

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

Hamburg, den 01.02.2021
<www.claustiedemann.de/> <www.sport-geschichte.de/> <www.kulturwiss.info/>

Aspekte der Handelsbeziehungen unter schwedischer Herrschaft.¹

In: Die Bedeutung Norddeutschlands für die Großmacht Schweden im 17. Jahrhundert.

Kolloquium schwedischer und deutscher Historiker in Stade am 25. 6. 1984. Bearb. v. J. Bohmbach.

Hrsg.: Stadt Stade. Stade: Selbstverlag 1986. S. 97 - 101 (= Veröffentlichungen aus dem Stadtarchiv Stade; 3).

(Die Web-Links beziehen sich auf die Adressen <www.claustiedemann.de/> <www.sport-geschichte.de/> und <www.kulturwiss.info/>; die Dokumente sind im jeweiligen Unterverzeichnis ../tiedemann/documents/ zu finden.)

Das Erzbistum Bremen, das im Westfälischen Frieden 1648 als Herzogtum Bremen der schwedischen Krone zugesprochen wurde, umfasst das Gebiet zwischen Elbe und Weser, begrenzt durch die Hansestädte Hamburg und Bremen, mit Ausnahme des Landes Hadeln. Unter den vielen schiffbaren Orten an der Elbe ragten die Hansestädte Stade und Buxtehude heraus, weil in ihnen überregionaler Handel zu Schiff vermittelt werden konnte, während in den vielen Marschdörfern an Elbe und Weser meist nur regional bedeutsamer Schiffshandel betrieben wurde.

Stade nutzte seine Lage zwischen Hamburg und der See durch Erhebung des Elbzolls aus, aber auch Stades Verbindung zur See konnte gestört werden, z.B. vom dänischen Glückstadt oder vom hamburgischen Ritzebüttel aus. Einzig die Häfen an der Wesermündung boten geografisch eine ungestörte Seeverbindung zu den schwedischen Häfen am Kattegat, theoretisch, denn die Nordsee war bevorzugtes Jagdrevier der dänischen, holländischen, britischen und französischen Kaperschiffe. Die Herzogtümer Bremen und Verden waren weiterhin Territorien im nur lose zusammengehaltenen Verband des Römischen Reiches Deutscher Nation. Die Besonderheit, dass dieses Reichsterritorium von der schwedischen Krone aus regiert wurde, schuf eine politische Situation, deren Ambivalenz von fremden Seehandelsmächten durch die sogenannte Ausweichschiffahrt ausgenutzt wurde, nicht zum Schaden für die Bürger des Herzogtums Bremen. Die wirtschaftliche Bedeutung dieses Territoriums war nicht groß, es war fast ausschließlich agrarisch orientiert und befand sich ebenso wie die meisten übrigen deutschen Gebiete noch im Stadium des Feudalismus, einer ständischen Gesellschaft.

Die Verluste an Bevölkerung und mobilem Vermögen, die es im Dreißigjährigen Krieg erlitten hatte, waren zwar relativ gering, aber wenn sich überhaupt beträchtliche Geldfonds in Händen einzelner aufhäufelten, die in gewerbliches Kapital hätten umgewandelt werden können,

¹ In diesem (nicht nur in der Rechtschreibung leicht verbesserten) Beitrag fasse ich die Forschungserkenntnisse zusammen, die ich 1967 bis 1969 durch Archivstudien in Stade, Buxtehude, Hamburg, Stockholm, Otternorf und Steinkirchen gewonnen und in mehreren kleineren Aufsätzen sowie in meiner Dissertation veröffentlicht habe (siehe mein Schriftenverzeichnis <../CTSchriftenverzeichnis.pdf>, insbesondere <../DissZusammenfassung.pdf>).

so legten diese „Kriegsgewinnler“ - oft waren es Offiziere der Södnerheere wie z.B. Königs-marck - dieses Geld weniger in Handel und Gewerbe an als vielmehr zum Erwerb von Gütern bankrotter Adliger. In den norddeutschen Seehandelsstädten verstärkte sich im Übrigen der Prozess, dass deutsche Kaufleute immer mehr zu Kommissionären englischer bzw. holländischer Konkurrenten wurden.

Die bodenständige Schifffahrt der Elbe- und Wesermarschgebiete

Die Bewohner der Marschen an Elbe und Weser betrieben wie immer regen Schiffshandel, der überwiegend dem Absatz der überschüssigen Produkte aus Landwirtschaft, Viehzucht und Ziegelei diente sowie der Versorgung mit Manufaktur- Fertig-, Kolonial- und auch Luxuswaren. Die Elbmarschen waren nach Hamburg orientiert, die Wesermarschen überwiegend nach Bremen.

Wenn diese Bauernschiffer, wie man sie nennen könnte, saisonal bedingt keine Güter für ihre Heimat zu transportieren hatten, fuhren sie auch für Fracht im Bereich der Deutschen Bucht. Teilweise entstand aus solcher Bauernschifffahrt auch ein eigener kleiner Seehandelsbetrieb mit mehr als einem Schiff, z.B. bei der Familie Beye aus Steinkirchen.

Die zahlreichen Fährverbindungen, insbesondere über die Elbe, wurden von bodenständigen Schiffern aufrechterhalten, die oft zugleich Fischer waren.

Elbzoll und Seestreitkräfte

Dem Territorialherrn des Erzstifts bzw. Herzogtums Bremen stand der bei Stade-Brunshausen erhobene Elbzoll zu, der von allen ausländischen Schiffen außer den Hamburgischen bei ihrer Fahrt elbaufwärts kassiert wurde und 1/16 Prozent des Warenwerts betrug, ein Schilling von 100 Mark Warenwert. So gering er war, er konnte, wenn verschärft kontrolliert wurde, pro Jahr mehrere Tausend Reichstaler ausmachen.

Diese Möglichkeit, fremden Seehandel relativ bequem auszubeuten, nutzte die schwedische Regierung in der ersten Zeit nach 1645 nur unregelmäßig, meist nur dann, wenn sie aus Gründen der allgemeinen bzw. See-Kriegsführung Kriegsschiffe auf der Elbe stationierte. Seit 1654 war immer ein, wenn auch kleines schwedisches Kriegsschiff bei Brunshausen stationiert. Erst seit 1687 repräsentierte die neue Elbzollfregatte „Bremer Schlüssel“ Schwedens Seemacht bis zum Ende der Schwedenzeit.

Von der Stadt Stade wurde ein Ruderzoll erhoben, und zwar in zwei Klassen je nach Größe des Schiffes. Regierung und Stadt Stade teilten sich die Straf gelder, die von Zollbetrü gern erhoben wurden. Deswegen wurde die Stadt Stade auch mehrfach aufgefordert, selbst ein Schiff zur Zollkontrolle bereit zu halten. Für solche Fälle wurde ein Ewer mit jungen Bürgern aus den Ämtern mit Handfeuerwaffen abgeschickt.

In den Zeiten zunehmender politischer Spannungen, insbesondere mit dem Erzrivalen Dänemark, und natürlich während der verschiedenen Kriege schickte die schwedische Admiralität mehrere Kriegsschiffe zur Elbe und auch zur Weser, die den dänischen Kriegsschiffen in Glückstadt Paroli bieten sollten, die aber in den wenigen wirklichen Seegefechten nur mitmäßigem Erfolg agierten.

Die Ausweischiffahrt

Dem besonderen Umstand, dass das Herzogtum Bremen schwedisch regiert wurde, verdankt dieses Gebiet, und zwar alle Teile - Elbe- und Wesermarschen sowie die Städte Stade und Buxtehude - einige Jahre der besonderen Blüte von Schifffahrt und Seehandel.

Von 1648 bis 1662 betrieb eine Gesellschaft, die 1649 von Königin Christina als „Schwedisch-Afrikanische Kompanie“ privilegiert wurde, ihr großen Profit versprechendes Geschäft von Stade aus, offiziell. Stade war Tarnhafen für Hamburg, wo die Schiffe nach und von Guinea be- und entladen wurden.

Auch die Hamburger Kaufleute waren anfangs nur Agenten, denn das Grundkapital wurde zumindest bis 1658 von Niederländern gestellt, Louis de Geer bzw. Liebert Wolters. Dass viele Stockholmer Höflinge Anteile an der Kompanie gezeichnet hatten, war materiell unwesentlich, zur Tarnung aber sehr wichtig. Das Geschäft blühte ungefähr drei Jahre, dann litt es unter dem ersten Seekrieg zwischen England und den Niederlanden, in den letzten Jahren unter wechselseitigen Betrügereien.

Immerhin hatte Stade von diesen Geschäften guten Nutzen, der sich teilweise sogar beziffern lässt, wie die Einnahmen der Stadtkämmerei oder die eingenommenen Armengeldspenden der Kaufleute- und Schiffer-Brüderschaft.

In den Jahren 1665-1667 beantragten zahlreiche fremde Schiffer das Bürgerrecht in verschiedenen Orten des Herzogtums Bremen. Aufgrund ihres frisch und meist wohlfeil erworbenen Bürgerrechts ließen sie sich von der Stadt - meistens war es Stade - und/oder der Regierung Seepässe ausstellen, in einigen Fällen auch vom Stockholmer Commerzien-Collegium. Sie waren - neben einigen Hamburgern und Bremern - vor allem Emden bzw. Niederländer.

In dieser Zeit trugen die beiden Seemächte England und die Generalstaaten einen zweiten Seekrieg aus, in dem auch das mit den Engländern verbündete Emden für feindlich erklärt wurde. Schweden hatte 1654 mit England einen Handels- und Seeschiffahrtsvertrag abgeschlossen und verhielt sich neutral.

So hofften die Reeder der eingebürgerten Schiffer, dass ihre Schiffe mit den schwedischen Pässen von den englischen Kriegsschiffen und Kapern nicht aufgebracht würden. Diese Hoffnung erwies sich meistens als berechtigt, und so vergrößerte sich bis 1667 die Zahl der eingebürgerten Schiffer und der ausgestellten Seepässe.

Die Schiffer suchten mindestens einen, meist zwei bis vier, manchmal auch mehr Stader Bürger, der bzw. die einen Anteil ihres Schiffes zeichnete(n). Ich formuliere bewusst „zeichnen“, denn ob die angeblichen Partenreeder wirklich in jedem Fall einen Anteil käuflich erworben, darf bezweifelt werden, auch wenn sich an diesem Geschäft die sogenannte Honoratiorenschaft Stades beteiligte: Regierung, Rat und Bürgerschaft.

Aus den Rechnungsbüchern der Kaufleute- und Schiffer-Brüderschaft ist zu ersehen, dass in mehreren Fällen wirklich echte Parten erworben und sogar darüber hinaus noch kleine Reedereigeschäfte betrieben wurden, die durchaus guten Profit abwarfen. Aber gleich, ob Profit aus echten Schiffsanteilen oder sozusagen eine Gefälligkeitsgebühr für einen Meineid, es kam jedenfalls Geld durch die Ausweichschiffahrt nach Stade und ins übrige Herzogtum, und mit Glück und Geschick konnten die 1665 bis 1667 angeknüpften Seehandelsbeziehungen weiter ausgebaut werden.

Die politischen Konjunkturen bescherten insbesondere den Stader Bürgern schon fünf Jahre später dieselbe Gelegenheit. Zum dritten Mal bekriegten sich England und die Niederlande seit 1672, wobei nun aber auch Frankreich gegen die Niederlande zog. Solange die deutschen Staaten sich neutral verhielten, profitierten auch die Hafenstädte Bremen und Hamburg von der Ausweichschiffahrt der Niederländer. Als aber der Deutsche Reichstag im Mai 1674 Frankreich den Krieg erklärte, mussten die Reichsstädte sich fügen und ihren Frankreichhandel² einstellen.

Nach dem Ausscheiden Englands aus dem Krieg im Februar 1674 stellten die französischen Kaper also das Haupt-Hindernis für niederländische und deutsche Schiffe dar. Hiergegen konnte man sich mit schwedischen Seepässen schützen. Das Jahr 1674 stellt den ersten ganz großen Höhepunkt der Ausweichschiffahrt des Herzogtums Bremen dar, der allerdings mit Schwedens Kriegseintritt auf der Seite Frankreichs Ende 1674 / Anfang 1675 ein schnelles Ende fand.

Ludwigs XIV. aggressive Außenpolitik führte in der zweiten Hälfte der Schwedenzeit dazu, dass sich noch zweimal Konstellationen für Ausweichschiffahrt des Herzogtums Bremen ergaben, und zwar im Pfälzischen Krieg 1691-1697 - dies sind nicht die Kriegsdaten, sondern die Daten, in denen die Ausweichschiffahrt florierte in Stade und im Herzogtum Bremen - sowie im Spanischen Erbfolgekrieg 1701-1710, als Frankreich jeweils gegen das Deutsche Reich, England und die Niederlande Krieg führte.

In diesen beiden Ausweichschiffahrtsperioden waren es insbesondere die Hamburger und Bremer Reeder, die ihre Schiffe mittels schwedischer Seepässe sicher durch Nordsee und Kanal brachten. Die Ausweichreederei wurde zur Routine, meistens sicher bloße Scheinreederei und durchaus nicht mehr auf die Honoratioren Stades beschränkt. Zumindest für die letzte Ausweichperiode macht sie fast den Eindruck einer Art Seeversicherungsgeschäft.

² Und den Handel mit Kolonialgütern von den Häfen Spaniens und Portugals, der ja durch den Kanal führte.

In diesen beiden Perioden war der Krieg gegen Frankreich auch ein Handelskrieg. Durch die Unterbindung des Handels, des Seehandels mit Frankreich wollten die Seemächte und das Deutsche Reich Frankreich wirtschaftlich in die Knie zwingen. Dies gelang unter anderem auch nicht, weil die Ausweichschifffahrt der neutralen Mächte - Schweden und auch Dänemark - eine große Lücke in das Netz des Handelsboykotts riss.

Pläne zur Förderung des Seehandels

Die Erfahrung mit der ersten Periode der Ausweichschifffahrt 1665-1667 mag die Fantasie der schwedischen Regierung in Stade beflügelt haben. Von ihr erging im Januar 1669 die Einladung an den Rat der Stadt Stade zu einem Gespräch über die „Wiedereinführung des englischen Stapels allhier“; gemeint war der Stapel der Merchants Adventurers, der am Ende des vergangenen und Anfang des 17. Jahrhunderts schon einmal in Stade gewesen war. Schweden hatte gerade 1668 ein Bündnis mit England und den Niederlanden geschlossen. Aber das Gespräch blieb unverbindlich optimistisch, und der Plan wurde bald darauf ein Opfer der wechselnden Bündniskonstellationen.

Als sich 1672 die Generalstaaten zugleich im Kriegszustand mit England und Frankreich befanden, entwickelten die Amsterdamer Kaufleute einen Plan, ihren Handel nach Westeuropa via Stade unter dem Schutz schwedischer Kriegsschiffe fortzusetzen. Aber Schweden hatte gerade einen Subsidienvertrag mit Frankreich abgeschlossen und konnte schlecht Frankreichs Kriegsgegner unterstützen. So scheiterte auch dieser Plan.

1675 besprach der Wismarer Präsident Oxenstierna mit dem Stader Bürgermeister Dr. Bartels einen Plan, der auf einer Vermittlung der Ostseewaren über Wismar auf dem Landwege nach Stade und von dort aus weiter via Nordsee und umgekehrt beruhte. Dieser Plan diente möglicherweise mehr dem Wachstum Wismars als dem Stades, fiel auch sofort den politischen und militärischen Entwicklungen³ zum Opfer.

1676 entwickelte der ehemalige Guineafahrer Victorin Mormann dem neuen welfischen Landesherrn einen Plan, eine neue Guineakompagnie nach altem schwedischem Muster in Stade zu gründen, aber ohne jedes Echo und jeden Erfolg.

1679/80 erbat die Stadt Stade anlässlich der Bitte um Bestätigung ihrer Privilegien vom schwedischen König das Stapelrecht auf die schwedischen Waren und erhielt es zur eigenen Überraschung auch. Während aber die Stader Ratsherren keine Vorstellungen zur wirklichen Durchsetzung entwickelten, machte die schwedische Regierung in Stade bei aller Skepsis durchaus Mut und stellte alle mögliche Förderung in Aussicht. Der Stader Rat scheint Angst

³ Die Herzogtümer Bremen-Verden wurden im Schwedisch-Brandenburgischen Krieg von 1675 bis 1676 im sogenannten Bremen-Verdener Feldzug durch mehrere Staaten des Deutschen Reiches und Dänemark erobert und blieb bis zum Kriegsende 1679 in alliierterem Besitz, regiert/verwaltet vom Herzog von Braunschweig-Lüneburg.

vor der eigenen Courage bekommen zu haben; jedenfalls ließ er dieses Thema völlig fallen, obwohl er durch die Regierung mehrfach daran erinnert wurde.

Das wohl ernsthafteste Projekt zur Hebung des Seehandels des Herzogtums Bremen war die Gründung einer Festungs- und Handelsstadt südlich von Lehe an der Mündung der Geeste in die Weser. 1671 beschloss der schwedische Reichsrat die Gründung, am 16. März 1674 wurden die Privilegien für die Stadt Carlsburg erteilt. Die noch nicht fertige Festung trotzte im Brandenburgischen Krieg vier Monate der Beschießung durch eine brandenburgisch-holländische Flotte sowie der Belagerung zu Land, bis sie ausgehungert am 12. Januar 1676 ehrenvoll kapitulierte.

Gleich nach der erneuten Inbesitznahme durch die Schweden 1680 wurde ein Plan abgelehnt, in Carlsburg Arbeiter anzusiedeln, Manufakturen zu errichten sowie mit Salz und Tabak zu handeln. Nach der Überholung der Festungsanlagen 1682 gab die schwedische Regierung 1683 erneut Privilegien bekannt. Dies bewirkte einen weiteren Plan eines Barons Waller, der 1683 vorschlug, in England 1500 Exilanten zu werben, offiziell als Soldaten, praktisch als Bauern und Handwerker, durch deren Arbeit Carlsburg und das umliegende Land erst kultiviert, bewohnbar gemacht werden sollte, sodass durch weitere Ansiedlung aus Carlsburg eine Seehandels- und auch Manufakturstadt werden sollte. Zu spät griff die schwedische Regierung 1698 die Pläne auf; der große Hugenottenstrom von 1685 war ungenutzt geblieben.

Zusammenfassung

In der Schwedenzeit hat die Bevölkerung des Herzogtums Bremen in verschiedenen Perioden von ihrer Zugehörigkeit zur schwedischen Krone Nutzen gehabt, was den Seehandel angeht. Die bodenständige Schifffahrt erfuhr in dieser Zeit mehr Förderung als Behinderung. Der Guineahandel und die vier Perioden der Ausweischifffahrt boten den Bewohnern profitable Gelegenheiten zur Beteiligung am großen Seehandelsgeschäft.

Es gab viele Pläne zur Förderung des Seehandels, von denen das Stader Stapelprojekt von 1680 und der Carlsburg-Plan des Barons Waller von 1683 mir noch am realistischsten erscheinen. Denn in dieser Zeit bedurfte es wohl staatlicher Geldmittel und Lenkungsmaßnahmen, das Fehlen größerer Geldfonds in privaten Händen zu kompensieren, um die notwendigen produktiven Investitionen aufbringen zu können. Dafür aber war das Interesse der schwedischen Regierung am Aufblühen ihrer reichsdeutschen Territorien wohl nicht groß genug.

So blieben die zeitweiligen Blüte-Perioden des Seehandels des Herzogtums Bremen Episoden ohne strukturelle Auswirkungen. Ich versage mir, spezielle Fragen für weitere Forschungen zu entwickeln, aber ich glaube sagen zu dürfen, dass zur Entwicklung des deutschen Seehandels in den schwedisch regierten Gebieten und darüber hinaus noch viel geforscht werden sollte und aufgrund des deutschen und schwedischen Archivmaterials auch könnte.