshafen. Es handelt sich vielmehr um eine Zuordnung seines Schiffes zu seinem „Heimathafen“.

Ein ähnliches Bild ergibt sich, wenn man die Reiserouten eines weiteren Hamburger Schiffers betrachtet. Hans Haghen war der Erste, der 1481 den Hamburger Hafen am 20. März verließ und der Zöllner registrierte ihn mit dem Zielhafen Amsterdam.<sup>45</sup> Im Lichte der bisher vorgestellten Belege erscheint Amsterdam trotz aller Unsicherheiten als wahrscheinliches Ziel, zumal es kaum andere Häfen auf dem Wege dorthin gab, die der Schiffer hätte anlaufen können. Aber nachdem er Amsterdam angelaufen hatte, setzte er seine Reise nach London fort, wo er am 21. Juli mit seinem Schiff *Christopher von Hamburg* und einer Ladung registriert wurde, die teilweise der ähnelt, die in Hamburg eingeschifft wurde (Tabelle 3).<sup>46</sup> So wurden das in Hamburg verzollte Wachs wie auch der Flachs größtenteils nach London weitergeführt. Wie bereits der oben zitierte Brief des Andreas Bonnemann gezeigt hat, war England insbesondere für Flachs aus dem Ostseeraum ein sicherer Absatzmarkt. Darüber hinaus finden sich nur geringe Übereinstimmungen zwischen den Zolleintragungen.

Das in der Hamburger Pfundgeldliste angegebene Reiseziel Amsterdam scheint der Bestimmungsort eines Großteils der geladenen Waren gewesen zu sein. Nachdem Hans Haghen anschließend neue Fracht an Bord genommen hatte, setzte er seine Reise Richtung London fort. Bemerkens-

<sup>43</sup> AHL, NStB 1481–88, 1484 Corporis Christi, fol. 252 v.

<sup>44</sup> Pfundgeldlisten (wie Anm. 1), fol. 29r., S. 216.

<sup>45</sup> AHL, Pfundgeld 1481, fol. 39f.–40r.; s. auch Tabelle 16 hier im Anhang.

<sup>46</sup> Overseas Trade (wie Anm. 4), Nr. 168; s. auch Tabelle 17 hier im Anhang.

wert ist, dass, trotz zumindest teilweise übereinstimmender Ladung, kein einziger Befrachter der Hamburger Liste in London auftaucht. Wir können somit annehmen, dass Amsterdam vermutlich die eigentliche Übergangsstelle zwischen Hanseraum und hansischem Englandhandel war. Hier wechselten die Waren entweder den Besitzer oder aber die seeländische Hafenstädte hatten als städtischer Markt im hansischen Handel eine ähnliche Funktion inne, wie beispielsweise die Hansestädte Lübeck und Hamburg, in denen verschiedenste Fernhandelswaren zusammen geführt und neu verteilt wurden. Dieses würde u.a. auch erklären, warum Haghen selbst in London den Zoll für einige Waren, *2 brls. sturgeon, 2 packs soultwich*<sup>47</sup> *cont. 14 C. ells, 6 pcs. pickling cloth cont. 2 C. ells*, im Wert von £ 25, entrichtet und für sich den Tarif eines hansischen Kaufmannes in Anspruch nehmen kann. Allein für die Strecke Brabant-London fungierte zudem wohl auch der Schiffer Hans Haghen als Faktor für einen oder mehrere Kaufleute. Er wie auch die anderen in der Londoner Liste verzeichneten Faktoren scheinen sich auf diese Teilstrecke spezialisiert zu haben.

Die Idee, Seeland und Brabant als Verteilerstationen zu betrachten, wird auch durch die Warenezusammensetzung bei Hans Haghen bestätigt. Bei seinem Einlaufen in London werden von seinem Schiff Waren verzollt, die man schon beim Auslaufen in Hamburg an Bord vermutet hätte. So führt er neben Leinwand aus Westfalen und Sachsen und anderen Westwaren auch Ostwaren und größere Mengen Stockfisches nach London ein. Das sind typische Ostprodukte, die man bisher allein dem Direkthandel zugeordnet hatte.

Ebenfalls für den 21. Juli sind zudem zwei mit Ostwaren beladene Schiffe mit dem Heimathafen Danzig in der Londoner Zollakte verzeichnet.<sup>48</sup> Die Befrachter stimmen teilweise mit denen überein, welche einen Teil der Fracht an Bord von Haghens Schiff in London verzollen. Zwar ist denkbar, dass die Waren per Umlandfahrt direkt nach London geführt und dort von den Faktoren in Empfang genommen wurden. Das gemeinsame Eintreffen der Schiffe und die vorgestellten Belege zum Handel Bonnemans wie auch zum Brügger Stapel machen es aber wahrscheinlich, dass diese Schiffe zunächst Seeland besuchten und dort bei guter Marktlage einen Teil ihrer Waren absetzten. Denkbar wäre, dass die Danziger Schiffe ebenfalls in Amsterdam einen Zwischenhalt einlegten, hier mit Haghen zusammenstießen und anschließend gemeinsam nach London segelten. Da für den 21. Juli eine ungewöhnlich große Anzahl von 30 Schiffen über-

<sup>47</sup> Leinwand aus Salzwedel.

<sup>48</sup> Overseas Trade (wie Anm. 4), Nrn. 169 und 170.



wiegend verschiedener niederländischer, aber auch englischer und hansi-scher Heimathäfen in der Londoner Zollakte vermerkt ist,<sup>49</sup> spricht einiges dafür, dass Haghen nach Amsterdam zunächst die Antwerpener Pfingstmesse<sup>50</sup> besuchte. Zeit genug hätte er gehabt, lief er doch bereits Ende März aus dem Hamburger Hafen aus. Spätestens Mitte April hätte er dann nach unseren Berechnungen Amsterdam erreicht haben müssen. Das Datum in der Londoner Zollakte, der 21. Juli, ist dann nur durch einen weiteren Zwischenstopp erklärbar, oder aber hier liegt eine erhebliche Diskrepanz zwischen tatsächlicher Ankunft und Eintragungsdatum vor.

Tabelle 3: Reise des Schiffers Hans Haghen von Hamburg nach Amsterdam und London

Deklarierte Waren	Angegebene Mengen in Hamburg	Angegebene Mengen in London
Wachs	19 Stro, 1 Scheibe	12 Stro
Kupfer	5 Faß, 21 Mesen	1 Faß, 1 Mese
Kupfersulfat	–	12 Faß, 13 Tonnen
Häute	2 Last, 2 Schimesen	–
Talg	11 Tonnen	–
Flachs	7 Faß, 2 Tonnen, 3 Pack	7 1/2 Pack
Hanf	7 Faß	–
Bereuen Vat	1	–
Salpeter	–	2 Faß
Leinwand aus Hannover	–	7 <i>rolla</i>
Leinwand aus Niperfeld	–	1 Pack
Leinwand aus Osnabrück	–	1 <i>fardel</i>
Leinwand aus Salzwedel	–	8 Pack, 7 Stück, 1000 Ellen
Pechtling	–	9 Pack, 6 Stück
Garn	–	600 lb
Garn, braun	–	50 lb
Stockfisch	–	5600 Stück, 2 1/2 Last
Stör	–	5 Tonnen
Holz, Klappholt	–	120 Stück
Holz, Wagenschot	–	650 Stück
Osemund	–	1 1/2 Last
Pech	–	2 Last
Grauwerk	–	145 Timber (1 Faß)
Glas	–	24 1/2 weys á 40–60 Bündel, 21 Scheiben
Federn	–	9 Sack
Kerzendochte	–	4 Pack

<sup>49</sup> Overseas Trade (wie Anm. 4), Nrn. 167–196.

<sup>50</sup> Pfingsten war 1481 am 10. Juni. <http://www.manuscripta-mediaevalia.de/gaeste/grotefend/grotefend.htm>.

Danach erscheint Hans Haghen noch einmal in einem frühen Teil der Hamburger Schifferliste von 1481, die sich nur schwer datieren lässt.<sup>51</sup>

Den nächsten Hinweis erhalten wir dann wieder aus London, wo seine Zolldeklaration über die Ausfuhr walisischer und anderer Tuche am 3. September 1481 in die Listen eingetragen wurde.<sup>52</sup> Entsprechend erscheint er auch ein zweites Mal in der Schifferliste in Hamburg, ohne dass wir wiederum eine Ladung dieser Fahrt zuordnen können, da walisische Tuche in Hamburg nicht als solche registriert wurden. Dieser Teil der Liste gehört wahrscheinlich zu den zwei Zollwochen vom 10. September 1481, der Laken enthält, aber sonst keine Anhaltspunkte bietet.<sup>53</sup>

Das Beispiel dieser drei Schiffer zeigt, dass man Seeland/Brabant und London aus Sicht der Schiffer und ihrer Reiserouten als ein Gebiet betrachtet hat. Beide Zielregionen wurden nacheinander angelaufen und konnten auch zwischenzeitlich miteinander verbunden werden. Das heißt, dass ein „Hamburger“ Schiffer auf seiner Reise nach London ebenso Zwischenstation machte wie er auch zwischendurch die Kurzroute London-Kontinent erledigen konnte, ehe er wieder nach Hamburg zurückkehrte. Das bedeutet auch, dass das Verhältnis zwischen wendischer Hanse, den brabantischen und seeländischen Messen und England noch einmal neu überdacht werden müsste. Es bietet sich an, die zwei Märkte parallel und nicht voneinander getrennt zu betrachten.

#### IV. Die Kaufleute

Neben der eigentlichen Verschiffung der Waren sind vor allem die handelnden Kaufleute von besonderem Interesse und es ist die Frage, ob die vorliegenden Zollquellen über das Handeln einzelner Kaufleute direkt Auskunft geben können. Die Antwort auf diese Frage ist ein klares ‚nein‘. Wie oben schon gesagt wurde, lassen sich nur sehr wenige Partien von Hamburg aus nach London verfolgen. Das bedeutet nun nicht, dass diese sich zwischenzeitlich aufgelöst hätten, sondern dass dieses Phänomen auf der Struktur des hansischen Handels beruht.

Sehen wir uns z. B. die Liste der Befrachter des Schiffes von Hans Haghen an, so erscheinen 19 Befrachter, einige von ihnen mehrfach. Diese Mehrfachbuchungen sind wahrscheinlich nicht das Resultat vereinzelter oder verspäteter Lieferungen, sondern sie stehen für eine Besonderheit des hamburgischen Befrachtungssystems. Aufgrund der geographischen und politischen Nähe zwischen Hamburg und Lübeck verzichteten viele Lübe-

<sup>51</sup> AHL, Pfundgeldlisten 1481, fol. 158r.

<sup>52</sup> Overseas Trade (wie Anm. 4), Nr. 574.

<sup>53</sup> AHL, Pfundgeldliste 1481, foll. 71v.–74r., 159v.

cker Kaufleute darauf, ihre Waren nach Hamburg zu begleiten und baten Hamburger Faktoren um Aus- und Einschiffung und Erledigung der Zollformalitäten. Eine weitere Besonderheit des hamburgischen Zollsystems macht es uns nun möglich, die Namen einiger involvierter Lübecker Kaufleute und ihrer Hamburger Faktoren zu erkennen. Da Lübecker in Hamburg vom Tonnengeld befreit waren, mussten sie einmal im Jahr ihre in der vergangenen Saison über Hamburg verfrachteten Waren vor dem dortigen Rat deklarieren – unter Angabe ihres Hamburger Faktors, der die Befrachtung auf den Schiffen in Hamburg vornahm. Ein Teil dieser Deklarationen ist überliefert und von Hans-Jürgen Vogtherr ediert worden.<sup>54</sup> Die Deklarationen des Jahres 1481 sind leider verloren gegangen. Schaut man sich aber die vorangegangenen und spätere Deklarationen an, so erkennt man den Hintergrund unserer Liste recht deutlich.

Tabelle 4: Hamburger Faktoren und ihre lübischen Kaufleute<sup>55</sup>

Hamburger Befrachter im Schiff Hans Haghens	Faktor für die lübischen Kaufleute vor 1481	Faktor für die lübischen Kaufleute nach 1481
Dyrick Ellenbutte 3x	Hans Stotebrugge (1480)	Diderik Spikerman (1482), Hans Stotebrugge (1482), Hinnerk Witte (1482), Hans Pawes (1485, Dyrick Ellenbutte war verstorben)
Albert Sehusen (Seltzenschuhen) 2x Fre[de]ryck Sport 4x	Baltazar Loventrijk (1480)  Hans Berskamp (1480), Anthonius Dymann (1480), Diderik Huep (1480), Arnd Schinkel (1480), Evert Tymmer- man (1480), Hans Wantschede (1480)	Hans Berskamp (1482), Werner Buxtehude (1482), Anthonius Dyman (1482, 83), Hermen Hutterock (1482, 85), Volmer Mueß (1482), Evert Tymmerman (1482, 85), Hans Berk (1485), Hinrik van dere Horst (1485), Thonzes van Konre (1485)
h(er) Hynrick Salsborch 2x Koppeke Blucher Hynrick Sneclot 3x h(er) Otte van den Mere Kersten Gotteken 2x Hynrick van Orten	Borchard Feinzer (1478, 80)  Gerd Predeker (1480)	Hinrik van Lennep (1485) Frederik Kortsack (1482) Hans Mouwer (1482)

<sup>54</sup> Hans-Jürgen VOGTHER, *Hamburger Faktoren von Lübecker Kaufleuten des 15. und 16. Jahrhunderts*, in: ZVLGA 73, 1993, S. 39–138.

<sup>55</sup> Nach VOGTHER, *Hamburger Faktoren* (wie Anm. 54).

Tabelle 4 (Fortsetzung)

Hamburger Befrachter im Schiff Hans Haghen	Faktor für die lübschen Kaufleute vor 1481	Faktor für die lübschen Kaufleute nach 1481
Wychman van der Vechte 2x	Jasper Lange (1478, 80)	Jasper Lange (1485)
Jasper Wesynck		
Hinryck Hohussen 3x	Hinrik Hovemann (1478, 80), Bernd Greving (1480), Helmich Kulshorn (1480)	Kord Grawert (1482), Helmich Kulshorn (1482), Johan von der Lucht (1485)
Hynrick Lathussen 2x		
Werner Brun(n)eke	Hans Junge (1478)	Hans Junge (1485)
Hans van Mere	Hinrik Castorp (1478, 80), Henning Pinnow (1480), Bartold Rikman (1480), Bernd van Winthem (1480)	Hinrik Greverade (1482), Hinrik Castorp (1482), Jurgen Kint (1482), Hermen van Wickede (1482)
Clawes Toghelynck	Klaus Engel (1480), Klaus Kersten (1480), Kord Krane (1480)	Kord Krane (1482), Peter Polle (1482)
Arnd Hollendorp		
Jurghen Krosse		

Die Aussage, dass z. B. Wychman van der Vechte zwei Mal als Befrachter bei Hans Haghen erscheint, sagt also nichts über den Hintergrund der Befrachtung aus. Zum einen war er selbst Flandernfahrer<sup>56</sup>, zum anderen weiß man nichts darüber, ob er auch andere Lübecker Kaufleute vertreten hat, deren Quittungen nur verloren gegangen sind. Noch schwieriger ist es bei Hans van Mere, der nicht nur Flandernfahrer und Gewandschneider war,<sup>57</sup> sondern auch noch einen Großteil der vornehmsten Lübecker Oberschicht vertrat. Auch haben wir zu einigen Befrachtern, wie dem sehr aktiven Hans Lathusen,<sup>58</sup> wenige bis keine Informationen, so dass das Bild unvollständig bleiben muss.

Ebenso schwierig ist das Bild für London. Hier erscheinen vor allem Hinrik Lathusen, aber auch Hans Hosterberg, Wilhelm Skraphusen, Eggert Meir, Georg Tak und einige andere immer wieder als Empfänger und Versender von Waren. Gerade der 1490 als Lübecker Bürger nachgewiesene Hinrik Lathusen wickelt dabei ein umfangreiches Warenkontingent ab.

<sup>56</sup> VOGTHERR, Hamburger Faktoren (wie Anm. 54), S. 130.

<sup>57</sup> VOGTHERR, Hamburger Faktoren (wie Anm. 54), S. 133.

<sup>58</sup> Hans Lathusen war Hamburger Bürger. In einem Rechtsstreit von 1482 ist er als Mitreeder erwähnt und tritt im Rechtsstreit gegen den Lübecker Bürger Ludeke Lange als Vertreter für sine medeparthie auf; Lübecker Ratsurteile (wie Anm. 8), Nr. 260f, S. 171f.

Tabelle 5: Die Importe des Hinrik Lathusen nach London, 1480–81 von Michaelis bis Michaelis

Ware	Menge
Asche	27 Tonnen
Federn	19 Sack
Flachs	7 Faß 6 Pack
Garn, braun	50 lb
Glas	28 1/2 Weys, 30 Scheiben
Grauwerk	145 Timber
Kupfer	1/2 Mese
Kupfersulfat	34 Faß, 23 Tonnen
Leinwand aus Braunschweig	2 Rollen
Leinwand aus Hannover	9 Rollen, 1 Fardel
Leinwand aus dem Hennegau	8 1/2 Rollen, 1 Kiste
Leinwand aus Salzwedel	19 Pack, 7 Stück, 1000 Ellen
Leinwand aus Niperfeld	3 Pack, 1 Fardel
Leinwand, schmale	1 Pack
Osemund	10 Last, 5 Tonnen
Pech	4 Last, 9 Tonnen
Pechtlinge, Leinen	26 Pack, 1000 Ellen
Riemen	250
Salpeter	3 Faß
Salzfisch	1 1/2 Last, 6 Tonnen
Stockfisch	21 Last, 9090 Stück, 1 Pack, 1 <i>quarter</i>
Stör	3 Tonnen, 3 <i>firkins</i>
Teer	24 1/2 Last, 5 Tonnen
Wachs	5 1/2 Stro, 1 Stück
Wagenschot	1350 Stück

Wenn man nicht annimmt, dass es sich bei Hinrik Lathusen um einen äußerst erfolgreichen Kaufmann handelt, der alle anderen weit in den Schatten gestellt hat, bleibt nur die Vermutung übrig, dass er in London die gleiche Aufgabe übernahm, wie die Hamburger Faktoren, nämlich die Annahme und den Versand von Kommissionswaren zu organisieren und abzuwickeln. Dieses würde auch zur der von Andreas Bonnemann 1453 beschriebenen Vorgehensweise passen,<sup>59</sup> bei der ein Kaufmann in Antwerpen Waren des besseren Preises willen nach England überführte.

Dieses System würde auch erklären, warum sich einzelne Warenpartien nicht von Hamburg nach London verfolgen lassen. Mehrere Szenarien sind denkbar, ohne dass man ohne weitere Informationen Sicherheit erhalten könnte: Die von einem Faktor in Hamburg eingeschifften Waren mehrerer Lübecker Kaufleute konnten an verschiedene Faktoren in Lon-

<sup>59</sup> HUB 8, 244, S. 176.

don gehen, die die Waren wiederum im Namen Dritter verwalteten. Kaufleute in Hamburg konnten Waren an Kaufleute in London direkt versenden oder aber, um das Bild noch komplizierter zu machen, Kaufleute oder Faktoren in Seeland oder Brabant konnten über die Waren disponieren und sie nach England umleiten. Graphisch vereinfacht ergibt sich daher folgendes Bild:

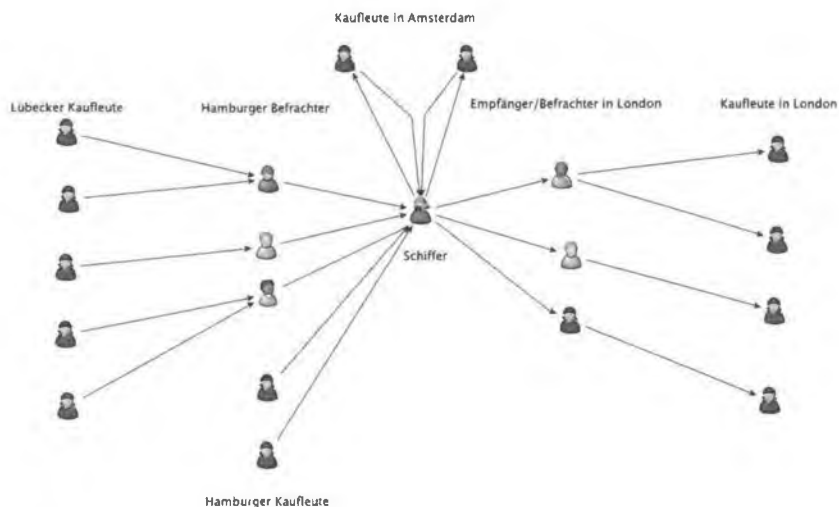


Abb. 6: Die personelle Struktur des hamburgisch-englischen Handels

Für den außenstehenden Betrachter ist es also nicht möglich, den Weg einer ‚normalen‘ Alltagsware zu verfolgen, zumindest nicht unter Zuordnung auf Gesellschaften. Für eine fundierte Interpretation bedürfte es vielmehr interner Geschäftspapiere, die den Warenfluss beschreiben. Aufgrund der Zolllisten allein kann man keine Aussage darüber treffen, wem die Ware gehörte, woher sie kam und wohin sie gehen sollte.

## V. Die Waren: Das Beispiel Tuch

Bei all den aufgeworfenen Unsicherheiten und Problemen des hamburgisch-englischen Warenverkehrs, bietet der Vergleich beider Zollakten doch einen reizvollen Einblick in das gehandelte Warensortiment. Vor allem unser Bild vom hansischen Textilhandel muss allein auf der Grundlage der hansischen Pfundzoll- und -geldbücher schemenhaft bleiben. Die verzollten Textilien in den vorgestellten Einträgen machen das Problem

deutlich: Hier ist jeweils nur Verpackungseinheit und deren Menge sowie die Gewebeart genannt.<sup>60</sup>

Die Nennung der Gewebeart ist der einzige Dienst, den uns das Hamburger Pfundgeldbuch gegenüber den Londoner Zollakten erweist. Die hier getroffene Unterscheidung zwischen den gehandelten Geweben, in unserem Fall *lowend* und *pichtling* stellte wohl die maßgebliche Differenzierung in der hansischen Zollerhebung dar. Diese ist bei der Auswertung des Londoner Materials von Wert, da sich die Interpretation der in der Londoner Akte genannten Tuche als Leinwand<sup>61</sup> dort als schwierig erweist, da die Zollschreiber eher den Herstellungsort als die Gewebeart angeben. Im Vergleich mit dem Hamburger Pfundgeldbuch kann jedoch davon ausgegangen werden, dass es sich bei diesen Sorten tatsächlich ausschließlich um Leinwand gehandelt hat. Die Unterscheidung der in Hamburg verzollten Textilien in Gewebearten spricht zudem dafür, dass es sich bei Pechtling um eine eigene Gewebe- oder Webart und nicht um eine Sorte<sup>62</sup> gehandelt hat.

Bedauerlich ist das überwiegende Fehlen von Sortennamen und damit Herstellungsorten in den Pfundzoll- und Pfundgeldbüchern. Auch im Hamburger Pfundgeldbuch sind Angaben zu den gehandelten Sorten eine Seltenheit. Sie stehen zudem oft im Zusammenhang mit geringen Mengen unverpackter Wolltuche. Damit fehlt uns bislang jede konkrete Vorstellung vom gehandelten Sortiment bzw. Änderungen in demselben. Qualitative Veränderungen im Tuchhandel – eine zentrale Frage in der Auseinandersetzung mit dieser Handelsware – lassen sich deswegen allenfalls in Umrissen nachzeichnen. Dies gilt auch für die durch Kaster und Boke verschifften Textilien.

Hier wird schnell deutlich, was für ein Glücksfall die vorgestellte Parallelüberlieferung ist. Durch die Londoner Zollakten lässt sich die Zusammensetzung der durch Boke, Kaster und Haghen aus Hamburg exportierten Packen Tuch gut nachvollziehen (vgl. Tabellen 7–9). So wurden offenkundig größere Mengen Salzwedeler, aber auch hannöverscher Leinwand und Pechtling aus Hamburg exportiert. Dies bestätigt auch die Liste der wichtigsten zollpflichtigen Waren aus dem Jahr 1480.<sup>63</sup>

---

<sup>60</sup> Vgl. Tabellen 11, 12, 14 und 16 im Anhang. Diese Einträge sind typisch für den über Hamburg nach Westen laufenden Tuchhandel.

<sup>61</sup> Overseas Trade (wie Anm. 4), S. xxxv–xxxvi.

<sup>62</sup> Stuart JENKS, Die wirtschaftlichen Beziehungen der sächsischen Städte zum außerhansischen Raum (1390–1480/81), in: Hanse – Städte – Bünde. Die sächsischen Städte zwischen Elbe und Weser um 1500. Band I: Aufsätze, hg. v. Matthias PUHLE (Magdeburger Museumsschriften 4), Magdeburg 1996, S. 358–374, hier S. 361.

<sup>63</sup> HORMUTH, JAHNKE, LOEBERT (Hg.), Pfundgeldlisten (wie Anm. 1), S. 49.

Vergleicht man die Hamburger Einträge mit den nach London importierten Textilien, für die ein Handel über Hamburg in Frage kommt, so zeigt sich, dass ein Großteil der in Hamburg verzollten Tuche wohl direkt für den englischen Markt bestimmt war. Nur ein geringer Teil scheint in den Niederlanden abgesetzt worden zu sein. Hamburg war somit ein wichtiger Umschlagplatz für die im Hanseraum hergestellten Textilien nach Westen. In welchem Umfang Tuche aus dem Hanseraum jedoch auch über Land auf die niederländischen Märkte und Messen gebracht wurden, lässt sich nur schwer beantworten. Die aus Hamburg aus- und nach London eingeführten Textilien im Schiff Bokes scheinen darauf hinzuweisen, dass während des Zwischenaufenthaltes in Amsterdam weitere Rollen hannöverschen Tuches an Bord genommen wurden. Hier ist jedoch Vorsicht geboten: zwar sprechen die vorgestellten Einträge für einen Handel hannöverschen Tuches in Rollen; ebenso gut möglich ist aber auch, dass die aus Hamburg ausgeführten Packen, die ihrem Umfang nach mehrere Rollen enthalten konnten, während des Zwischenstopps geöffnet und teilweise verkauft wurden.

Dem Handel mit Textilien aus dem Hanseraum wurde auf Grundlage der Pfundzoll- und Pfundgeldbücher bislang keine große Aufmerksamkeit geschenkt.<sup>64</sup> Doch zeigt der Gesamtimport hansestädtischer Textilien in den Londoner Hafen, dass der Handel mit diesen Tuchen ein wichtiger Sektor hansischen Handels gewesen sein muss. Henry Cobb hat für das Rechnungsjahr 1480/81 immerhin einen Import von 87.000 Ellen Herforder Leinwand, 46.200 Ellen Osnabrücker Leinwand, 43.200 Ellen Salzwedeler Leinwand, 7.000 Ellen hannöverscher Leinwand, um die 3.000 Ellen Braunschweiger Leinwand sowie kleinere Mengen münsterschen, Uelzener, Hamburger und preußischen Tuches nach London errechnet – diese Anteile der verschiedenen Sorten am Import geben die Schiffsladungen Kasters und Bokes im großen und ganzen recht gut wieder. Im Vergleich dazu wurden nur 29.900 Ellen *Holland*, 16.000 Ellen *Hastrey*, 10.000 Ellen *Hainault* und 7.000 Ellen *Braband* nach London importiert.<sup>65</sup> Damit stellte Leinwand aus dem Hanseraum eine nicht zu unterschätzende Konkurrenz zu den niederländischen Leinwandsorten dar. Sowohl die Einschätzung des Tuchgewerbes im Hanseraum als auch die Bedeutung Englands als Absatzmarkt für Textilien bzw. Gewerbeerzeugnisse des Hanseraums muss im Lichte dieser Zahlen dringend überarbeitet werden.<sup>66</sup>

---

<sup>64</sup> Eine rühmliche Ausnahme – auch auf Grundlage der englischen Zollakten – bildet JENKS, *Sächsishe Städte* (wie Anm. 62), S. 358–374.

<sup>65</sup> Henry S. COBB, *Textile Imports in the fifteenth Century: The Evidence of the Customs' Accounts*, in: *Costume* 29, 1995, S. 1–11, hier S. 8f.

<sup>66</sup> Eine Dissertation, die sich mit dem Fernhandel mit hansestädtischer Tuchproduktion



Tabelle 7: Deklarierte Textilien im Schiff des Casper Boke

Deklarierte Waren	Angegebene Mengen in Hamburg	Angegebene Mengen in London
Leinwand	11 1/2 Packen, 4 <i>rullen</i>	2 Stück (schmale)
Leinwand aus Hamburg	—	2 Stück
Leinwand aus Hannover	—	4 1/2 <i>rolla</i> , 1 kleine <i>rolla</i> , 1 <i>fardel</i> , 500 Ellen
Leinwand aus Niperfeld	—	1 Pack
Leinwand aus Salzwedel	—	5 Pack, 1 kleines <i>fardel</i> , 800 Ellen
Leinwand aus Uelzen	—	1/2 Rolle, 100 Ellen
Lemagois	—	200 Ellen
Pechtling	4 Packen	8 1/2 Packen

Tabelle 8: Deklarierte Textilien im Schiff des Hinrik Kaster

Deklarierte Waren	Angegebene Mengen in Hamburg	Angegebene Mengen in London
Leinwand	2 Pack, 2 <i>rullen</i>	2 Pack (schmale)
Leinwand aus Hannover	—	2 <i>rolla</i>
Leinwand aus Niperfeld	—	1 Pack
Pechtling	2 Pack	5 Pack
Forlaken	—	2 kleine <i>fardel</i>
Coarse Holland	—	2 Stück

Darüber hinaus stützen die genannten Tuchsorten die Annahme eines über die niederländischen Märkte vermittelten Hamburger Englandhandels. So wurde nach London ein Packen Niperfelder Tuch und *coarse Holland* importiert, die beide in den Niederlanden geladen worden sein müssen. Könnte es sich bei den zwei Stück *coarse Holland* aufgrund der geringen Menge noch um einen Einzelfall gehandelte haben, so belegt spätestens der Packen *Niperfeld* den Handel über die niederländischen Märkte. Zwar konnte diese Sorte bislang noch keinem Herstellungsort eindeutig zugewiesen werden. Jedoch kann die von Stuart Jenks vorgeschlagene Zuordnung zum sächsischen Raum<sup>67</sup> ausgeschlossen werden. Beim derzeitigen Stand der Ortsnamenforschung ist es am wahrscheinlichsten, dass es sich hierbei um den Ort Nieppe nahe Lille im damaligen Flandern gehandelt hat.<sup>68</sup>

auseinandersetzt, ist derzeit durch Angela Huang in Vorbereitung und wird im Frühjahr 2013 fertig gestellt sein.

<sup>67</sup> JENKS, Sächsische Städte (wie Anm. 62), S. 359f.

<sup>68</sup> Wir danken Frau Dr. Kirstin Casemir und Frau Dr. Claudia Maria Korsmeier, Mitar-

Die an Bord des Schiffes von Hans Haghen nach London eingeführte, jedoch nie aus Hamburg ausgeführte Leinwand weist zudem darauf hin, dass ein guter Teil der im Hanseraum hergestellten und für die westlichen Märkte bestimmten Textilien über Land in die Niederlande gebracht und von hier aus weitergehandelt wurde. Wie bereits dargestellt, kann dabei für die Fahrt des Hans Haghen angenommen werden, dass dieser von Amsterdam aus zunächst auf die Antwerpener Pfingstmesse fuhr und anschließend nach London segelte. Folgt man dieser Annahme, so kann gelten, dass der Landhandel mit Textilien vor allem an die großen Messen gebunden war. Außerhalb der Messesaison wurden Textilien aus dem Hanseraum auch über Hamburg umgeschlagen und von dort aus über ständige Märkte wie Amsterdam nach Westen abgesetzt.

Tabelle 9: Deklarierte Textilien im Schiff des Hans Haghen

Deklarierte Waren	Angegebene Mengen in Hamburg	Angegebene Mengen in London
Leinwand aus Hannover	–	7 Rollen
Leinwand aus Niperfeld	–	1 Pack
Leinwand aus Osnabrück	–	1 <i>fardel</i>
Leinwand aus Salzwedel	–	8 Pack, 7 Stück, 1000 Ellen
Pechtling	–	9 Pack, 6 Stück

Über die konkreten gehandelten Mengen schweigt die hansische Zollschreibung. Denn bei den in den Pfundgeldbüchern notierten Verpackungen handelt es sich nicht um feste Mengeneinheiten, sondern um Transportverpackungen variablen Umfangs: während beispielsweise Hans Scroder in Bokes Schiff einen Packen mit 8  $\beta$  verzollt, zahlt Mene von Wedel für seinen Packen nur 3  $\beta$  (vgl. Tabelle 12 im Anhang). Diese Abweichungen können einerseits auf die enthaltenen Sorten zurückgeführt werden, wobei die nach England importierte Leinwand aus dem Hanseraum jedoch preislich keine starken Abweichungen aufweist. Die Zahl der Laken bzw. Ellen pro Verpackung kann allerdings erheblich schwanken. Fritz Renken hat dies bereits für den Handel des Deutschen Ordens gezeigt<sup>69</sup> und seine Ergebnisse gelten ebenso für die Hamburger Pfundgeldliste bzw. den hansischen Pfundzoll. Eine Hochrechnung der in einem

beiterinnen des durch die Akademie der Wissenschaften zu Göttingen geförderten Projektes „Ortsnamen zwischen Rhein und Elbe – Onomastik im europäischen Raum“, für ihre großartige Hilfe in der Klärung dieser Frage.

<sup>69</sup> Vgl. dazu Fritz Renkens Untersuchung über die Verpackungen im Wolltuchhandel des Deutschen Ordens. Die Abrechnungspraxis im Tuchhandel entspricht der der Pfundzollbücher. Fritz RENKEN, Der Handel der Königsberger Großschäfferei des Deutschen Ordens mit Flandern um 1400, Weimar 1937, S. 141–171.

Hafen bzw. innerhalb des Hanseraums umgeschlagenen Textilien ist auf dieser Grundlage unmöglich. Diesem Mangel schafft die englische Zollschreibung zumindest bedingt Abhilfe. So führt die Londoner Zollakte einerseits Transportverpackungen an, die wohl das physische Aussehen der Warenladung beschreiben sollten und die den aus dem Hanseraum bekannten Verpackungen entsprechen. Diese waren vor allem das *pack* und der kleinere *fardel*. Daneben führen die Londoner Zollakten immer auch eine spezifische Mengenangabe, meist Ellen und seltener *pecia*, also das einzelne Laken, an (s. Glossar im Anhang). Die Tucheinfuhr des Hinrik Lathusen an Bord der *Maria von Hamburg*<sup>70</sup> zeigt beispielhaft, wie Textilien typischer Weise verpackt waren: Es überwogen große Transportverpackungen, die nur eine Tuchsorte enthielten, wie *3 packs pickling cont. 33 C. ells, 1 pack Niperfeld cont. 9 C. ells, 2 packs soultwich cont. 24 C. ells*. Darüber hinaus wurden seltener auch Mischpackungen verschiedener Sorten transportiert, wie etwa *1 pack with 8 C. ells soultwich and 4 C. ells Hannovers* oder, bei kleineren Mengen, *1 fardel with 3 C. ells Hannovers*. Einen Sonderfall stellt die ‚Rolle‘ dar, die sowohl als Transportverpackung, 1481 jedoch häufiger als feste Mengeneinheit auftaucht. Bei breiterer Auswertung der Londoner Zollakten zeigt sich, dass im Normalfall eine Rolle hannöverscher wie auch Uelzener Leinwand 600 Ellen enthielt (s. Glossar im Anhang) – in diesem Fall fehlt die Ellenangabe im Eintrag. Nur, wenn dies nicht der Fall war, vermerkte der Zollschreiber neben der Rolle auch die Ellenzahl, so *2 ½ rolls Hannovers cont. 9 C. ells* im Eintrag Hinrik Lathusens. Damit können wir die Tuchlieferungen komplett in Ellen umrechnen:

Tabelle 10: Textilimporte im Schiff des Casper Boke, aufgeschlüsselt nach Verpackungen und umgerechnet in Ellen

Tuchsorte	Transport-verpackung	Mengeneinheit	Ellen, gesamt
Leinwand, schmal	Teil eines Pack	2 Stück	50 Ellen
Leinwand, Hamburg	1 Kiste	2 Stück	100 Ellen
Leinwand, Hannover	2 ½ Rollen, 1 kleine Rolle, 1 fardel, Teil eines kleinen fardel, Teil eines Packen, Ellen	1 ½ Rollen	3200
Leinwand, Niperfeld	1 Pack		900 Ellen
Leinwand, Salzwedel	5 Pack. Teil eines Packen, 1 kleines fardel		6500 Ellen
Leinwand, Uelzen		½ Rolle, 100 Ellen	400 Ellen

<sup>70</sup> Overseas Trade (wie Anm. 4), Nr. 126.

Lemagois  
Pechtling

8 1/2 Packen

200 Ellen  
9100 Ellen

Deutlich wird, dass verschiedene Textilien nach unterschiedlichen Prinzipien verzollt wurden. Während für Leinwand aus Uelzen und Hannover die Rolle als feste Einheit erscheint, wurde bei den Sorten *Soultwich* und *Niperfeld* nur in Transportverpackungen und Ellen unterschieden. Selten und in geringfügigen Mengen gehandelte Textilien wurden entweder wie *Lemagois* in Ellen oder wie Hamburger Tuch und die unbenannte schmale Leinwand in Stücken notiert. Anhand eines einzigen Beispiels wird bereits deutlich, wie viel mehr wir über einzelne Sorten wie auch über die Abwicklung des Tuchhandels aus den Londoner Zollakten lernen können. Vor allem gewinnen wir eine bessere Vorstellung über die bislang anonymen *packen louwend*, die uns in der Zollschreibung innerhalb des Hanseraums begegnen.

#### VI. Zolllisten: Gefahren und Möglichkeiten

Die oben ausgeführten Beispiele zeigen eines mit besonderer Deutlichkeit: Bei der Auswertung von Zolllisten ist mit allergrößter Vorsicht vorzugehen. In unserer Begeisterung für konkrete Zahlen übersehen wir allzuhäufig, dass diese nur einen Ausschnitt der Wirklichkeit darstellen, einen Ausschnitt, den wir ohne andere Quellen nicht verifizieren können. Die laufenden Editions- und Auswertungsprojekte zu den englischen und hansischen Zolllisten werden in Zukunft noch viel mehr Material zur Verfügung stellen, als hier vorgestellt wurde. Gleichzeitig sollte die Suche nach entsprechenden Quellen aus dem niederländischen Raum verstärkt werden. Auf Grundlage einer breiteren Quellenbasis wird es so hoffentlich möglich sein, die Schiffs- und Warenbewegungen im Nordseeraum genauer verfolgen zu können. Nur wenn es möglich ist, ein Schiff über seine Zwischenstationen zu verfolgen, wird sich das Wirtschaften der hansischen Kaufleute besser aufschlüsseln lassen.

Der angestellte Vergleich bietet uns dabei einen ersten Ansatz, um den hansischen Handel in der Nordsee neu zu interpretieren. Die Nordsee war kein Bermudadreieck, wo Waren und Schiffe auf mysteriöse Weise verschwanden. Die Nordsee war dagegen ein sehr engmaschiger Wirtschaftsraum. Es war möglich, ein Ziel anzugeben und dabei andere auf dem Wege anzulaufen, ohne, dass das größere Verzögerungen oder Verwunderung verursacht hätte. Das bedeutet auch, dass wir die gedankliche Trennung von Holland/Brabant und England, die unsere Forschung zum hansischen Handel bisher geleitet hat, neu überdenken müssen. In unseren

Augen handelt es sich um einen stark zergliederten, Wirtschaftsraum mit mehreren Herrschern, im Blick eines hansischen Kaufmannes stellte er aber höchstwahrscheinlich eine Einheit dar.

Innerhalb dieser Einheit handhabte der Kaufmann den Absatz seiner Waren flexibel, wenn auch eine Vorliebe für bestimmte Märkte wahrscheinlich ist. So scheint beispielsweise Amsterdam eine wichtige Funktion zumindest im Hamburger Handel gehabt zu haben. Der mehrfach zitierte Schriftverkehr zwischen Andreas Bonnemann und Peter Moraw in Danzig spricht zudem von einem Zwischenhalt in Middelburg, bevor die übrige Ware nach Colchester weitergeführt wurde. Die niederländischen Märkte scheinen dabei im hansischen Handel eine ähnliche Funktion besessen zu haben, wie die Städte im skandinavischen Raum: wir finden hier einen offenen Handelsraum, der zudem durch mehrere Hansestädte teilweise mit dem Hanseraum verbunden war – deren Sonderrolle innerhalb des Bundes im Lichte dieser Überlegungen ebenfalls erneut zu überdenken ist. Selbstverständlich bestand auch hier durch die Konkurrenz verschiedener Kaufleutegruppen ein Konfliktpotential, doch scheint dieses mehr auf die Hauptschauplätze Brügge, Antwerpen und Bergen-op-Zoom begrenzt gewesen zu sein und den ständigen zwischenstädtischen Handel zwischen beispielsweise Hamburg und Amsterdam weniger als bisher angenommen beeinträchtigt zu haben.

Offenkundig erfassen also der hansische Messehandel wie auch der Brügger Stapel den hansischen Handel in den Niederlanden keinesfalls vollständig. Hier zeigt sich erneut die begrenzte Aussagekraft allein hansischer Quellen, da die Hanserezeesse gemeinsame Interessenpolitik wie auch Probleme auf den großen Fernhandelsmärkten und Messen dokumentieren, den regelmäßigen Handel (einzelner Hansestädte) mit seinen Eigenheiten jedoch nicht erfassen. Zukünftige Forschungen müssen folgerichtig neben hansischen Quellen auch niederländische und englische Quellenbestände stärker mit einbeziehen, um ein realistisches Bild von den im Handel herrschenden Verhältnissen gewinnen zu können.

Zuletzt wurde auch deutlich, dass die hier vorgestellten Parallelüberlieferungen auch Perspektiven eröffnen. So können die englischen Zollquellen als Schlüssel für die intensivere Bearbeitung der hansischen Quellen dienen und insbesondere für eine hansische Warenkunde eine reiche Grundlage bieten. Wie das Beispiel des Tuchhandels mehr als deutlich zeigt, ermöglichen uns Vergleiche tiefe Einblicke in Warenterminologie und Sortimente, wird doch die gewöhnliche „Alltagskost“ hansischer Kaufleute im Ausland mit anderen Augen gesehen und behandelt. Unterschiede in der Zollschreibung bieten uns zudem die Möglichkeit, beispielsweise Verpackungseinheiten näher zu untersuchen und die in den

hansischen Quellen gegebenen Zahlen zuverlässiger in messbare Größen umrechnen zu können.

Es ist deshalb notwendig, die vorhandenen Quellen parallel auszuwerten, um so zu einem besseren Verständnis der hansischen Quellen zu gelangen. Die Möglichkeiten des umfangreichen englischen Quellenmaterials für die hansische Forschung sind dabei noch nicht einmal ansatzweise genutzt worden.

## Anhang

### Glossar zu ausgewählten Waren und Verpackungen der Hamburger Pfundgeldliste/ Londoner Zollakte von 1480/81<sup>71</sup>

coarse grey	Grauwerk im Hanseraum, grauer Winterpelz des Eichhörnchens, hier: grob.
coarse Holland	Grobes holländisches Tuch, vermutlich Wolltuch.
cotton russett	Grobes englisches Wolltuch, wohl äquivalent zu schmalem walisischem Wolltuch.
fardel	Transportverpackung, kleiner Packen. Entspricht wohl dem Terling im Hanseraum.
firkin	Altenglische Masseinheit. $\frac{1}{4}$ englische Tonne, entsprechend dem <i>quarter</i> (s. u.).
forlaken	Wolltuch, gefertigt aus Wolle der ersten Schur.
fyckel	Flachssorte aus Estland.
lettice	<i>Letowerk</i> im Hanseraum. Weißer Winterpelz des Mauswiesels; nicht: Hermelin.
pack	Größte Verpackungseinheit für Tuch im englischen wie hansischen Tuchhandel, unbestimmte Größe, auch für andere Waren gebräuchlich.
pecia	<i>Laken</i> im Hanseraum. Abgekürzt: pc. Bezeichnung für ein Stück Tuch (auch andere Waren).
pechtling	Gewebe oder Webart, vermutlich der Leinwand verwandt.
quarter	Ein Viertel von einem Hundert (auch Großhundert), Zähl- und Maßeinheit.
quintal	Zentner
rolla	Verpackungseinheit für Leinwand, entspricht 1480/81 in London bei fehlender Ellenangabe 600 Ellen.
tray	Bretter, vermutlich preußischer Herkunft.

<sup>71</sup> Das Glossar erfasst keine allgemeinen Warenbezeichnungen, sondern nur Besonderheiten, die im hansischen Handel nicht gängig waren. Zudem wurden Begriffe aus der verwendeten englischen Zollakte aus dem Glossar der Edition übernommen, s. Overseas Trade (wie Anm. 4), S. 174–189. Zu allgemeinen Verpackungseinheiten, wie Fass oder Tonne, s. Harald WITTHÖFT, Umriss einer historischen Metrologie zum Nutzen der Wirtschafts- und Sozialgeschichtlichen Forschung. Maß und Gewicht in Stadt und Land Lüneburg, im Hanseraum und im Kurfürstentum/Königreich Hannover vom 13. bis zum 19. Jahrhundert (Veröffentlichungen des Max Planck Instituts für Geschichte 60), Göttingen 1979. Darüber hinausgehende Worterklärungen wurden gesondert zitiert.

Tabelle 11: Zolldeklaration des Kort Klingeman beim Auslaufen nach England

AHL, Pfundgeldliste 1480/81, fol. 45r., März 20.-April 2.

Befrachter	Ware	Erlegter Zoll
It(em) Hans Lathuse(n)	17 fate ose(n)mu(n)des 4 fate fyckeryl	4 1/2 ß 3 d d(edi)t
It(em) Ffredrik Sueppel	2 1/2 last ose(n)mu(n)des	3 ß d(edi)t
It(em) Karste(n) va(n) der Hoyge	1 packe rulle louwe(n)d(es)	7 ß
It(em) h(er) Joha(n) Hüge	7 vate wede	7 ß
It(em) Hynrik Kroger	1 stro wasß	9 ß d(edi)t
It(em) Dyderik Vos	1 packe pechtlynk	4 ß d(edi)t
It(em) Hans Scroder	800 soltwese louwe(n)d(es)	5 Witt(en)
It(em) h(er) Johan Hüge	1 rulle louwe(n)d(es)	2 ß
It(em) Helmich Wynckelmann	1 stro wasß	9 ß d(edi)t
Su(mm)a In al va(n) dessen scepe		3 m 5 ß

Tabelle 12: Zolldeklaration des Casper Boke beim Auslaufen nach England

AHL, Pfundgeldliste 1480/81, fol. 44v., März 20.-April 2.

Befrachter	Ware	Erlegter Zoll
It(em) Hans Lathuse(n)	10 1/2 last ter 1 stro wasß 2 fate 2 tunnen fyckeryl	1 m d(edi)t
It(em) Ffredrek Sport	1 stro wasß	9 ß d(edi)t
It(em) Dyderik Ellenbutte	3 last tran 3 stro wasß 1 droghe tunnen	2 m [...]
It(em) her Hynrik Faghet	3 1/2 last ose(n)mu(n)des	5 ß 3 d d(edit)
It(em) Dyderik Ellenbutte	7 stro wasß	7 m [...]
It(em) Hans Lathuse(n)	10 fate fyckeryl	6 1/2 ß d(edi)t
It(em) Eggert Meyger	3 packe flasß	9 ß
It(em) Hans Scroder	3 last viskes	5 ß
It(em) Hans Lathuse(n)	4 fate vlasß 2 packe louwe(n)d(es)	12 ß d(edi)t
It(em) h(er) Euert Bockholt	1 packe hen(n)eppes	4 ß d(edi)t
It(em) Dyderik Ellenbutte	8 packe 2 halue packe vlasß	22 1/2 ß
It(em) Dyderik Ellenbutte	2 halue packe vlasß	2 1/2 ß
It(em) h(er) Hynrik Salsborch	2 packe louwe(n)des 1 droge fat	10 ß
It(em) h(er) Joha(n) Hüge	24 synteners glas	6 ß
It(em) Kopke Blucher	1 1/2 last ose(n)mu(n)des	2 ß 3 d
It(em) Karsten va(n) der Hoyge	3 packe pechtlynk 2 rulle(n) louwe(n)d(es) 1 pack louwe(n)d(es)	1 m
It(em) H(er)me(n) Meyger	1/2 packe louwe(n)d(es)	4 ß d(edi)t

It(em) Eggert Meyger	1 rulle louwe(n)d(es)	3 β
It(em) Hinrik Faghet	2 packe louwe(n)des	11 β d(edi)t
It(em) Hans Scroder	1 packe louwe(n)des	8 β
It(em) Ffreddrik Sport	3 packe vlasß	4 1/2 β d(edi)t
It(em) h(er) Johan Hüge	4 last fyskes	1/2 m
It(em) Eggert Meyger	2 packe louwe(n)d(es)	14 β
It(em) H(er)me(n) Solttouw	1 packe pechtlynk	4 β
It(em) H(er)me(n) Meyger	1/2 stro wasß	4 1/2 β
It(em) Mene va(n) Wedel	1 packe louwe(n)d(es)	3 [β] [dedit]
It(em) Hans Scroder	1 rulle louwendes	2 β
It(em) Dyderik Voss	1/2 <sup>e</sup> reme(n)	6 d
Su(mm)a In al va(n) dessen schepe		18 m 5 β

Tabelle 13: Zolldeklaration des Casper Boke, Schiff Maria von Hamburg, beim Einlaufen in London

Overseas Trade (wie Anm. 4), Nr. 126, S. 37, Mai 17 1481.<sup>72</sup>

Entrichter des Zolles, H = hansard	Deklarierte Ware
William Scaphuson, H	1 straw of wax weight 10 quintals
Hillibrand van Vuno, H	1 straw of wax weight 10 quintals
Tylman van Howell, H	3 lasts train oil in wide brls., £36 1 straw of wax weight 13 quintals
Hans Culle, H	6 packs flax, 1 brl. 1 small basket with 51 timbers coarse grey, 50 timbers lettice, £53 8s.4d. 5 straws of wax weight 55 quintals
Said master, H	300 wainscots, 1 vat 2 packs flax, 100 small trays, 1/2 roll Hannover linen cloth, 2 pcs. narrow linen cloth cont. 50 ells, £26 8s.4d. 2 small pcs. wax weight 1 quintal
Gerard Lesbern, H	3 packs flax, £12
Albright Falland, H	2 meases of copper cont. 2 1/2 meases, 2 1/2 packs flax, £34 1 straw of wax weight 12 quintals
Hans Swalynburgh, H	1 pack with 13 C. ells soultwich, 1 pack cont. 12 C. ells pickling, £31 10s.
Henry Lathuson, H	2 vats 2 brls. copperas, 4 vats flax, 10 1/2 lasts tar, 4 sacks feathers, 2 1/2 lasts osmund, 1/2 C. oars, 3 packs pickling cont. 33 C. ells, 1 pack ‚Niperfeld‘ cont. 9 C. ells, 2 packs soultwich cont. 24 C. ells, 1 pack with 8 C. ells soultwich and 4 C. ells Hanno- vers, 2 packs pickling cont. 24 C. ells, 2 1/2 rolls Hannovers cont. 9 C. ells, 1 fardel with 3 C. ells

<sup>72</sup> Für den vorliegenden Vergleich wurden allein die Aufzeichnungen des Kontrolleurs verwendet. Die in der Edition kenntlich gemachten Abweichungen in der Akte des Suchers wurden nicht berücksichtigt.



	Hannovers, £238 10s.4d.
	1 straw of wax weight 16 quintals
Matthew Hynkylman, H	200 wainscots, 27 C. loose stockfish, 1 small roll Hannover linen cloth cont. 4 C. ells, 1 chest with 2 pcs. Hamburg linen cloth cont. 100 ells, £40
Herman Plough, H	1 straw of wax weight 8 quintals
Tylman Barkys, H	1 straw of wax weight 11 quintals
Eggard Meir, H	3 packs flax, 1 1/2 lasts osmund, 2 1/2 packs with 22 C. pickling, 100 ells ,ulsom', 1/2 roll ,ulsom', 1 pack soutlwich cont. 10 C. ells, £60 6s.8d.
	1/2 straw of wax weight 6 quintals
Hans Stut, H	3 packs flax, 1 mease of copper cont. 1 meases, £30
	5 straws of wax weight 53 quintals
George Tak, H	3 lasts stockfish, 1 roll Hannovers, 1 pack soutlwich cont. 8 C. ells, 200 ells ,lemagois', 1 small with 2 C. ells soutlwich, C. ells Hannovers, £63

Tabelle 14: Zolldeklaration des Hynrik Kaster beim Auslaufen in Hamburg

AHL, Pfundgeldliste 1480/81, fol. 44r., März 20-April 2.

Befrachter	Ware	Erlegter Zoll
It(em) Hans Lathuse(n)	14 last ter 1 stro wasß	18 ß de(di)t
It(em) Dyderik Ellenbutte	3 last trans 2 stro wasß	30 ß d(edi)t
It(em) Hans Lathuse(n)	12 fate fyckeryl	15 ß d(edi)t
It(em) Dyderik Ellenbutte	4 stro wasß	2 m 2 ß
It(em) Diderik Vos	4 last aske	2 ß d(edi)t
It(em) Hans Lathuse(n)	3 packe(n) 2 fate vlasß	14 ß de(di)t
It(em) her Euert Bockholt	1 packe heneppes	4 ß d(edi)t
It(em) Dyderik Ellenbutte	4 packe vlasß	10 ß d(edi)t
It(em) her Hynrik Salsborch	1 packe louwe(n)des	4 d
It(em) Ffredrik Sporte	3 packe vlasß	4 1/2 ß d(edi)t
It(em) Karste(n) va(n) de(n) Hoyghe	1 packe louwe(n)des	4 d
It(em) Roghert Meygher	2 rullen louwe(n)des	6 ß d(edi)t
It(em) H(er)me(n) Soltouw	1 pack pechtlynk	4 ß d(edi)t
It(em) Dyderik Vos	4 <sup>c</sup> holt(e) 1 <sup>c</sup> reme(n)	2 1/2 ß d(edi)t
It(em) Diderik Vos	1 packe pechtlynk 2 <sup>c</sup> fyskes	4 ß d(edi)t
Su(mm)a In al va(n) dessen sceppe iß nach		9 m 12 ß

Tabelle 15: Zolldeklaration des Hinrik Kaster, Schiff George von Hamburg, beim Einlaufen in London  
Overseas Trade (wie Anm. 4), Nr. 125, S. 37, Mai 13 1481.<sup>73</sup>

Entrichter des Zolles, H = hansard	Deklarierte Waren
Henry Lathuson, H	11 lasts 3 brls. tar, 4 lasts 9 brls. pitch, 400 wainscots, 1 1/2 lasts osmund, 12 vats copperas, 3 vats 2 packs flax, 5 sacks feathers, 7 weys 30 sheaves glass, 1 pack ‚Niperfeld‘ linen cloth cont. 14 C. ells, 4 packs pickling cont. 4 M. 5 C. ells, 2 C. oars, £175 10s 2 1/2 straws of wax weight 6 quintals
Herman Plough, H	1 straw of wax weight 12 quintals
Gerard Lesbern, H	3 packs flax, £12
William Scapehuson, H	1 straw of wax weight 10 quintals
Tylman van Howell, H	3 lasts train oil in wide [brls.], £36
Albright Falland, H	1 mease of copper cont. H meases, £18 1 straw of wax weight 10 quintals
Hans Swalyngburgh, H	1 pack with 12 C. pickling, £12
Hans Culle, H	4 packs flax, £16 2 straws of wax weight 21 quintals
Said master, H	4 C. 3 qrs. wainscots, 4 lasts ashes, 1 last pitch, 11 1/2 lasts tar, 2 1/2 C. stockfish, 2 packs narrow linen cloth cont. 100 ells, 2 small fardels with 4 pcs. cont. 300 ells ‚forlaken‘, 2 pcs. coarse Holland cont. 30 ells, £34 2 small pcs. wax weight 1 quintal
Hans Stut, H	1 mease of copper cont. 1 1/2 meases, £18 2 straws of wax weight 16 quintals
Hans Hosterberche, H	2 rolls Hannover linen cloth, 1 last pitch, £25

Tabelle 16: Zolldeklaration des Hans Haghen beim Auslaufen nach Amsterdam

AHL, Pfundgeldliste 1480/81, fol. 39v.–40r., März 20.<sup>74</sup>

Befrachter	Ware	Erlegter Zoll
It(em) Dyrick Ellenbutte	2 stro wasß	2 m 3 ß
It(em) Albert Sehusen	2 vate koppers 1 stro wasß	2 m 2 ß
It(em) Freryck Sport	2 stro wasß 1 messe koppe(r)s 1 last hude	3 m 3 ß
It(em) h(er) Hynrick Salsborch	1 stro wasß 1 messe koppe(r)s	26 ß
It(em) Wycheman van der Vechte	2 stro wasses	2 m 4 ß

<sup>73</sup> Für den vorliegenden Vergleich wurden allein die Aufzeichnungen des Kontrolleurs verwendet. Die in der Edition kenntlich gemachten Abweichungen in der Akte des Suchers wurden nicht berücksichtigt.

<sup>74</sup> Erster Schiffer des Jahres 1481. Überscriben mit Anno 1481 des dynxtedages na Remissere/ In Hans Haghen na amste(r)dam(m)e.

It(em) Koppeke Blucher	2 messen kopper	1 m
It(em) Hynrick Sneclot	2 messe koppe(r)s 2 stro wasß	3 m 4 ß
It(em) Dyrick Elderbutte	1 stro wasß	1 m 2 ß
It(em) h(er) Otte van den Mere	1 messe kopper	8 ß
It(em) Kersten Gotteken	1 messe kopper 1 stro wasß	1 1/2 m 2 ß
It(em) Hynrick van Orten	1 stro wasß	1 m 2 ß
It(em) Freryck Sport	1 last hude 9 tune(n) talghes	2 m 10 ß
	1 bereue(n) vat	
It(em) Wychman van der Vechte	2 mesß koppers	1 m
It(em) Freryck Sport	2 stro wasß 1 messe koppe(r)s	22 m
It(em) Jasper Wesynck	1 vat koppers	8 ß
It(em) Albert Selsenhusß	2 messe koppers	1 m
It(em) Kersten Gotteken	1 stro wasß	1 m
It(em) Hynryck Hohussen	1 schybe wasß	1 m
It(em) Hans Lathussen	2 mesß koppers	1 m de(di)t
It(em) Hynrick Sneklot	2 messen koppers 1 stro wasß	2 m 2 ß
It(em) Hynrick Sneklot	1 messe koppers	8 ß
It(em) Dyrick Eldebutte	3 vate vlasß 2 tun(nen) vlasß	6 ß
It(em) h(er) Hynrick Salsborch	1 messe koppers	8 ß
[fol. 40r.] Hans Haghen		
It(em) Freryck Sport	1 stro wasß 2 tun(nen) talghes	20 ß
It(em) Hans Lathussen	2 vate koppers 4 vate vlasß	1 1/2 m
		de(di)t
It(em) Werner Bun(n)eke	1 messe koppers	8 ß de(di)t
It(em) Hans van Mere	7 vate henpes	7 ß
It(em) Hynrick Sneklot	1 messe koppe(r)s	8 ß
It(em) Clawes Toghelynnck	2 schymesß	1 m
It(em) Hynrick Hohussen	1 stro wasß	1 m 2 ß
It(em) Arnd Hollendorp	1 packe vlasß	3 ß
It(em) Jurghen Krosse	2 packe flasses	6 ß
Su(mm)a In al In desse schepe		41 m 4 ß

Tabelle 17: Zolldeklaration des Hans Haghen, Schiff Christopher von Hamburg in London  
Overseas Trade (wie Anm. 4), Nr. 168, S. 54, Juli 21 1481.<sup>75</sup>

Entrichter des Zolles, Deklarierte Waren

H = hansard

Peter Ecksted, H	4 1/2 packs flax, £8
	2 straws of wax weight 20 quintals
Herman Plough, H	2 straws of wax weight 21 quintals
Hans Hosterberch, H	22 C. loose stockfish, 1 vat with saltpetre weight 14 C. lbs., 2 rolls Hannover linen cloth cont. 3 rolls, £84

<sup>75</sup> Für den vorliegenden Vergleich wurden allein die Aufzeichnungen des Kontrollleurs verwendet. Die in der Edition kenntlich gemachten Abweichungen in der Akte des Suchers wurden nicht berücksichtigt.

Gerard Lesbern, H	1 pack candle-wick, 8 weys 21 sheaves glass, 1 pack soultwich cont. 14 C. ells, 1 pack pickling cont. 10 C. ells, £50
Matthew Hynkylman, H	3 M. loose stockfish, £30 1 straw of wax weight 10 quintals
Lambert Retard, H	3 packs flax, 1 $\frac{1}{2}$ lasts osmund, 1 vat 1 mease copper cont. 2 meases, 1 great C. clapholt, 2 lasts pitch, £47 1 straw of wax weight 11 quintals
Hans Stut, H	2 straws of wax weight 18 quintals
William Scapehuson, H	3 packs candle-wick, 1 pack with 4 C. stockfish, 6 C. lbs. yarn, £23
Henry Luthuson, H	650 wainscots, 12 vats 13 brls. copperas, 1 vat saltpetre weight 12 C. lbs., 9 sacks feathers, 3 brls. sturgeon, 16 $\frac{1}{2}$ weys glass, 7 packs pickling cont. 7 M. 3 C. ells, 5 packs 7 pcs. soultwich cont. 5 M. ells, 1 pack 'Niperfeld' cont. 6 C. ells, 3 $\frac{1}{2}$ rolls Hannovers, 1 vat with 145 timbers coarse grey, 50 lbs. brown thread, 1 pack cont. 2 C. ells pickling, 10 C. ells soultwich, £335 8s.4d.
Said master, H	2 brls. sturgeon, 2 packs soultwich cont. 14 C. ells, 6 pcs. pickling cloth cont. 2 C. ells, £25
Hans Cull, H	4 straws of wax weight 44 quintals
George Tak, H	2 $\frac{1}{2}$ lasts loose stockfish, 1 $\frac{1}{2}$ rolls Hannovers, 1 fardel with 2 C. ells Osnabrück linen cloth, £47