JbRG
Band 35

Jahrbuch für Regional-geschichte

Geschichte

Franz Steiner Verlag

Jahrbuch für Regionalgeschichte

Band 35

JAHRBUCH FÜR REGIONALGESCHICHTE

Franz Steiner Verlag

JAHRBUCH FÜR REGIONALGESCHICHTE

Begründet von Karl Czok
Herausgegeben von Mark Häberlein, Bamberg (verantwortlich) / Helmut Bräuer, Leipzig / Josef Ehmer, Wien / Rainer S. Elkar, Siegen / Gerhard Fouquet, Kiel / Franklin Kopitzsch, Hamburg / Reinhold Reith, Salzburg / Martin Rheinheimer, Odense / Dorothee Rippmann, Itingen / Susanne Schötz, Dresden / Sabine Ullmann, Eichstätt

Redaktion: Dr. Andreas Flurschütz da Cruz / Sandra Schardt (Bamberg)

www.steiner-verlag.de/jrg

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist unzulässig und strafbar.
© Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2017
Satz: Sandra Schardt, Druck: Offsetdruck Bokor, Bad Tölz
Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem Papier. Printed in Germany.
ISSN 1860-8248
ISBN 978-3-515-11702-9 (Print)
ISBN 978-3-515-11703-6 (E-Book)

Inhaltsverzeichnis

Editorial 11

I Abhandlungen

Martin Rheinheimer:
Die Schifffahrt des Herzogtums Schleswig im Spiegel des Sundzolls 1634–1857 15

Hanns Haas:
Wandergewerbe und Wanderhandel aus den und in die Alpen. Ein wirtschaftlicher Funktionstypus im sozialen Umfeld 33

Monika Thonhauser:
Der Schlingen- und Spitzenhandel im 17. und 18. Jahrhundert im Salzburger Flachland 67

Andrea Serles:
Nürnberger Händler und Nürnberger Waren: Reichsstädtische Wirtschaftsinteressen und der Donauhandel in der Frühen Neuzeit 93

II Rezensionen und Annotationen

1. Epochenübergreifend

Bernd Ulrich Hucker (Hg.):
Landesgeschichte und regionale Geschichtskultur
Besprochen von *Sabine Ullmann* 131

Enno Bünz (Hg.):
Geschichte der Stadt Leipzig. Band 1
Besprochen von *Helmut Bräuer* 133

Christina Schmid, Gabriele Schichta, Thomas Kühtreiber, Kornelia Holzner-Tobisch (Hg.):
Raumstrukturen und Raumausstattung auf Burgen in Mittelalter und Früher Neuzeit
Besprochen von *Christian Kübler* 135

Mark Spohr:
Auf Tuchfühlung
Besprochen von *Reinhold Reith* 138

Peter Rauscher, Andrea Serles (Hg.):
Wiegen – Zählen – Registrieren
Besprochen von *Gerhard Fouquet* 140

Philipp Gassert, Günter Kronenbitter, Stefan Paulus, Wolfgang E. J. Weber (Hg.):
Augsburg und Amerika
Besprochen von *Volker Depkat* 142

Dirk Brietzke, Franklin Kopitzsch, Rainer Nicolaysen (Hg.):
Das Akademische Gymnasium
Besprochen von *Heinz-Elmar Tenorth* 145

Margareth Lanzinger:
Verwaltete Verwandtschaft
Besprochen von *Andreas Flurschütz da Cruz* 148

Gunhild Berg, Borbála Zsuzsanna Török, Marcus Twellmann (Hg.):
Berechnen / Beschreiben
Besprochen von *Alexander Denzler* 151

2. Mittelalter

Annekathrin Miegel:
Kooperation, Vernetzung, Erneuerung
Besprochen von *Klaus Unterburger* 153

Wolfgang Wille (Bearb.):
Das Bebenhäuser Urbar von 1356
Besprochen von *Gudrun Gleba* 155

Eduard Mühle (Hg.):
Breslau und Krakau im Hoch- und Spätmittelalter
Besprochen von *Claudia Esch* 157

Kai-Henrik Günther:
Sizilianer, Flamen, Eidgenossen
Besprochen von *Claudia Esch* 160

Jan Hirschbiegel:
Nahbeziehungen bei Hof
Besprochen von *Hillard von Thiessen* 163

Joachim Emig, Volker Leppin, Uwe Schirmer (Hg.):
Vor- und Frühreformation in thüringischen Städten (1470–1525/30)
Besprochen von *Harald Bollbuck* 166

3. Frühe Neuzeit

Rudolf Schlögl:
Anwesende und Abwesende
Besprochen von *Olaf Mörke* 169

Alexander Denzler, Ellen Franke, Britta Schneider (Hg.):
Prozessakten, Parteien und Partikularinteressen
Besprochen von *Andreas Flurschütz da Cruz* 171

Wolfgang Wüst, Michael Müller (Hg.):
Reichskreise und Regionen im frühmodernen Europa – Horizonte und Grenzen im *spatial turn*
Besprochen von *Johannes Staudenmaier* 175

Michael Busch u. a. (Hg.):
Die schwedische Landesaufnahme von Pommern 1692–1709
Nicolás Brochhagen:
Die landesherrliche Visitation in Grebenstein 1668
Ingrid Baumgärnter (Hg.):
Fürstliche Koordinaten
Besprochen von *Johannes Staudenmaier* 177

Stephan Steiner:
Rückkehr unerwünscht
Besprochen von *Astrid von Schlachta* 180

Mark Häberlein, Michaela Schmölz-Häberlein (Hg.):
Stiftungen, Fürsorge und Kreditwesen im frühneuzeitlichen Bamberg
Besprochen von *Dorothee Rippmann* 182

Tilman Haug:
Ungleiche Außenbeziehungen und grenzüberschreitende Patronage
Besprochen von *Anuschka Tischer* 185

Elke Schlenkrich:
Gevatter Tod
Besprochen von *Annemarie Kinzelbach* 188

Corinna Schulz:
Von Bastarden und natürlichen Kindern
Besprochen von *Sandra Schardt* 191

Martin Mulsow (Hg.):
Kriminelle – Freidenker – Alchemisten
Besprochen von *Sina Rauschenbach* 194

Heinrich August Krippendorf (bearb. von Joachim Brüser):
Anekdoten vom württembergischen Hof
Besprochen von *Sybille Oßwald-Bargende* 197

Ronnie Po-chia Hsia:
Gräfin Maria Theresia Fugger von Wellenburg (1690–1762)
Besprochen von *Mark Häberlein* 199

Dieter Merzbacher, Wolfgang Miersemann (Hg.):
Wirkungen des Pietismus im Fürstentum Wolfenbüttel
Besprochen von *Hermann Wellenreuther* 201

András Vári, Judit Pál, Stefan Brakensiek:
Herrschaft an der Grenze
Besprochen von *Peter Thaler* 202

Rainer Bendel, Norbert Spannenberger (Hg.):
Katholische Aufklärung und Josephinismus
Besprochen von *Harm Klueting* 204

Friedemann Pestel:
Kosmopoliten wider Willen
Besprochen von *Matthias Winkler* 207

Joachim Bräuser, Konrad Krimm (Hg.):
Die Ortenauer Reichsritterschaft am Ende des Alten Reiches
Besprochen von *Andreas Flurschütz da Cruz* 210

4. 19. und 20. Jahrhundert

Bärbel Sunderbrink:
Revolutionäre Neuordnung auf Zeit
Besprochen von *Jürgen Schlumbohm* 213

Olga Weckenbrock:
Adel auf dem Prüfstand
Besprochen von *Markus Raasch* 215

Philipp Teichfischer, Eva Brinkschulte (Hg.):
Johann Lukas Schönlein (1793–1864): Unveröffentlichte Briefe
Besprochen von *Florian Steger* 218

Johann Kirchinger:
Zwischen barocker Vielfalt und ultramontaner Uniformierung
Besprochen von *Norbert Jung* 220

Frauke Schlütz:
Ländlicher Kredit
Besprochen von *Daniel Reupke* 224

Klara van Eyll:
Wilh. Werhahn KG Neuss am Rhein
Besprochen von *Andreas Dornheim* 226

Oskar Dohle, Thomas Mitterecker (Hg.):
Salzburg im Ersten Weltkrieg
Besprochen von *Andreas Brandner* 228

Antje Strahl:
Das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin im Ersten Weltkrieg
Besprochen von *Jens Thiel* 232

Elaine Eckert:
Die Carbid-Vereinigung GmbH (1921–1958)
Besprochen von *Andreas Dornheim* 234

Heike Kempe (Hg.)
Die „andere Provinz“
Besprochen von *Philipp Gassert* 236

EDITORIAL

Die Beiträge des aktuellen Jahrbuchs haben einen Schwerpunkt in der regionalen Handelsgeschichte, wobei das geographische Spektrum von Nord- und Ostsee bis in den Alpen- und Donauraum reicht. Martin Rheinheimer wertet die Sundzollrechnungen, bekanntermaßen eine einzigartige serielle Quelle zum Handelsverkehr im Nord- und Ostseeraum, im Hinblick auf die Schifffahrt des Herzogtums Schleswig zwischen dem 17. und der Mitte des 19. Jahrhunderts aus. Er kann zeigen, dass das Herzogtum ein wichtiges Rekrutierungsgebiet für Schiffskapitäne war und die Häfen an der Ostseeküste im 18. Jahrhundert einen anhaltenden konjunkturellen Aufschwung erlebten. Hanns Haas gibt einen Überblick über Herkunftsgebiete, Erscheinungsformen und Auswirkungen von Wanderhandel und Wandergewerbe im Alpenraum. Er konstatiert, dass die meisten mobilen Händler und Gewerbetreibenden aus süd- und inneralpinen Regionen stammten; ferner beschreibt er das Spektrum an Handelswaren und Tätigkeitsbereichen und diskutiert Zusammenhänge zwischen Mobilität und Erbrecht. Ein konkretes Fallbeispiel des alpinen Wanderhandels, den Schlingen- und Spitzenhandel im ehemaligen Erzstift Salzburg, unterzieht Monika Thonhauser einer detaillierten Untersuchung. Auf der Basis von Eingaben an die Obrigkeit, Pfarrmatrikeln, Inventaren und Gesundheitszeugnissen aus dem 17. und 18. Jahrhundert stellt sie Aktionsradius, Praktiken und Existenzbedingungen der Händler sowie Probleme der wirtschaftlichen Konkurrenz und Qualitätskontrolle dar. Mit dem Niedergang der Spitzenklöppelei und der Einführung neuer Zollschranken geriet dieser Handelszweig in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts in eine existenzielle Krise. Auf der Grundlage der Kremser Waag- und Niederlagsbücher der Jahre 1621 bis 1739 nimmt Andrea Serles schließlich die Rolle Nürnberger Händler und der von ihnen vertriebenen Waren im frühneuzeitlichen Donauhandel in den Blick. Dabei vermittelt sie ein plastisches Bild von der Breite des gehandelten Güterspektrums und dokumentiert eine starke Präsenz Nürnberger Händler und Firmen in Krems in den Jahren 1660 bis 1720. Die Aktivitäten der Nürnberger im Donauraum bestätigen somit den in den letzten Jahren auch in anderen Publikationen betonten wirtschaftlichen Wiederaufstieg der fränkischen Reichsstadt nach dem Dreißigjährigen Krieg.

Bamberg, im Februar 2017 *Mark Häberlein*

ABHANDLUNGEN

JAHRBUCH FÜR REGIONALGESCHICHTE 35, 2017, S. 15–32

DIE SCHIFFFAHRT DES HERZOGTUMS SCHLESWIG IM SPIEGEL DES SUNDZOLLS 1634–1857

Martin Rheinheimer

ABSTRACT

Im Öresund wurde bei Helsingör seit 1427/29 Zoll von Seiten der dänischen Krone erhoben. Die Sundzollrechnungen vermitteln einen guten Eindruck von den Konjunkturen und der regionalen Verteilung der Seefahrt, die hier für das Herzogtum Schleswig ausgewertet wird. Da aus dem 17. Jahrhundert andere serielle Quellen fehlen, ergänzen sie unser bisheriges Wissen. Das Herzogtum Schleswig insgesamt spielte in der Schifffahrt zwischen Nord- und Ostsee keine sonderliche Rolle. Als Ausgangs- oder Zielregion war es relativ unbedeutend. Es stellte jedoch eine beachtliche Anzahl von Kapitänen auf Schiffen mit anderen Ausgangshäfen. Bis ins erste Drittel des 18. Jahrhundert verharrte die Schifffahrt demnach auf einem niedrigen Niveau. Nach dem Ende des Großen Nordischen Krieges begann eine lang anhaltende Hochkonjunktur, die nur von den Napoleonischen Kriegen unterbrochen wurde. Die Entwicklung war jedoch im Westen und Osten des Landes unterschiedlich. Während die Nordseeküste stagnierte, boomten die Städte an der Ostsee, vor allem Flensburg, Sonderburg und Apenrade. Im 19. Jahrhundert stieg dann die Insel Ärö zu einem Seefahrtzentrum auf.

The Sound Toll was imposed by the Danish crown at Elsinore in 1427–29. The registers, which give a good impression of the economic state and the regional distribution of shipping, are analyzed in this essay for the Duchy of Schleswig. As other serial sources are lacking, the registers complement our existing knowledge, especially concerning the seeventeenth century. Overall, the Duchy of Schleswig did not play a particularly important role in shipping between the North and Baltic Seas. As far as the origins and destinations of voyages are concerned, the region was relatively insignificant. However, the duchy provided a considerable number of ship captains sailing from other ports. Until the first third of the eighteenth century, the merchant fleet remained relatively small. After the end of the Great Northern War, a prolonged boom began that was only interrupted by the Napoleonic wars. This development was unequal on the western and the eastern coast. While the North Sea coast stagnated, the towns on the Baltic Sea, especially Flensburg, Sønderborg and Aabenraa, were booming. In the nineteenth century, the island of Ærø became a maritime center as well.

I. Die Sundzollrechnungen

Im Öresund wurde bei Helsingör seit 1427/29 Zoll von Seiten der dänischen Krone erhoben, und es wurden Abrechnungen über jedes Schiff geführt, das den Sund passierte[1]. Damit wurde die gesamte Schifffahrt zwischen Nord- und Ostsee erfasst, als auch für Schiffe, die in den Großen oder Kleinen Belt auswichen, der gleiche Zoll eingeführt wurde. Besonders unter Christian IV. (König von 1588 bis 1648) wurde der Sundzoll als Machtmittel benutzt, das jeder politischen Vernunft entbehrte. Wiederholt ließ er den Öresund sperren, um höhere Zollsätze durchzusetzen. So brachte er vor allem Schweden und die Niederlande gegen sich auf[2]. Je höher der Zoll, desto mehr nahm aber auch der Schmuggel zu, so dass die in den Zollrechnungen aufgeführten Waren höchstens einen Ausschnitt der tatsächlich mitgeführten Waren darstellen[3]. Dennoch lassen sich die Zollrechnungen benutzen, wenn man die richtigen Fragen an sie stellt.

Karte 1: Das Herzogtum Schleswig und der Sundzoll. Auf der Karte sind die wichtigsten Häfen, die in den Sundzollrechnungen genannt werden, eingezeichnet (Karte: Günther Bock).

In den vergangenen Jahren sind die Sundzollrechnungen in einem groß angelegten niederländischen Projekt digitalisiert worden und stehen nun als gewaltige Datenbank im Internet unter der Adresse www.soundtoll.nl zur Verfügung. Die Digita-

1 Vgl. Dansk Toldhistorie, Bd. 1, København 1987, 83–137, 187–260; Bd. 2, København 1988, 191–217, 399–422, 539–542; Bd. 3, København 1989, 129–152; OLE DEGN (Hg.): Tolden i Sundet. Toldopkrævning, politik og skibsfart i Øresund 1429–1857, København 2010; HANS CHR. JOHANSEN: Shipping and Trade between the Baltic Area and Western Europe 1784–95, Odense 1983.

2 Vgl. Dansk Toldhistorie (wie Anm. 1), Bd. 1, 231–268.

3 Vgl. ebenda, Bd. 1, 221–230.

lisierung ist inzwischen für die Zeit von 1634 bis 1857, als der Sundzoll aufgehoben wurde, vollständig. Sie erlaubt es somit, Untersuchungen durchzuführen, die noch vor wenigen Jahren unmöglich gewesen wären. Vor der Digitalisierung stand in gedruckter Form nur das große Tabellenwerk von Nina Bang und Knut Korst zur Verfügung, dessen Tabellen nicht zwischen den Herzogtümern Schleswig und Holstein unterschieden. Eine Untergliederung nach den einzelnen Häfen gab es darin auch nicht[4].

Die Zollrechnungen enthalten in der untersuchten Periode die Namen der Kapitäne, ihre Herkunft, Ausgangs- und Zielhäfen der Schiffe sowie die mitgeführten Waren und den bezahlten Zoll. Sie stellen damit eine fantastische Quelle zur nordeuropäischen Wirtschaftsgeschichte dar. Wegen ihres gewaltigen Umfangs war die Benutzung bislang jedoch schwierig, und Fragestellungen wie die hier verfolgte konnten schwerlich bearbeitet werden.

Im Folgenden will ich untersuchen, wie viele Kapitäne aus dem damaligen Herzogtum Schleswig durch den Öresund fuhren und aus welchen Orten im Herzogtum sie stammten. Außerdem will ich der Frage nachgehen, wie viele Schiffe aus schleswigschen Häfen kamen bzw. sie ansteuerten. Der Sundzoll ist ein guter Indikator für die Seefahrt in Nord- und Ostsee. Über die, gemessen an den Metropolen, periphere Region Schleswig will ich versuchen, die Bedeutung der Seefahrt für die Peripherie der dänischen Monarchie zu bestimmen. Mich interessiert dabei, welche Bedeutung das Herzogtum Schleswig, eine Brückenregion zwischen Nord- und Ostsee, in der Seefahrt eigentlich hatte. Zugleich erhalten wir Aufschluss über Konjunkturen sowie regionale Unterschiede und Entwicklungen. Die Sundzollrechnungen sind in diesem Zusammenhang besonders deshalb relevant, da aus dem 17. Jahrhundert keine anderen seriellen Quellen vorliegen. Erst um die Mitte des 18. Jahrhunderts setzen in größerer Zahl andere Quellen ein, die sich statistisch auswerten lassen, so dass ein Gesamtbild entsteht (sonstige Zollrechnungen, Schiffslisten, Volkszählungen usw.)[5].

Das Herzogtum Schleswig lag zwischen Nord- und Ostsee. Im Süden wurde es von der Eider abgegrenzt, im Norden von der Königsau. Das Herzogtum erstreckte sich also beiderseits der heutigen deutsch-dänischen Grenze. Doch lagen an der Westküste südlich der Königsau noch eine Reihe reichsdänischer Enklaven. Die Zugehörigkeit war zum Teil so kompliziert, dass einzelne Höfe in einem bestimmten Dorf zum Herzogtum, andere zum Königreich gehörten[6]. Im Folgen-

4 Vgl. NINA ELLINGER BANG, KNUD KORST: Tabeller over skibsfart og varetransport gennem Øresund 1497–1660, 3 Bde., København 1906–1933; NINA ELLINGER BANG, KNUD KORST: Tabeller over skibsfart og varetransport gennem Øresund 1661–1783 og gennem Storebælt 1701–1748. 4 Bde., København/Leipzig 1930–1953. Zur Kritik an dem Tabellenwerk vgl. Dansk Toldhistorie (wie Anm. 1), Bd. 1, 221–224.

5 Eine allerdings unvollständige Schiffsliste findet sich für das Jahr 1677; vgl. MARTIN RHEINHEIMER: Die schleswig-holsteinische Handelsflotte im Jahre 1677. In: Rundbrief des Arbeitskreises für Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins 113 (2014), 33–40.

6 Vgl. GERRET LIEBING SCHLABER: Hertugdømmet Slesvigs forvaltning. Administrative strukturer og retspleje mellem Ejderen og Kongeåen ca. 1460–1864, Flensborg 2007, 16, 51, 348–351; PER GRAU MØLLER: Enclaves as Contested Places. In: ANNE MAGNUSSEN, PETER SEE-

den werden deshalb die Enklaven mit zum Herzogtum gerechnet. Dies gilt auch für die Stadt Ribe und die Insel Mandö, die beide noch südlich der Königsau liegen und deshalb hier mit in die Untersuchung aufgenommen wurden[7]. Hinzuzufügen ist, dass das Herzogtum bis 1721 zwischen der herzoglich-gottorfischen und der königlichen Linie geteilt war. Außerdem gab es auf Alsen und Ärö sowie um Glücksburg abgeteilte herzogliche Linien[8]. Diese Unterscheidungen wurden in den Sundzollrechnungen nicht berücksichtigt.

Die Datenbank ist so aufgebaut, dass man nach Orten suchen und diese jeweils downloaden kann. Man muss jedoch zunächst jeden einzelnen Ort im Herzogtum suchen und kann erst in einem zweiten Schritt daraus Gesamtzahlen generieren. Dies eröffnet aber auch die Möglichkeit, räumlich nach einzelnen Orten und Teilregionen zu differenzieren. Die Ortsnamen sind in den Sundzollregistern oft auf verschiedene Weise geschrieben. Bei der Erstellung der Datenbank hat man die Namen zwar standardisiert, doch muss man als Benutzer die Treffsicherheit der Standardisierung jeweils überprüfen. In den meisten Fällen ist sie durchaus geglückt. Es gibt aber auch Fälle, in denen man nacharbeiten muss. So finden sich unter Højer viele Kapitäne von der Hallig Hooge, unter Hadersleben auch die Hallig Habel. Die Herkunft „Schleswig" kann im Prinzip sowohl auf die Stadt als auch auf das gesamte Herzogtum hindeuten. Ich habe mich jedoch für die Stadt entschieden, da bei der Region meist nicht zwischen Schleswig und Holstein unterschieden wurde und „Holstein" auch für das Herzogtum Schleswig verwendet wurde. Fast unmöglich wird die Unterscheidung, wenn zwei Orte gleiche oder ähnliche Namen haben. Dies gilt insbesondere für Friedrichstadt an der Eider und Frederikstad in Norwegen, aber auch für die schleswigsche Nordseeinsel Helgoland und den norwegischen Ort Helgeland oder für die schleswigsche Hallig Oland und die schwedische Insel Öland. In diesen Fällen werden die Orte in der Quelle oft auf die gleiche Weise geschrieben, was die Standardisierung recht zufällig erscheinen lässt. Zum Teil werden die gleichen Personen einmal dem schleswigschen, ein anderes Mal dem norwegischen bzw. schwedischen Ort zugeordnet. Die Zugehörigkeit ist hier im Einzelfall zu kontrollieren und lässt sich jeweils nur über eine Feinuntersuchung der involvierten Personen und Fahrtrichtungen ermitteln. Hier ist vertieftes Wissen um die lokalen Verhältnisse vonnöten. Bei Friedrichstadt und Frederikstad bleibt das Ergebnis allerdings, besonders bei Ausgangs- und Zielhafen der Schiffe, mit so großer Unsicherheit behaftet, dass ich es im Folgenden nicht in die Gesamtzahlen einbeziehe, da es das Bild verändern könnte. Im Sundzoll taucht außerdem wiederholt ein Egersund auf. Es handelt sich jedoch nicht um Egernsund (Ekensund) an der Flensburger Förde, sondern um einen Hafen in Norwegen.

BERG, KIRSTINE SINCLAIR, NILS ARNE SØRENSEN (Hg.): Contested Places, Odense 2013, 179–192.

7 Allerdings waren ihre Zahlen vergleichsweise unbedeutend; vgl. Tabelle 2 (S. 31).

8 Vgl. CARSTEN PORSKROG RASMUSSEN, ELKE IMBERGER, DIETER LOHMEIER, INGWER E. MOMSEN (Hg.): Die Fürsten des Landes. Herzöge und Grafen von Schleswig, Holstein und Lauenburg, Neumünster 2008.

Bevor man das Sundzollregister benutzt, muss man sich klarmachen, was es enthalten kann und was nicht. Schiffe von der schleswigschen Ostküste werden nur im Register auftauchen, wenn sie nach Westen fuhren. Alle Schiffe, die innerhalb der Ostsee verkehrten, kamen nicht an Helsingör vorbei und wurden darum auch nicht registriert. Wenn sich die Seeleute in einer Stadt an der schleswigschen Ostseeküste also auf die Ostseefahrt spezialisiert hatten, wird diese Stadt in der vorliegenden Untersuchung unterrepräsentiert sein. Umgekehrt fehlen diejenigen Schiffe von der schleswigschen Westküste, die in westlicher Richtung nach Norwegen, den Niederlanden, England, ins Mittelmeer oder nach Übersee fuhren; Orte, die sich auf diese Destinationen spezialisiert hatten, werden wiederum unterrepräsentiert sein.

Dies erklärt auch, warum Hamburg und Altona im Sundzollregister vergleichsweise geringe Zahlen aufweisen, gemessen an Häfen wie Bremen, Emden oder Stralsund, von Amsterdam, Kopenhagen oder London ganz zu schweigen. Hamburgs Schifffahrt war mehr nach Westen orientiert, und Hamburger Schiffer erscheinen daher seltener im Sund.

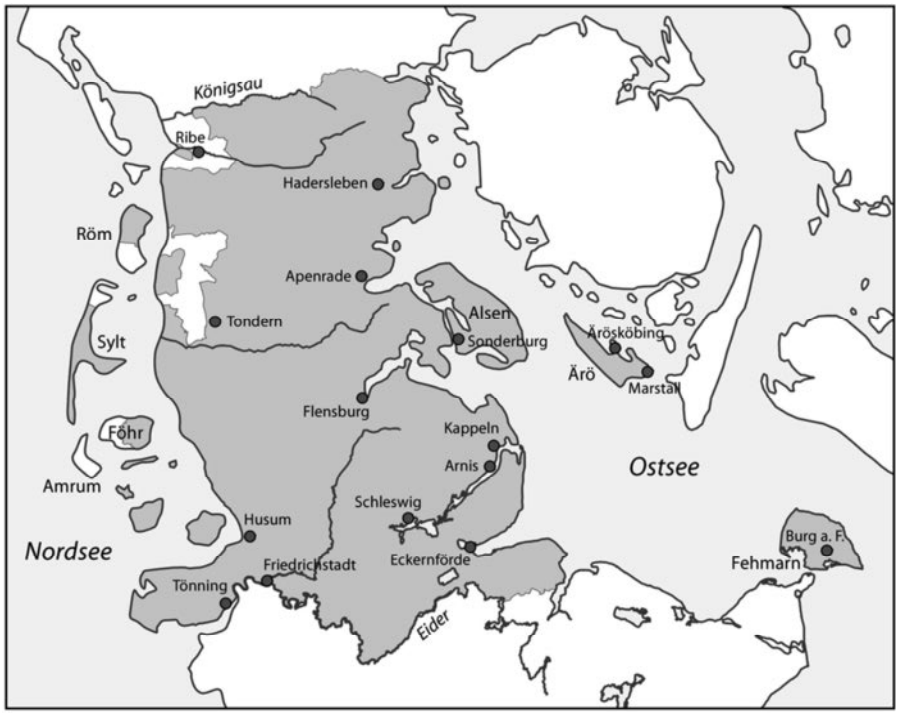
II. Kapitäne aus dem Herzogtum Schleswig

Insgesamt 28 788 Passagen von Kapitänen aus dem Herzogtum Schleswig wurden in den Sundzollrechnungen von 1634 bis 1857 registriert[9]. Gemessen an der Gesamtzahl aller in dieser Periode verzeichneten Passagen (1 483 974) ist der Anteil gering (2 Prozent). Es gab nicht weniger als acht Städte, aus denen allein schon mehr Kapitäne stammten als aus dem ganzen Herzogtum: Kopenhagen (63 045), Amsterdam (52 777), London (46 373), Stockholm (38 131), Newcastle-upon-Tyne (35 864), Hull (34 795), Stettin (33 032) und Danzig (31 097). Insofern ist der Anteil schleswigscher Kapitäne gering. Man muss allerdings bedenken, dass eine erhebliche Anzahl schleswigscher Kapitäne die großen Häfen aufsuchte, um dort eine Heuer zu finden. Oft nahmen sie dazu auch die Bürgerschaft dieser Hafenstädte an und erscheinen in der Folge in den Sundzollrechnungen unter den Namen dieser großen Häfen. So fuhren insbesondere Kapitäne von der schleswigschen Westküste oft von Amsterdam, Kopenhagen, Hamburg oder Altona und nahmen dort die Bürgerschaft an[10]. Insofern sagt die Herkunft des Kapitäns nicht unbedingt etwas über seinen Geburtsort und seine eigentliche Herkunft aus. Mit-

9 Friedrichstadt bzw. Frederikstad in Norwegen haben zusammen 1 310 Passagen. Da sie nicht klar zuzuordnen sind, sind sie hier nicht mitgerechnet.

10 Vgl. MARTIN RHEINHEIMER: Nordfriesische Seeleute in der Handelsfahrt von Amsterdam, Hamburg, Altona und Kopenhagen 1750–1840. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 35 (2012), 73–111; DERS.: Die Insel und das Meer. Seefahrt und Gesellschaft auf Amrum 1700–1860 (= Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins 53), Stuttgart 2016, 129–131.

unter ist auch nicht die Herkunft des Kapitäns, sondern die des Schiffes angegeben[11].



Karte 2: Das Herzogtum Schleswig mit seinen wichtigsten Häfen (Karte: Günther Bock).

Das ganze 17. Jahrhundert hindurch und bis ins erste Drittel des 18. Jahrhunderts gab es nur wenige schleswigsche Kapitäne. Dies änderte sich im zweiten Drittel des 18. Jahrhunderts, als eine langandauernde Hochkonjunktur einsetzte und sich die Zahl der Fahrten vervielfachte. Ursache dieser Entwicklung waren die Kriege des 17. Jahrhunderts, die mit dem Eingreifen Dänemarks in den Dreißigjährigen Krieg begannen, sich dann mit einer langen Reihe dänisch-schwedischer Kriege fortsetzten und mit dem Großen Nordischen Krieg 1721 endeten. Danach folgte in Nordeuropa eine lange Friedensperiode, die „Ruhe des Nordens", in der die dänische Seefahrt durch eine geschickte Neutralitätspolitik begünstigt wurde[12]. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts erlebte die schleswigsche Seefahrt eine Hochkonjunktur. Diese Periode endete 1806. Von 1807 bis 1813 brach die Seefahrt

11 Vgl. für Westfriesland: PIET BOON: Sundtoldtabellerne og Sundtoldbøgerne. Diskussionen om hjemstedet i et vestfrisisk perspektiv. In: OLE DEGN (Hg.): Tolden i Sundet. Toldopkrævning, politik og skibsfart i Øresund 1429–1857, København 2010, 329–345.

12 Vgl. OLE FELDBÆK, HANS JEPPESEN, HANS CHR. JOHANSEN, ANDERS MONRAD MØLLER, FLEMMING RIECK (Hg.): Dansk Søfarts Historie. 7 Bde., København 1997–2001, hier besonders Bd. 3.

infolge der Kontinentalsperre und der Verwicklung Dänemarks in die napoleonischen Kriege komplett ein. Nach 1814 erholte sie sich zwar schnell wieder, erlangte jedoch erst nach 1850 wieder das gleiche Niveau wie in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts (Schaubild 1).

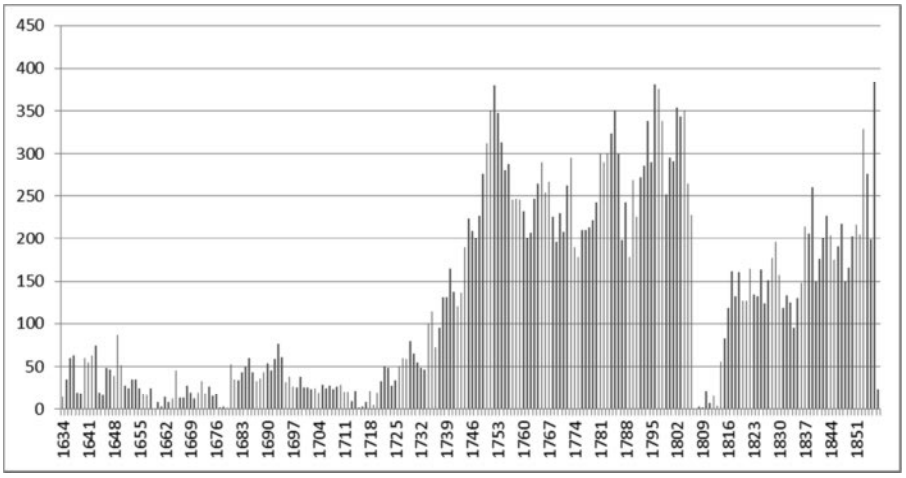


Schaubild 1: Kapitäne aus dem Herzogtum Schleswig in den Sundzollrechnungen 1634–1857.

Die regionale Verteilung im Herzogtum Schleswig zeigt eine unterschiedliche Entwicklung. Waren West- und Ostseeküste im 17. Jahrhundert noch gleichauf, so erlebte die Ostküste nach dem Ende des Großen Nordischen Krieges (1721) einen langanhaltenden Boom, während die Westküste stagnierte. So entfernte sich die Ostküste weiter und weiter von der Westküste. Insgesamt kamen mehr als sechsmal so viele Kapitäne von der Ostküste wie von der Westküste (Schaubild 2). Dieses Bild entspricht der Verteilung der Handelsflotte, deren weitaus größter Teil in den Städten der Ostküste stationiert war[13].

Vergleicht man dieses Ergebnis mit der Volkszählung von 1769, so zeigt sich jedoch, dass damals an der Westküste, und vor allem auf den Inseln, viele Seeleute beheimatet waren[14]. Die Diskrepanz zwischen Sundzollrechnungen und Volkszählung beruht vor allem darauf, dass an der Westküste nur wenige Schiffe zu Hause waren. Die Seeleute mussten also in andere Häfen reisen, um dort eine Heuer zu suchen. In diesen Häfen nahmen Kapitäne die Bürgerschaft an, um wirt-

13 Vgl. WALTER ASMUS, ANDREAS KUNZ, INGWER E. MOMSEN: Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins im 19. Jahrhundert (= Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins 25), Neumünster 1995, 29–34, 67–73; INGWER E. MOMSEN: Statistik des schleswig-holsteinischen Schiffsbestandes. In: Rundbrief des Arbeitskreises für Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins 66 (1996), 37–51; 67 (1996), 23–47.

14 Vgl. MARTIN RHEINHEIMER: Der Anteil der Seefahrenden an der Bevölkerung im Herzogtum Schleswig 1769. In: Rundbrief des Arbeitskreises für Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins 112 (2014), 30–39.

schaftliche Vorteile zu erlangen. Daher wurden sie im Sundzoll mit Herkunftsangaben aus denjenigen Städten registriert, in denen sie nun die Bürgerschaft hatten. Entsprechend erscheinen viele von ihnen in den Sundzollrechnungen unter Amsterdam, Kopenhagen, Hamburg oder Altona (s. o. S. 19). Dagegen fuhren Flensburger, Apenrader und Sonderburger Kapitäne von ihrer eigenen Stadt aus und hatten dort die Bürgerschaft.

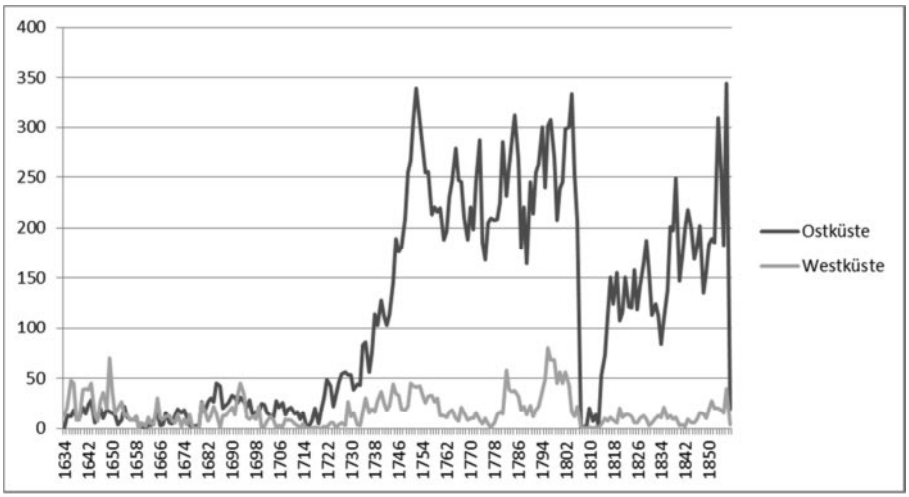


Schaubild 2: Kapitäne von der schleswigschen Ost- und Westküste in den Sundzollrechnungen 1634–1857.

An der Ostküste war die Seefahrt im Jahre 1769 ein städtisches Phänomen, an der Westküste hingegen ein ländliches. In den Städten der Ostküste wurden damals 824 Seefahrende gezählt (davon 230 in Flensburg, 182 in Apenrade, 140 in Ärösköbing und 123 in Sonderburg), in denen der Westküste (inklusive Ribe) nur 53. Allein auf den Inseln der Westküste fanden sich aber mehr Seefahrende als in den Städten der Ostküste: auf Föhr (ohne den Westteil des Kirchspiels St. Johannis) allein 768, auf den Halligen 412, auf Sylt (ohne List) 396 und auf Amrum 88[15]. Diese Verteilung war ein Resultat der unterschiedlichen Geografie, denn die Förden der Ostküste schufen gute Häfen, während die Gezeiten und das flache Wattenmeer keine guten Häfen an der Westküste zuließen. Umgekehrt hatten die Bewohner der Nordseeinseln keine anderen Erwerbsquellen als die Seefahrt.

Im Folgenden wollen wir die lokalen Unterschiede anhand der Sundzollrechnungen untersuchen. An der Ostküste dominierten drei Städte: Flensburg, Sonderburg und Apenrade. Viele Kapitäne kamen auch von den Inseln Ärö und Fehmarn. Darüber hinaus spielten Eckernförde, Kappeln und Arnis eine gewisse Rolle. Die

15 Landesarchiv Schleswig-Holstein (Schleswig), Abt. 66 Nr. 6608.1−3; Rigsarkivet (København), Rentekammeret 352.31 (Tabeller over folketællingen 1769, Ribe Stift); ebd., 352.34 (Dokumenter vedr. folketællingen 1769).

an langen schmalen Förden weit im Binnenland gelegenen Städte Schleswig und Hadersleben spielten dagegen keine nennenswerte Rolle (Schaubild 3).

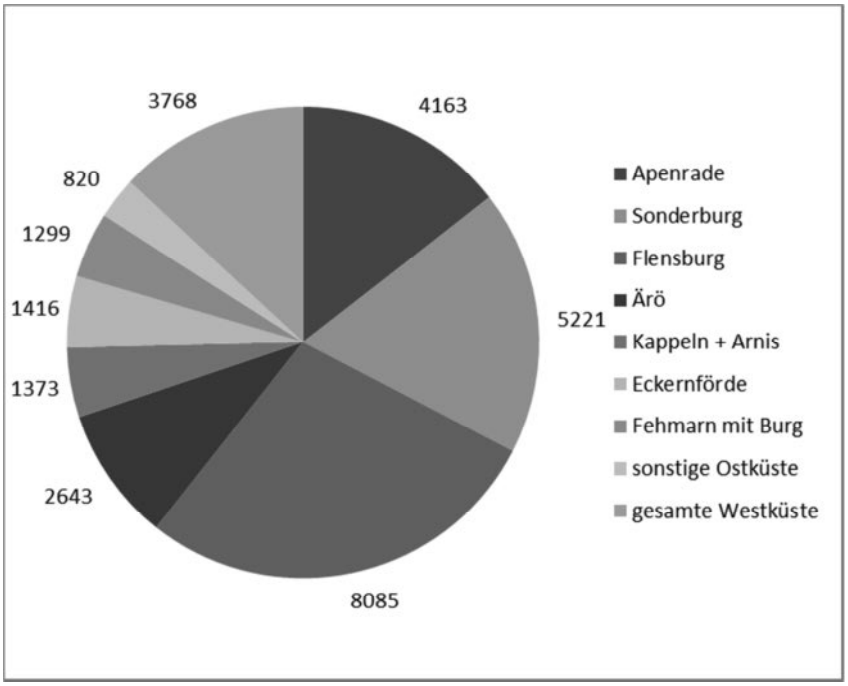


Schaubild 3: Lokale Herkunft der schleswigschen Kapitäne in den Sundzollrechnungen 1634–1857 (n=28.788). Die Tortendiagramme sind von der Mitte oben (12 Uhr) im Uhrzeigersinn zu lesen.

Betrachtet man die einzelnen schleswigschen Städte, so finden sich einige unerwartete Ergebnisse. Die größte Stadt des Herzogtums, Flensburg, befand sich im 17. Jahrhundert nämlich auf dem gleichen Niveau wie das wesentlich kleinere Sonderburg. Insgesamt dominierten die drei Städte Flensburg, Sonderburg und Apenrade die Entwicklung an der Ostküste. Flensburg war mit 6 842 Einwohnern im Jahre 1769 die größte Stadt im Herzogtum Schleswig. Apenrade hatte damals 2 701 Einwohner und Sonderburg 2 692[16]. Im zweiten Drittel des 18. Jahrhunderts begann der Aufstieg aller drei Städte. Apenrade und Sonderburg entwickelten sich jedoch zunächst wesentlich stärker als das viel größere Flensburg. Beide Städte erlebten ihren Höhepunkt im zweiten Drittel des 18. Jahrhunderts. Im letzten Drittel des Jahrhunderts wurden dann jedoch beide von Flensburg völlig abgehängt. Im zweiten Viertel des 19. Jahrhunderts konnte Apenrade vorübergehend noch einmal an Flensburg vorbeiziehen, doch seit den 1840er Jahren lag Flensburg wieder klar vorne, während Apenrade und Sonderburg stagnierten. Während Son-

16 Landesarchiv Schleswig-Holstein (Schleswig), Abt. 66 Nr. 6608.3.

derburg im 17. und 18. Jahrhundert vor Apenrade gelegen hatte, lag letztere Stadt im 19. Jahrhundert vorn (Schaubild 4)[17].

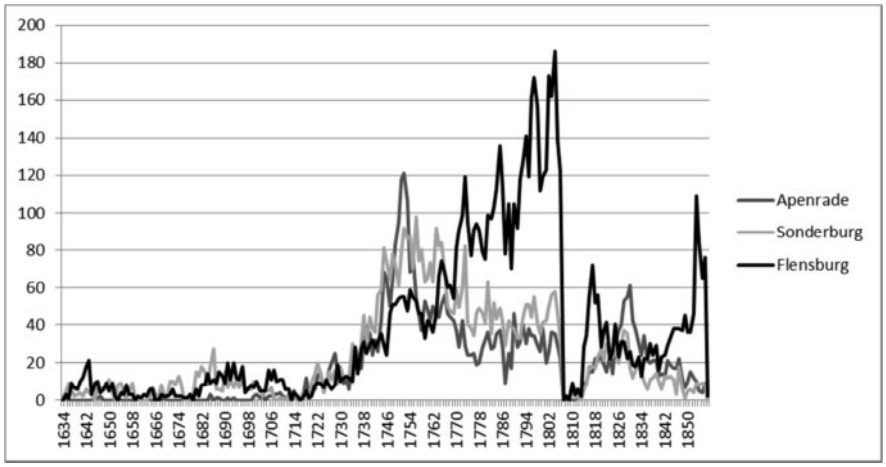


Schaubild 4: Kapitäne aus Apenrade, Sonderburg und Flensburg in den Sundzollrechnungen 1634–1857.

Neben den drei genannten Hafenstädten gab es weitere lokale Zentren. Die Insel Ärö begann ihren Aufstieg in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Stammten anfangs die meisten Kapitäne aus der Kleinstadt Ärösköbing, so kamen in den letzten zwei Jahrzehnten auch mehr und mehr Kapitäne von der übrigen Insel. Zudem entstand Ärösköbing nun mit dem Flecken Marstall eine ernstzunehmende Konkurrenz[18]. In der Folgezeit entwickelte sich Ärö zu einem Zentrum der Seefahrt. Die Insel stellte im 19. Jahrhundert mehr Kapitäne als selbst Flensburg, wobei Marstall nun Ärösköbing deutlich hinter sich ließ (Schaubild 5).

17 Von den drei Städten ist die Seefahrtsgeschichte von Apenrade am besten erforscht. Vgl. HANS SCHLAIKIER: Aabenraa Søfarts Historie (= Skrifter til Aabenraas søfartshistorie 5). 2. Aufl., Aabenraa 2015; OLE MØRKEGAARD: Søen, slægten og hjemstavnen. En undersøgelse af livsformer på åbenråegnen 1700–1900, København 1993; MIKKEL LETH JESPERSEN: Kaptajner og kolonier. Sejlskibstidens oversøiske Aabenraa-søfart (1820–1890), Aabenraa 2014.

18 Zur Seefahrtsgeschichte Marstalls vgl. E. KROMAN: Marstals Søfart indtil 1925, København 1928.