

Yuta Kikuchi

Hamburgs Ostsee- und

Mitteleuropahandel 1600–1800

Warenaustausch und

Hinterlandnetzwerke





Wirtschafts- und Sozialhistorische Studien

Herausgegeben von

Stuart Jenks, Michael North und Rolf Walter

Band 20

Yuta Kikuchi: Hamburgs Ostsee- und Mitteleuropahandel 1600–1800

Yuta Kikuchi

Hamburgs Ostsee- und Mitteleuropahandel 1600–1800

Warenaustausch und Hinterlandnetzwerke

Mit 13 Abbildungen und 59 Tabellen

BÖHLAU VERLAG WIEN KÖLN WEIMAR

Veröffentlicht mit Unterstützung der Universität Rikkyo,
Forschungsstelle für Wirtschaftswissenschaftliche Studien

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.

© 2018 by Böhlau Verlag GmbH & Cie, Lindenstraße 14, D-50674 Köln
Alle Rechte vorbehalten. Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen bedarf der vorherigen schriftlichen Einwilligung des Verlages.

Umschlagabbildung:

Prospect und Grundris der Keiserl. Freyen Reichs und Ansee Stadt Hamburg,
samt ihrer Gegend, edirt durch Ioh. Bapt. Homann, Nürnberg ca. 1716;
entnommen aus: Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg,
<http://resolver.sub.uni-hamburg.de/goobi/PPN611987465> (CC BY-SA 4.0
[<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de>])

Lektorat: Anja Borkam, Jena
Satz: büro mn, Bielefeld

Vandenhoeck & Ruprecht Verlage | www.vandenhoeck-ruprecht-verlage.com

ISBN 978-3-412-50056-6

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	7
Vorwort	15
I. Einleitung	17
1. Rahmen und Ziel der Forschung	18
2. Fragestellung	23
3. Methode und Quellen	31
4. Gliederung der Arbeit	33
II. Wechselbeziehungen der Märkte im Ostseeraum und in Mitteleuropa mit der Nordsee- und Atlantikwirtschaft	35
1. Bedeutung der auswärtigen Kaufleute für den Ostsee- und Mitteleuropahandel	35
2. Warenbezug und -absatz über den Hamburger Markt	65
III. Hamburgs Ostseehandel auf Land-, Fluss- und Seewegen	111
1. Handelsrouten und handelspolitische Voraussetzungen	111
2. Hamburgs Ostseehandel vor der Atlantikzeit	140
3. Hamburgs Ostseehandel in der Atlantikzeit	172
IV. Hamburgs Warenumsatz im kontinentaleuropäischen Handelsverkehr	215
1. Geographische und infrastrukturelle Anbindung an die mitteleuropäischen Binnengebiete	216
2. Hamburgs Mitteleuropahandel vor der Atlantikzeit	223
3. Hamburgs Mitteleuropahandel in der Atlantikzeit	256
V. Betrieb und Praxis	299
1. Fragen zum Fortlauf des Zwischenhandelsverkehrs am Beispiel des <i>porto transitu</i>	299
2. Handelspraktiken zum Fortlaufen des Zwischenhandels	312
VI. Schlussbetrachtung	345

Anhang	353
A. Quellenkritik: Die in dieser Arbeit für die quantitative Untersuchung des Hamburger Land- und Flusshandels benutzten Materialien	353
B. Wohnort der Schiffer, die zwischen Hamburg und dem Ostseeraum verkehrten 1622–1625	358
C. Warenverkehr zwischen Hamburg und Dresden/Pirna auf der Elbe 1737–1746	371
D. Gottorper Vergleich 1768 Art. X	377
E. Hamburgische Litzenbrüder und lübeckische Wagenbestätter	378
F. Karte: Regionen des Hamburger Land- und Flusshandels ...	384
 Quellen- und Literaturverzeichnis	 387
Ungedruckte Quellen	387
Veröffentlichte Quellen	389
Zeitgenössische Literatur und Berichte	390
Nachschlagewerke	392
Sekundärliteratur	392
 Personenregister	 419
 Ortsregister	 421

Abkürzungsverzeichnis

Abt	Abteilung
ACEB	Admiralitäts- und Convoygeld-Einnahmebücher
AHL	Archiv der Hansestadt Lübeck
EcHR	Economic History Review
Hbg	Hamburg
HGblI	Hansische Geschichtsblätter
HÜJ	Hamburger Übersee-Jahrbuch
HWC	Hamburger Wirtschafts-Chronik
JbWG	Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte
JEEH	Journal of European Economic History
JEcH	Journal of Economic History
Jg.	Jahrgang
Lpf	Lispfund
ND	Neudruck
N. F.	Neue Folge
Nl	Niederlande oder Niederländer
o. J.	ohne Jahr
Pfd	Pfund
RKG	Reichskammergericht
Rtl	Reichstaler
SB	Hamburger Schifferbücher
Schpf	Schiffspfund
SHStAD	Sächsisches Hauptstaatsarchiv Dresden
SHW	Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv
St	Stück
StAH	Staatsarchiv Hamburg
STR-Online	The Sound Toll Registers Online
SZR	Sundzollregister
ß	Schilling
VSWG	Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte
Ztr	Zentner
ZVHG	Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte
ZVLGA	Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Alttertumskunde

Verzeichnis der Abbildungen

II-1:	Lastzahl des in Hamburg verpackten und elbaufwärts reexportierten Herings 1705–1743	89
III-1:	Von Hamburg aus den Öresund passierende Schiffe 1590–1630	148
III-2:	Von Hamburg aus den Öresund passierende Schiffe 1635–1700	156
III-3:	Zahl der Schiffe, die zwischen Hamburg und dem Ostseeraum beladen oder mit Ballast fuhren, 1669–1700	178
III-4:	Zahl der Schiffe, die zwischen Hamburg und dem Ostseeraum beladen oder mit Ballast fuhren, 1720–1800	179
III-5:	Elbzolleinnahme bei Esslingen von Ladungen aus Hamburg nach Lübeck/Lauenburg 1730–1800	196
III-6:	Ein- und Ausfuhr von Roggen in Hamburg 1753–1800 (in Last)	198
III-7:	Ausfuhr von Kolonialwaren aus Hamburg nach dem Ostseeraum 1720–1800 (in Pfund).	209
IV-1:	Esslinger Elbzolleinnahmen geordnet nach Zielorten, 1705–1800 (in Mark)	260
IV-2:	Proberechnung der Leinenlieferungen in Stück	281
IV-3:	Die in Esslinger Elbzollregistern verzeichnete Weinausfuhr von Hamburg 1705–1800 in Pipen	288
V-1:	Esslinger Elbzolleinnahmen, erhoben von den von Hamburg nach Berlin transportierten Ladungen 1705–1765 (in Mark) ..	332
V-2:	Kaffeeträger von Altona nach Hamburg	341

Verzeichnis der Tabellen

II-1:	Aus- und Einfuhren der umsatzkräftigsten Kaufleute in Hamburg im Iberienhandel 1632–1634 (Wert in Mark)	54
II-2:	Wichtigste Herkunftsorte der um 1600 von Hamburg nach Spanien und Portugal ausgeführten Waren	56
II-3:	Werte und Anteile der Wollwaren an der in den ACEB verzeichneten Gesamteinfuhr Hamburgs aus England und Schottland 1733–1798 (Wert in Mark banco)	72
II-4:	Leinenausfuhr aus Deutschland nach England 1721–1780 (Richtpreis im Jahresdurchschnitt, Wert in 1000 Pfund)	72
II-5a	Struktur der in den ACEB verzeichneten Einfuhren der	
und 5b:	in Hamburg eingeführten Kolonialwaren Zucker und Kaffee . .	77
II-6:	Werte der in den Admiraltätzollbüchern verzeichneten, zwischen Hamburg und Spanien sowie Portugal aus- und eingeführten Waren, 1632–1634 (in Mark)	93
II-7:	Juchtenimport Hamburgs aus Archangelsk 1623–1646	99
III-1:	Beispiele für die Zollentrichtung nach der „alten Zoll-Rolle“ . .	124
III-2:	Vor- und Nachteile beim Verkehr zwischen Hamburg und dem Ostseeraum auf See- und Land/Kanalwegen	137
III-3:	Den Öresund westwärts passierende Hamburger Schiffe (SZR) und vom Ostseeraum nach Hamburg fahrende Schiffe (SB = Schifferbücher) 1621–1625	144
III-4:	In den Ostseeraum fahrende Schiffe in SZR und SB 1625 . . .	144
III-5:	Den Öresund westwärts passierende Hamburger Schiffe (SZR) und vom Ostseeraum nach Hamburg fahrende Schiffe (SB) 1628–1633	151
III-6:	Zwischen Hamburg und dem Ostseeraum fahrende Schiffe nach Wohnort der Schiffer 1661–1700 in Summen je Dekade	157
III-7a:	Seewärtige Wareneinfuhren aus Danzig 1622–1625	160
III-7b:	Seewärtige Wareneinfuhren aus Lübeck 1622–1625	161
III-7c:	Seewärtige Wareneinfuhren aus Stralsund, Greifswald, Stettin und Reval 1622–1625	162
III-7d:	Seewärtige Wareneinfuhren aus Königsberg 1622–1625	163
III-7e:	Seewärtige Wareneinfuhren aus Gotland, Norrköping und Wiborg 1622–1625	163
III-8:	Kupferausfuhren aus Stockholm 1642 und 1643	166

III-9:	Elbzolleinnahme bei Esslingen von Ladungen aus Hamburg nach Lauenburg/Lübeck 1705–1734	175
III-10:	Beladene und Ballastschiffe in der Fahrt von Hamburg nach dem Ostseeraum 1731–1768	183
III-11a:	Fahrten von Claes Piel aus Altona	186
III-11b:	Fahrten von Gerrit Simons Fischer aus Norden	186
III-11c:	Fahrten von Foppe Bouwessen Backer aus Altona	187
III-12:	Beladene und Ballastschiffe in der Fahrt von Hamburg nach dem Ostseeraum 1771–1800 in Summen je Dekade	192
III-13-a:	Wareneinfuhr aus Lübeck nach Hamburg 1778–1792	200
III-13-b:	Wareneinfuhr aus Lauenburg nach Hamburg 1778–1792	201
III-14:	Anteil der Kolonialwarenausfuhr ab Hamburg am gesamten Ostseeverkehr 1721–1780 in Summe je Dekade	209
IV-1a:	Abgangszahlen zu Land nach wichtigen Handelsorten im Jahrgang 1637	233
IV-1b:	Abgangszahlen zu Wasser nach wichtigen Handelsorten im Jahrgang 1630	233
IV-1c:	Eingangszahlen zu Wasser nach wichtigen Handelsorten im Jahrgang 1630	234
IV-2:	Hamburgs Ausfuhr von Laken, Dosinken, Hering, Zucker, Wein und Käse zu Land und Wasser 1630/1637	241
IV-3a:	Dieleneinfuhr über Wasser 1630	245
IV-3b:	Einfuhr von Teer und Pech über Wasser 1630	245
IV-3c:	Einfuhr von Garn über Wasser 1630	247
IV-3d:	Leineneinfuhr über Wasser 1630	249
IV-3e:	Barchenteinfuhr über Wasser 1630	249
IV-3f:	Lakeneinfuhr über Wasser 1630	250
IV-4:	Zahl der Frachtwagen/-karren von Hamburg durch Esslingen, geordnet nach Zielorten 1733–1806	258
IV-5:	Eintragungszahl des einkommenden Land- und Flussverkehrs in den Admiralitätszollregistern 1778–1792	273
IV-6:	Einfuhr von Zucker und Sirup in Magdeburg um 1770 (in Rtl)	278
IV-7:	Einfuhr von Zucker, Sirup und Kaffee in die Mark Brandenburg im Jahre 1799	278
IV-8:	Leineneinfuhr aus Magdeburg in Hamburg 1747–1780	279
IV-9:	Leinenlieferungen aus Lüneburg, Berlin und Magdeburg in Hamburg 1778–1792	280
IV-10:	Getreidelieferung von Magdeburg nach Hamburg im 18. Jahrhundert	283

IV-11:	Stückzahl der in den Esslinger Elbzollregistern verzeichneten, von Hamburg zu Wasser transportierten Häute und Fellen 1791–1800	291
IV-12:	Stückzahl der Esslingen durchquerten Ochsen 1711–1735	292
B-1:	Eingang in Hamburg 1622	358
B-2:	Eingang in Hamburg 1623	361
B-3:	Eingang in Hamburg 1624	363
B-4:	Eingang in Hamburg 1625	366
B-5:	Ausgang von Hamburg 1625	368
C-1:	„Extract. Was die Dreßdner und Pirnaer Schiff-Handels-Leute binnen Zehen Jahren von ao. 1737 biß 1746 nach Hamburg abgeführt“	371
C-1a:	„Böhmische Waren“	371
C-1b:	„Sächsische Waren“	371
C-2:	„Extract. Was durch die Pirnaischen Schiff, Handels-Leute binnen Zehen Jahren, als von 1737 biß mit 1746 von Hamburg zurückgebracht, und durchgeschiffet, auch in Dreßden vergleithet worden“	373
C-2a:	„Herrengut“	373
C-2b:	„Schiffsknechte Gut“	375
C-3:	„Extract. Was die Dreßdner und Pirnaer Schiffarth an ermeldten Zehen Jahren, von 1737 biß 1746 von Hamburg nach Dreßden gebracht“	376

Vorwort

Das vorliegende Buch ist die Überarbeitung meiner Dissertation, die zwischen April 2008 und März 2013 während meines Studienaufenthaltes in Deutschland entstand und an der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald angenommen wurde. Die Arbeit wäre nie zustande gekommen ohne die Unterstützung zahlreicher Personen und Einrichtungen, denen ich an dieser Stelle herzlich danken möchte.

Mein größter Dank gebührt dem Doktorvater Herrn Prof. Dr. Dr. h. c. Michael North (Greifswald), der mir beständig zur Seite stand und mir die Aufnahme in die Graduiertenkollegs „Kontaktzone Mare Balticum“ und „Baltic Borderlands“ ermöglicht hat. Ebenfalls möchte ich dem Zweitgutachter Herrn Prof. Dr. Martin Krieger (Kiel) für wertvolle Hinweise und Anregungen danken.

Den angenehmen Gesprächen mit Herrn Prof. Dr. Frankrin Kopitzsch (Hamburg), der mir immer freundlich entgegenkam, konnte ich wichtige Aufschlüsse entnehmen. Hierfür möchte ich mich bedanken. Danken möchte ich auch Herrn PD Dr. Frank Hatje (Hamburg).

Besonderen Dank schulde ich Herrn Prof. Dr. Klaus Weber (Frankfurt an der Oder). Zu jeder Zeit half er mir mit seinen großen Fachkenntnissen in der hamburgischen Handelsgeschichte. Fruchtbar war die Diskussion mit Herrn PD Dr. Magnus Ressel (Frankfurt am Main), der mir mit Rat und Tat beistand.

Bei den Seminaren, Workshops und anderen akademischen Veranstaltungen an mehreren Orten habe ich wichtige neue Impulse erhalten. Dafür bin ich neben Herrn Weber auch Herrn Prof. Dr. Markus A. Denzel (Leipzig), Herrn Prof. Dr. Cornel Zwierlein (Erfurt), Herrn Prof. Dr. Jan Willem Veluwenkamp (Groningen), Herrn Prof. Dr. Jari Ojala (Jyväskylä) und Herrn Prof. Dr. Toshiaki Tamaki (Kyoto) zu Dank verpflichtet.

Bezüglich der Recherchen in Archiven danke ich Herrn Dr. Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt (Hamburg/Rostock), der leider im Jahr 2015 verstorben ist, Herrn Prof. Dr. Rolf Hammel-Kiesow (Lübeck), Herrn Dr. Jörg Ludwig (Dresden), Frau Kathrin Enzel (Hamburg) und noch vielen Archivmitarbeiterinnen und -mitarbeitern für ihre Hilfe.

Meinen aufrichtigen Dank möchte ich den Greifswalder Kolleginnen und Kollegen aussprechen, insbesondere Herrn PD Dr. Robert Riemer und Herrn Jörn Sander. Sie wandten große Mühe auf, mein Deutsch zu korrigieren. Für alle Fehler, die stehengeblieben sind, bin ich allein verantwortlich.

Die Deutsche Forschungsgemeinschaft und der Deutsche Akademische Austauschdienst gewährten mir großzügige Aufenthaltsstipendien. Die weiteren finanziellen Unterstützungen bekam ich von der JSPS (Japan Society for the Promotion of Science), KAKENHI Grant Number 17K13772, für die Nachrecherche zur Druckfassung und von der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität Rikkyo für den Druckkostenzuschuss. Für alle diese Förderungen möchte ich mich bedanken.

Zu guter Letzt danke ich besonders meinen Eltern und meiner Frau Tomoko, die mich nach Deutschland begleitet und meine Promotion unterstützt hat.

Tokio, im April 2018
Yuta Kikuchi

I. Einleitung

Die vorliegende Studie ist die Analyse des Ostsee- und Mitteleuropahandels Hamburgs im Wandel der langen Zeit vom 17. bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts. Die Terminologie Ostsee und Mitteleuropa grenzt als technische und geographische Bezeichnung einen ungefähren Handelsradius in Ostseeraum und mitteleuropäischen Binnengebieten objektiv ein. Im Mittelpunkt der Untersuchung stehen die Bewegungen von Handelswaren auf See-, Fluss- und Landwegen über verschiedene Städte. Ergänzt wird die Diskussion durch Einblicke in die bei dem Handel, besonders dem Warenvertrieb getätigten Kaufmannstaktiken und -praktiken.

In dem ersten Band seines Monumentalwerkes „Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II.“ widmet F. Braudel ein Kapitel Handelsstraßen und Städten.¹ Hier handelt es sich um die Geschichte des geographischen Raumes, die nur langsame Wandlungen kennt, also die Geschichte in der *longue durée*. Der zweite Teil bezieht sich auf die Geschichte langsamer Rhythmen in der *moyenne durée*, wobei ein Kapitel Handel und Transport zum Gegenstand hat. Die vorliegende Studie behandelt solche zwei Ebenen der Geschichte: die Bewegungen von Handel, Transport und Verkehr und deren Strukturveränderung, die auf den kaum veränderten geographischen Rahmenbedingungen beruhte. Sie beruft sich aber auch auf das jeweilige Geschehen, das Braudel in dem dritten Teil seiner Arbeit als die Ereignisgeschichte in der kürzeren Dauer darstellt. Die Ereignisgeschichte muss nicht lediglich von den in den längeren Zeitabläufen gestalteten Voraussetzungen bestimmt worden sein, da die kurzfristigen Ereignisse auf lange Sicht auch die Strukturen grundsätzlicher Art beeinflussen bzw. verändern konnten. Man muss daher auf die Wechselbeziehungen zwischen den drei zeitlichen Ebenen achten.

Dies ist die Grundkonzeption dieser Arbeit. Im Folgenden werden der Forschungsgegenstand und dessen wirtschaftshistorischen Kontext genauer betrachtet.

1 Fernand BRAUDEL: Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II., Bd. 1, Frankfurt am Main 1998 (Original zuerst erschienen 1949), S. 399–518.

1. Rahmen und Ziel der Forschung

Hamburg entwickelte sich während der Frühen Neuzeit zum vorrangigen Umschlaghafen Europas.² Historiker sind sich einig, dass das Emporkommen der Stadt vor allem auf das wirtschaftliche Wachstum im europäischen Westen zu beziehen ist, das heißt auf die ab dem 16. Jahrhundert einsetzende Expansion Europas nach Übersee.

Obwohl die Entwicklung an sich sehr gut bekannt ist und eine Fülle von Literatur vielseitige Handelsbeziehungen der Stadt verdeutlicht hat, gibt es noch eine große Forschungslücke: der Ostsee- und Mitteleuropahandel.³ Der Mangel an Monographien zu diesem Handel ist ein Desiderat, zumal der Handel als eine bedeutende Komponente sowohl des hamburgischen Gesamthandels als auch des Handels auf dem europäischen Kontinent galt,⁴ in der Zeit, als die europäische Handelswelt eine wesentliche Veränderung erfuhr.

Was genau Veränderung der europäischen Handelswelt heißt, wenngleich niemand ihre Existenz leugnen würde, ist schwer zu definieren. Die Ansicht, wie man sie interpretieren soll, differiert zwischen Historikern. In der Einleitung von „The Rise of Merchant Empires“ schreibt J. D. Tracy, dass es in der Frühen Neuzeit „einen großen Anstieg der Handelsintegration in globalem Ausmaß“

-
- 2 Vgl. den neuesten Beitrag zum hamburgischen Seehandel von Markus A. DENZEL: Der seewärtige Einfuhrhandel Hamburgs nach den Admiralitäts- und Convoygeld-Einnahmebüchern (1733–1798), in: VSWG 102–2 (2015), S. 131–160.
- 3 Obwohl so viele Einzelstudien zur hamburgischen Handelsgeschichte vorgelegt worden sind, dass sie – statt hier dieser Stelle – in den Darstellungen der Arbeit jeweils zitiert werden müssen, lässt sich feststellen, dass die Untersuchung des hamburgischen Ostsee- und Mitteleuropahandels in der Frühen Neuzeit weitgehend fehlt. Eine Ausnahme sind die Forschungen von Werner JOCHMANN: Hamburgisch-schlesische Handelsbeziehungen. Ein Beitrag zur abendländischen Wirtschaftsgeschichte, in: Geschichtliche Landeskunde und Universalgeschichte, Hamburg 1951, S. 217–228 und Rainer RAMCKE: Die Beziehungen zwischen Hamburg und Österreich im 18. Jahrhundert. Kaiserlich-reichsstädtisches Verhältnis im Zeichen von Handels- und Finanzinteressen, Hamburg 1969.
- 4 Vgl. Karin NEWMAN: Hamburg in the European Economy, 1660–1750, in: JEEH 14–1 (1985), S. 57–93; Michael NORTH: Hamburg: „The Continent’s Most English City“, in: ders. (Hg): From the North Sea to the Baltic. Essays in Commercial, Monetary and Agrarian History, 1500–1800, Aldershot 1996, S. 1–13. An mehreren Stellen der Forschungen, die die Handelsbeziehungen Hamburgs nach dem Westen, i. e. zu England, den Niederlanden, Frankreich, Spanien und Portugal zum Thema haben, wird die durch Hamburg vermittelte wirtschaftliche Verbindung dieser Länder mit Ostseeraum und mitteleuropäischen Binnengebieten hervorgehoben. Unter anderem siehe Herman KELLENBENZ: Unternehmerkräfte im Hamburger Portugal- und Spanienhandel 1590–1625, Hamburg 1954, passim.

gegeben habe.⁵ Aber Rörig zufolge begann die Ausdehnung der Europäer in die außereuropäische Welt nicht erstmals in dem „Zeitalter der europäischen Expansion“, sondern sie sei seit dem Mittelalter bis dahin ein ununterbrochener Prozess von begierigen Bestrebungen gewesen.⁶

Trotz des Unterschiedes im Akzent gibt es im wesentlichen Punkt eine Gemeinsamkeit: Es handelt sich kurz gesagt um die Produktverbreitung in die Gesellschaft. Europäer, die ihre materiellen Bedürfnisse befriedigen wollten oder aus Furcht vor Epidemien auf der Suche nach Heilmitteln waren, trieben weiträumigen Fernhandel, so dass die Warenströme, die von afrikanischen, asiatischen sowie amerikanischen Gebieten kamen, über europäische Hafenstädte bis in die Binnenmärkte zirkulierten.⁷ Die Durchdringung mit fremden Produkten übte einen großen Einfluss auf die sie empfangende Gesellschaft aus. Den Fortgang dieser Prozesse unterstützte der Handel, der die Warenzirkulation vermittelte.⁸ Die Frühe Neuzeit stellt in diesem Sinne die Epoche dar, in der sich die Produktverbreitung geographisch, mengenmäßig und auch hinsichtlich der Vielfältigkeit ausdehnte. Hiermit ist der wirtschaftliche Aufstieg von Nordwesteuropa gemeint. Der steigende Warenverkehr übte eine Stimulation auf die materielle Kultur der darin einbezogenen Gesellschaft, sich weitgehend zu verändern aus.⁹ Die vorliegende Studie hat die kulturellen sowie sozialen Aspekte zwar kaum zum Thema und beschränkt sich vielmehr auf den Handel an sich, aber diese geschichtliche Entwicklung bildet den zugrunde liegenden Rahmen der Forschung.

Wie funktionierte dann der Handel als Verbindungsbrücke? In der Theorie von I. Wallerstein, „das moderne Weltssystem“ betreffend,¹⁰ in der das Kernthema die ökonomischen Verflechtungen in globaler Dimension darstellen,

5 James D. TRACY: Introduction, in: ders. (Hg.): *The Rise of Merchant Empires: Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350–1750*, Cambridge 1990, S. 1–13, hier S. 2.

6 Fritz RÖRIG: *Mittelalterliche Weltwirtschaft. Blüte und Ende einer Weltwirtschaftsperiode*, Jena 1933.

7 Dazu vgl. Annerose MENNINGER: *Genuss im kulturellen Wandel. Tabak, Kaffee, Tee und Schokolade in Europa (16.–19. Jahrhundert)*, Stuttgart 2004.

8 Siehe Kenneth POMERANZ/Steven TOPİK: *The World That Trade Created. Society, Culture, and the World Economy, 1400 to the Present*, 3. Aufl., Armonk/London 2012.

9 Neu für den deutschen Raum ist auf die Arbeit von Christian HOCHMUTH, *Globale Güter – lokale Aneignung. Kaffee, Tee, Schokolade und Tabak im frühneuzeitlichen Dresden*, Konstanz 2008, zu verweisen.

10 Immanuel WALLERSTEIN: *The Modern World System*, Bd. 1 (*Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy of the Sixteenth Century*), New York/London 1974; Bd. 2 (*Mercantilism and the Consolidation of the European World-Economy*,

nimmt Fernhandel eine wichtige Stellung ein, da Wallerstein die entfernten Gebiete in einen wirtschaftlichen Organismus eingebunden hat. Gegen Wallersteins Erfassung von Handel kritisieren Hohenberg und Lees, dass die Trichotomie, die die Welt in Zentrum, Semiperipherie und Peripherie aufteilt, die Komplexität der regionalen und überregionalen Verhältnisse unklar mache.¹¹ Stattdessen heben Hohenberg und Lees die Rolle von einzelnen Städten als Bindeglied hervor. Die Städte, über die die Handelsströme vermittelt und weitergeleitet wurden, hätten einen Bestandteil vom großen Ganzen gebildet und somit eine eigene Knotenfunktion besessen. Diese Struktur nennen sie „das städtische Netzwerk-System“.¹²

Das von Hohenberg und Lees präsentierte Modell von den horizontalen Städteverbindungen ist für die vorliegende Studie ein wichtiges Analysemittel, da diese die Warenvermittlung durch eine Hafenstadt untersucht. Nach Auffassung von Hohenberg und Lees war die Stadt nicht nur ein zentraler Ort, auf den sich kleinere Städte im Umland als untergeordnet und die größeren als komplexere Zentren bezogen, sondern sie funktionierte für die anderen Städte im Hinterland als Gateway, und demgegenüber war sie über das Vorderland (engl. *foreland*) mit dem größeren Netzwerk verknüpft.¹³ Dieses Modell wird von Hohenberg und Lees für die Analyse der mittelalterlichen Welt angewendet, kann aber auch für die nachfolgende Zeit von Nutzen sein. So weisen die Autoren darauf hin, dass mit der Entwicklung des europäischen Fernhandels seit der Frühen Neuzeit eine Reihe von Hafenstädten im Mittelmeerraum und in den Nord- und Ostseegebieten eine Art Korona um jeden städtischen Cluster geformt habe.¹⁴

Das Konzept von Hohenberg und Lees übernehmend hat der niederländische Wirtschaftshistoriker C. Lesger für die Erklärung des Handelsaufschwungs von Amsterdam seit der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts seine Theorie vom „Gateway-System“ entwickelt.¹⁵ Dies ist eine Antithese gegenüber der

1600–1750), New York/London 1980; Bd. 3 (The Second Era of Great Expansion of the Capitalist World-Economy, 1730–1840s), San Diego 1988.

11 Paul M. HOHENBERG/Lynn H. LEES: *The Making of Urban Europe 1000–1950*, Cambridge/Massachusetts/London 1985, S. 163–165.

12 Ebenda, S. 59.

13 Ebenda, S. 59–69.

14 Ebenda, S. 163–165. Der Schwerpunkt der Entwicklung zog deutlich nach dem Nordwesten.

15 Clé LESGER: *The Rise of the Amsterdam Market and Information Exchange. Merchants, Commercial Expansion and Change in the Spatial Economy of the Low Countries c. 1550–1630*, Aldershot 2006 (Original in Niederländisch, Hilversum 2001).

bisher herrschenden Auffassung von Amsterdam als Stapelmarkt (*staple market*), der – abweichend vom deutschen Sinn – sich an der Spitze in der niederländischen bzw. europäischen Markthierarchie befand. Nach Lesger stand Amsterdam – und auch die anderen niederländischen Handelsstädte – nicht in der hierarchisch eingestufenen Organisation der Märkte, sondern es war einer der Durchgangsorte – Gateways –, die die wesentliche Warenverteilung dadurch übernahmen, dass sie mit ebendiesem Hinterland ebendiese Waren handelten.

In Lesgers aufschlussreichem Ansatz der Gateways ist der Punkt wesentlich, dass eine Stadt ihre eigene Warenverteilungsfunktion in einem netzwerkartigen Großsystem besaß. In dieser Studie sehe ich – nach der Feststellung von K. Newman¹⁶ – Ostseeraum und mitteleuropäische Binnengebiete als Hinterland Hamburgs an. Ich gehe davon aus, dass darin gewisse strukturelle Eigentümlichkeiten beobachtet werden können, weil ein Warenverteilungsmechanismus durch jeweils spezifische Handelsbedingungen gestaltet worden sein müsste.

Somit stecken die oben genannten Darstellungen den Rahmen der Arbeit ab. Ich untersuche den Ostsee- und Mitteleuropahandel Hamburgs in der Frühen Neuzeit, um die strukturelle Funktion des durch Städte verbundenen netzwerkartigen Handelsgefüges, in dem überregionaler bzw. globaler Warenaustausch stattfand, festzustellen. Nun bedarf es der Fragestellungen, die aus dem kritischen Rückblick auf den Forschungsstand hergeleitet werden.

Vorher aber müsste der schon mehrmals aufgetretene Begriff „Hinterland“ genauer definiert werden. Im Unterschied zum Hinterlandbegriff der städtischen Zentralitätstheorie,¹⁷ die das Hinterland als Umkreis um eine Stadt (Gebiet um ein städtisches Umland) betrachtet, wird hier eine Definition der Hafengeographie aufgenommen.¹⁸ Hierbei sind eher die durch Verkehrsrouten verbundenen Bezugs- und Absatzgebiete als Hinterland gemeint.

16 NEWMAN: Hamburg, S. 69. Der Begriff „Hinterland“ wird unten genauer definiert.

17 Die Zentralitätstheorie wurde in Deutschland von der Stadtgeschichtsforschung für die Analyse der Stadt-Land-Beziehungen entwickelt. Dazu siehe Hans K. SCHULZE: Einführung, in: ders. (Hg.): Städtisches Um- und Hinterland in vorindustrieller Zeit, Köln 1985, S. VII–IX; Herbert EIDEN/Franz IRSIGLER: Environs and Hinterland. Cologne and Nuremberg in the Later Middle Ages, in: in: James A. Galloway (Hg.): Trade, Urban Hinterlands and Market Integration c. 1300–1600, London 2000, S. 43–57.

18 Die folgenden Studien werden aufgenommen: Arthur J. SARGENT: Seaports and Hinterlands, London 1938, S. 3–16; Frederick W. MORGAN: Ports and Harbours, London u. a. 1952, S. III–131; Guido G. WEIGEND: The Problem of Hinterland and Foreland as illustrated by the Port of Hamburg, in: Economic Geography 32/1 (1956), S. 1–16;

Ich sehe Ostseeraum und mitteleuropäische Binnengebiete als Hinterland Hamburgs an,¹⁹ und zwar aus folgenden Gründen: Wenn ein Hinterland einen ausgedehnten Einflussbereich von einem Hafen bedeutet, der sich über den Kreis der Zentralortstheorie hinaus bis zur Spannweite des Fernhandels erstreckt,²⁰ so gelten Ostseeraum und mitteleuropäische Binnengebiete als solches, weil sie durch die von Hamburg geflossenen Warenströme unter wirtschaftlichem, sozialem und auch kulturellem Einfluss gestanden haben müssen;²¹ auch als Lieferant von Nahrungsmitteln und Rohstoffen fungierten sie als Hinterland.

Da hier das Hinterland als der Einflussbereich eines bestimmten Handelszentrums begriffen wird, hat die bei der Geographie als entscheidend geltende physikalische Begrenzung zwischen See- und Landseite kaum einen Sinn, weil diese theoretische Feststellung auf Schwierigkeiten bei der Analyse der Zeiten vor dem Auftreten der hochentwickelten Transportmittel wie Dampfschiff oder Eisenbahn stößt, die einen bisher undenkbaren Massentransport über weite Strecken ermöglichten und damit das Verkehrswesen auf See und an Land deutlich unterscheiden. Beispielsweise benutzte man im Verkehr zum Ostseeraum den Landweg zwischen Hamburg und Lübeck bzw. anderen Ostseestädten anstatt des Seeweges, um Nahrungsmittel und Rohmaterialien aus dem Ostseeraum zu beschaffen und im Gegenzug westeuropäische Fertigprodukte zu vertreiben. Deswegen galten Lübeck bzw. der Ostseeraum als Hinterland Hamburgs.

Guido G. WEIGEND: Some Elements in the Study of Port Geography, in: *Geographical Review* 48/2 (1958), S. 185–200.

- 19 Unter dem Raumbegriff „Ostseeraum“ ist hier nur der Verkehr zu Regionen oder Städten, die an die Ostsee unmittelbar angeschlossen sind – etwa Lübeck, Danzig oder St. Petersburg –, berücksichtigt. Beim Verkehr zum mitteleuropäischen Binnenland erstreckt sich unsere Untersuchung etwa bis nach Leipzig, Dresden und Breslau, nur wenig dagegen auf Österreich, Ungarn, Böhmen oder die polnischen Gebiete hinter Breslau, obwohl Hamburg ein bedeutender Hafen für diese Regionen war. Diese Begrenzung ist angemessen, weil jene drei Städte und die zwischen ihnen und Hamburg liegenden Handelsorte wie Lüneburg, Magdeburg, Berlin – wie die Literatur anerkennt – die Hauptvermittlungsorte zu den genannten Regionen waren. Unberücksichtigt bleiben auch die westlichen Regionen wie Westfalen und die Rheinlande. Im Rahmen dieser Untersuchung kaum zu beachten sind die süddeutschen Regionen, in denen Frankfurt/Main Verkehrszentrum war. Empirisch wird der geographische Rahmen im Laufe der Untersuchung bestimmt.
- 20 Cátia ANTUNES: *Early Modern Ports, 1500–1750*, Europäische Geschichte Online (2010), <http://ieg-ego.eu/en/threads/crossroads/courts-and-cities/catia-antunes-early-modern-ports-1500-1750> (letzter Zugriff 07. 05. 2018).
- 21 Vielfältige Einflüsse übten Hafenstädte in der Frühen Neuzeit auf ihr Hinterland aus. Dazu siehe Amélia POLÓNIA: *European Seaports in the Early Modern Age: Concepts, Methodology and Models of Analysis*, in: *Cahiers de la Méditerranée* 80 (2010), S. 17–39.

Zugleich aber bestanden auch direkte Handelskontakte mit den gleichen Orten über den Seeweg. Daher wird in dieser Arbeit der Seehandel mit dem Ostseeraum als eine Branche des Hinterlandhandels behandelt.

2. Fragestellung

Wie oben erwähnt, wird in der Literatur die wirtschaftliche Bedeutung des Ostsee- und Mitteleuropahandels Hamburgs anerkannt. Allerdings sind unsere konkreten Kenntnisse immer noch so beschränkt, dass die Gesamtsituation durchaus ungenau bleibt. Die unten gestellten Fragen sollen beantwortet werden.

2.1 Hamburgs Stellung in der langfristigen Handelsentwicklung

Die zentrale Frage dieser Arbeit stellt die Stellung Hamburgs als Verbindungsglied im Ostsee- und Mitteleuropahandel dar. Mit „Stellung“ meine ich die Rolle, die die Stadt in der Warenverteilung spielte.

Es handelt sich um eine langdauernde Bewegungsanalyse des Handels, die bisher nicht in diesem Umfang unternommen worden ist. Welche Regionen des Ostseeraumes und der mitteleuropäischen Binnengebiete in welchem Zeitraum durch welche Transportwege in welchem Ausmaß in das Hamburger Waren-distributionssystem eingebunden waren, ist die hier zu beantwortende Frage.

Hier soll nochmals auf die oben genannte Forschung von Lesger über die Handelsentwicklung Amsterdams verwiesen werden.²² Vor dem niederländischen Aufstand im 16. Jahrhundert war Amsterdam, ähnlich wie Antwerpen und andere Handelsstädte, ein Bestandteil des niederländischen Gateway-Systems. Das System bestand aus mehreren Gateways, die bestimmte Handelswaren mit einem bestimmten Hinterland handelten. Infolge des Aufstandes konnte Amsterdam die Handelsfunktion Antwerpens an sich ziehen, was zum danach folgenden Aufschwung der Stadt führte. Dies war eine Umgestaltung des Systems. Existierte entsprechend auch für Hamburg ein solches Warenverteilungssystem? Wenn ja, erfuhr es im Laufe der Zeit auch Veränderungen? Nach Lesger stellte eine räumliche Struktur – Gateway-System – eigentlich eine starke Tenazität über längere Zeit und eine Resistenz gegen jede Veränderung dar.²³ Dies könnte wirtschaftstheoretisch als „Pfadabhängigkeit“

22 LESGER: Amsterdam Market.

23 LESGER: Amsterdam Market, S. 104.

bezeichnet werden.²⁴ Für die Überprüfung des hamburgischen Falles muss man die Handelsbewegung in der längeren Zeitperspektive beobachten, da die Stadt bzw. Norddeutschland bis zur französischen Okkupation am Anfang des 19. Jahrhunderts keinen so starken äußeren Schock wie den niederländischen Aufstand erlebte, der eine deutliche Zäsur im Amsterdamer Entwicklungsprozess darstellte. Die Kontinuität und Umstrukturierung der Handelsstruktur sollen betrachtet werden.

Im Zusammenhang mit dem Gateway-System kann hier eine Hypothese aufgestellt werden. Wie oben behauptet, stimme ich der Argumentation von Lesger in dem Punkt zu, dass jede Hafenstadt ihre eigene Warenverteilungsfunktion in einem netzwerkartigen Gefüge besaß. Für den Fall Hamburg erwarte ich aber zwei Unterschiede. Erstens waren es vor allem die Veränderung der wirtschaftlichen Bedingungen im Hinterland sowie auch die von dem Vorderland über Hamburg auf das Hinterland ausgeübten Einflüsse, die die Entstehung und Umstrukturierung des Handelsgefüges verursachten. Die Abwesenheit von direkten gewaltigen Veränderungskräften auf Norddeutschland wie jene in den Niederlanden lässt den Schluss zu, dass die Veränderung – zumindest teilweise – durch die Neuzusammenstellung der Handelsverflechtung in Ostsee- und mitteleuropäischen Binnengebieten geschah.²⁵

Zweitens könnte das Modell von Lesger, eine Stadt handelte die bestimmten Waren mit dem bestimmten Hinterland, nicht gänzlich aufgenommen werden. Es scheint mir zwar sehr wahrscheinlich, dass den Handelszentren in Norddeutschland, beispielsweise Hamburg, Bremen und Lübeck, ein bestimmtes Hinterland zugeordnet wurde. Die vorliegende Studie behauptet aber, dass Hamburg mit weiträumigeren Gebieten – dem Ostseeraum und den mitteleuropäischen Binnengebieten – eher vielseitigere Handelsbeziehungen besaß

24 Bei der Pfadabhängigkeit versteht man die Historizität von Institutionen und Handeln, wobei angenommen wird, dass die Entscheidungen, Denkweisen und Routinen, die in der Vergangenheit getroffen wurden, die zukünftigen Handlungen beeinflussen bzw. bestimmen. Vgl. Jürgen BEYER: Pfadabhängigkeit. Über institutionelle Kontinuität, anfallige Stabilität und fundamentalen Wandel, Frankfurt am Main/New York 2006, S. 12.

25 Zu Entstehung und Ablauf des Verkehrs und Verlust an Verkehr und Verkehrsbedeutung siehe Dietrich DENECKE: Zur Entstehung des Verkehrs, in: Alois Niederstätter (Hg.): Stadt. Strom – Straße – Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft, Linz 2001, S. 1–25, vor allem S. 23 f. Vgl. auch Dietrich DENECKE: Mitteleuropäische Verkehrsachsen. Entstehung, Wandel und Verfall vom Mittelalter bis zum 18. Jahrhundert, in: Thomas Szabó (Hg.): Die Welt der europäischen Straßen. Von der Antike bis in die Frühe Neuzeit, Köln/Weimar/Wien 2009, S. 279–303.

und jeweils verschiedene Waren handelte. Der Grund liegt darin, dass es in den norddeutschen Gebieten nicht so viele Handelszentren in geographisch enger Dichte gab wie in den Niederlanden. Daher hatten die einzelnen Städte mit mehreren Gebieten vielfältige Waren je nach Nachfrage und Angebot, oder je nach der in jenen Gebieten durchgeführten Handelspolitik, zu handeln. Diese Annahme entspricht der Feststellung von F. Morgan, dass ein Hafen eine Vielzahl von „Hinterländern“ habe.²⁶ In diesem Sinne wäre der Ausdruck „Gateway“ – Durchgangsort zu einem bestimmten Gebiet – abzulehnen. Stattdessen möchte ich das Wort „Drehscheibe“ benutzen, um die vielseitigen Warenumschläge begrifflich zu fassen. Drehscheibe meint hier den Verteilungsort, an dem man verschiedene Waren mit verschiedenen Gebieten unter jeweils spezifischen Gegebenheiten flexibel handelte.

Für die Untersuchung einer solchen Drehscheibenfunktion benötigt man quantitativ vergleichbare Informationen zu Handelsumfang, -partnern, -routen und -waren, womit die Bedeutsamkeit einzelner Handelsgebiete verglichen werden kann. Dies ist bislang nicht unternommen worden. Als Grund dafür ist vor allem der Mangel an quantitativen Untersuchungen zu nennen. Einst hat E. Baasch schon erwähnt:

Besondere Schwierigkeiten bereitet es, will man versuchen, den Handel und Verkehr Hamburgs mit dem deutschen Binnenland zu schildern. Die Statistik läßt uns hier vollkommen im Stich, und selbst die einfachen Tatsachen ohne Zahlenbelege sind vielfach zweifelhaft und unaufgeklärt.²⁷

Mehr als einhundert Jahre später hat sich die Lage im Wesentlichen nicht geändert. Daher bleibt das Bild vom Ostsee- und Mitteleuropahandel unklar und viele Fragen werden unbeantwortet oder unerforscht hinterlassen.

Die Haupthandelsorte und -wege im Ostsee- und Mitteleuropahandel sind in der Literatur bereits vorgezeichnet. Wenn Karl-Friedrich Olechnowitz Hamburg als „Leipziger Hafen“ bezeichnet, wird den Handelsbeziehungen zwischen den beiden Städten als Verkehrsachse des binneneuropäischen Ost-West-Handels große Bedeutung beigemessen.²⁸ Es gab aber auch Fernverkehrsrouten im Flusssystem der Elbe, die Leipzig nicht berührten, nämlich die Route über

26 Frederick W. MORGAN: Ports and Harbours, S. 111–131. Er nennt aber nur drei Faktoren, die die Variation bestimmen: Beschaffenheit der Handelswaren, Mechanismus des Seetransportes, Einfluss der Handelspolitik.

27 ERNST BAASCH: Hamburgs Handel und Schifffahrt am Ende des 18. Jahrhunderts, in: Hamburg um die Jahrhundertwende 1800, Hamburg 1900, S. 155–173, hier S. 162.

28 Karl-Friedrich OLECHNOWITZ: Handel und Seeschifffahrt der späten Hanse, Weimar 1965, S. 119.