

Prof. Dr. CLAUS TIEDEMANN, UNIVERSITÄT HAMBURG
<tiedemann@uni-hamburg.de>

Hamburg, den 16. 01. 2021

<www.claustiedemann.de/> <www.sport-geschichte.de/> <www.kulturwiss.info/>

Zusammenfassung meiner Dissertation:
**„Die Schifffahrt des Herzogtums Bremen
zur Schwedenzeit (1645-1712)“**

Hamburg, Universität, Philosophische Fakultät, Dissertation 1969.

Erweiterte Fassung: **Stade**: Selbstverlag des Stader Geschichts- und Heimatvereins **1970**

(= Einzelschriften des Stader Geschichts- und Heimatvereins; 22).

Das Erzbistum Bremen wurde nach dem Osnabrücker Frieden (1648) in ein weltliches Herzogtum umgewandelt und der schwedischen Krone zu Lehen gegeben. Es blieb im Verband des deutschen Kaiserreiches, gleichzeitig wurde es Teil des schwedischen Machtbereiches.

Solange die schwedische Außenpolitik und die des Deutschen Reiches nicht direkt gegen einander standen, erwachsen daraus keine großen Probleme. So entwickelte sich gegen den Buchstaben des Reichsrechts das Gewohnheitsrecht, die »deutschen Provinzen« Schwedens - genauer der schwedischen Krone, aber auch dieser Unterschied wurde verwischt - als schwedisches Territorium zu betrachten. Diese Auffassung setzte sich in dem Reichskrieg gegen Schweden 1674-1679 vollends durch. Erst in der Haager Konvention von 1710 wurde wieder der Unterschied zwischen dem schwedischen Reich und seinen deutschen Provinzen betont, vom schwedischen König Carl XII. aber bezeichnenderweise abgelehnt.

Nur dieser Eigenschaft als „schwedisches“ Gebiet verdankte das Herzogtum Bremen einige Jahre der Schifffahrtsblüte. Es wurde Stapelplatz für Kolonialgüter, die die Schwedisch-Afrikanische Kompanie nach oder aus Guinea brachte. Und es wurde zur Heimat zahlreicher Ausweischiffer.

Viermal ergaben sich für mehr oder weniger kurze Zeit politische Konstellationen, in denen die Ausweischifffahrt unter schwedischer Flagge florierte:

1. 1665-1667, als England und die Niederlande gegeneinander ihren zweiten Seekrieg führten;
2. 1672-1674, als beide Staaten sich zum dritten Mal bekriegten und auch Frankreich die Niederlande bekämpfte, bis Frankreich 1673 sich selbst einer großen Koalition gegenüber sah und 1674 auch das verbündete Schweden in den Krieg zog;
3. 1691-1697, als im »Pfälzischen Krieg« England, die Niederlande und das Deutsche Reich gegen Frankreich standen;
4. 1701-1710, als im »Spanischen Erbfolgekrieg« Ludwig XIV. sich der gleichen Koalition gegenüber sah.

In diesen vier Perioden wurden zahlreiche fremde Schiffer Bürger im Herzogtum Bremen, vor allem in Stade, aber auch in Buxtehude, Einzelne auch in kleineren Orten wie Neuhaus und Lehe. Wenn sie das Bürgerrecht erworben hatten, erhielten sie von der Stadt (insbesondere Stade) und (oder) der in Stade ansässigen schwedischen Regierung der Herzogtümer Bremen und Verden Seepässe; sie konnten sich auch vom Commerzien-Collegium in Stockholm Seepässe ausstellen lassen. Wurden solche Schiffe von fremden Kapern aufgebracht, so setzte die Stader Regierung die Mittel der schwedischen Diplomatie zu ihrer Befreiung ein, meist mit Erfolg.

Die Stader Regierung handhabte die strengen Vorschriften der Stockholmer Zentralregierung über die Erteilung der Seepässe sehr großzügig. Schiffer und Reeder wurden nicht gezwungen, ihren wirklichen Wohnsitz ins Herzogtum Bremen zu verlegen. Erst 1708 wurde eine scharfe Verordnung in dieser Richtung auch teilweise durchgeführt. Die Neubürger konnten die Bedingungen ziemlich leicht erfüllen: Bürgerrechte, Atteste, Pässe und die formell gemietete Wohnung kosteten an barem Geld nicht viel und an Mühe fast nichts. Die härteste Belastung stellte wohl für die meisten die Gewissensschuld dar, die sie auf sich luden, wenn sie beschworen, dass kein nicht-schwedischer Bürger an dem Schiff beteiligt sei.

Der liberalen Passpolitik der Stader Regierung verdankte die Ausweischiffahrt des Herzogtums Bremen ihren bedeutenden Umfang. Die Tragfähigkeit »seiner Flotte« erreichte und überstieg in den Spitzenjahren 1667, 1673/74, 1691-1695 und 1706-1708 den Anteil von 10% der gesamten »deutschen« Handelsflotte.

Nutznießer der schwedischen Handelsfreiheit waren in den ersten beiden Perioden hauptsächlich Niederländer und Emdener. Seit 1674 hatte die Ausweischiffahrt die Umgehung der Handelsverbote zum Ziel, die Seemächte und Kaiser gegen Frankreich erließen. Eine strikte Befolgung der Verbote hätte den Seehandel der deutschen Hafenstädte empfindlich getroffen. Dass sie relativ gut durch diese kriegsreichen Zeiten kamen, verdankten Bremen und vor allem Hamburg zum größten Teil nach 1691 schwedischem Schutz. Die Ausweischiffahrt des Herzogtums Bremen hatte einen großen Anteil daran, dass die Embargopolitik der Seemächte und des Kaisers gegen Frankreich scheiterte.

Für die Bürger des Herzogtums bot die Ausweischiffahrt neben den Gebühreneinnahmen noch andere Erwerbsmöglichkeiten. Sie konnten eigenes Geld in echte Anteile an den großen Schiffen investieren, das sich meist gut verzinst. Andererseits konnten sie auch gegen Geld ihren Namen als Scheinreeder zur Verfügung stellen, also einen natürlich gut bezahlten Meineid leisten. Drittens konnten sie auch eigene Güter von »ihren« Schiffen transportieren lassen und so bequemer eigenen Handel treiben. Viertens ergab sich durch die Ausweischiffahrt leichter und öfter die Gelegenheit, als Zulieferer für die wahren Reeder und Kaufleute sich an dem größeren Handel zu beteiligen.

Teilweise war auch die einheimische Bauernschiffahrt mit der Ausweischiffahrt verflochten. Aus den Marschen an Elbe und Weser gingen viele Schiffer hervor, denen in den Aus-

weichperioden bevorzugt die großen Schiffe anvertraut wurden. Sie vermittelten auch ländlichen Reedern die Beteiligung an dem Konjunkturgeschäft.

Im großen und ganzen aber blieb die Bauernschifffahrt in Charakter und Ausmaß unverändert. Die Schiffer der Elbe- und Wesermarschen transportierten wie eh und je die Produkte ihres Landes zu den großen Märkten Hamburg und Bremen und versorgten ihre Heimat mit Kolonial- und Manufakturwaren. Darüber hinaus fuhren sie auch für Fracht im Bereich der Deutschen Bucht. Es war selten, aber möglich, dass ein Bauernschiffer daraus eine Schifffahrt größeren Stils entwickelte wie die Beies in Steinkirchen und Arp Thieling in Aschwarden. Die Schwedenzeit stellte für die Schifffahrt des (inzwischen ehemaligen) Regierungsbezirks Stade eine Epoche wichtiger Geschehnisse dar. Seine ersten Beziehungen zum direkten Kolonialhandel datieren von damals. Seine Ausweichschifffahrt rettete den Seehandel der Hansestädte und verhinderte die totale Blockade Frankreichs zur See. Nur in den Zeiten der Merchant Adventurers, die 1587 bis 1611 ihren kontinentalen Stapel in Stade hatten, aber nie mehr später war dieses Gebiet so eng mit der europäischen Politik verbunden wie in den Jahren 1645 bis 1712.