

R. W. K. Hinton, *The Eastland Trade and the Common Weal in the Seventeenth Century*. Cambridge 1959. 244 S., 1 Tab.

Sven-Erik Åström, *From Stockholm to St. Petersburg*. Commercial Factors in the Political Relations between England and Sweden 1675—1700. (*Studia Historica*, hrsg. v. Suomen Historiallinen Seura, Bd 2.) Helsingfors 1962. 146 S., 2 Tab.

Sven-Erik Åström, *From Cloth to Iron*. The Anglo-Baltic Trade in the late Seventeenth Century. I. Hrsg. von der Societas Scientiarum Fennica. (*Commentationes Humanarum Litterarum*, Bd XXXIII, 1.) Helsingfors 1963. 260 S.

Die Literatur über die Handelsverhältnisse im Ostseegebiet ist in den letzten Jahren um drei bemerkenswerte Beiträge bereichert worden; alle drei behandeln einen bestimmten Sektor dieser Handelsbeziehungen — den englischen Handel mit den Ostseeländern.

Die zuerst erwähnte Arbeit des in Cambridge tätigen Wissenschaftlers R. W. K. Hinton behandelt hauptsächlich die unter dem Schutz und mit Unterstützung der englischen Regierung ins Leben gerufene Eastland Company und ihre Bedeutung in der englischen Handelspolitik. Sie wurde im Jahre 1579 gegründet, im gleichen Jahre also, als die Privilegien der Hansekaufleute in London annulliert wurden. Das in den Privilegien als Tätigkeitsgebiet der Kompanie erwähnte „Eastland“ umfaßte die Häfen Schwedens, Dänemarks, Norwegens und der Ostsee von der Ost- und Südküste des Finnischen Meerbusens bis zur Mündung der Oder, mit Ausnahme der Stadt Narwa, die zum Tätigkeitsgebiet der Muscovy (Russia) Company gehörte. Nach 1673 lösten sich die skandinavischen Staaten im Handel mit England vom Monopol der Eastland Company. Auf die Spuren der Tätigkeit dieser Kompanie stößt man in verschiedenen amtlichen Quellen. Wie aus ihnen zu ersehen, betätigte sich die Kompanie vorwiegend im Rahmen der Handelspolitik der Regierung; man kann sie daher mit vollem Recht als eine mit Monopolrechten ausgestattete halbamtliche Organisation ansehen. Das Ziel ihrer Tätigkeit war, worauf Hinton besonders hinweist, eher der allgemeine Wohlstand (Common Weal) der Heimat, als persönlicher Gewinn der Teilhaber. Da aber auf der Ostsee, zum mindesten seit dem 16. Jh., die Holländer eine vorherrschende Stellung einnahmen, war es ganz natürlich, daß die Engländer durch die Ausweitung ihres Handels in diesem Gebiet mit den Holländern in Konflikt geraten mußten. Da sie wirtschaftlich die Schwächeren waren und anfangs nur sehr lockere wirtschaftliche Bindungen zu den einzelnen Plätzen hatten, konnten die Engländer den Kampf mit den Holländern nur mit tatkräftiger Unterstützung durch ihre Regierung gewinnen. Die Regierung ergriff auch Maßnahmen, von denen u. a. der Regierungsbeschluß von 1622, der die Einfuhr skandinavischer und baltischer Waren aus den Niederlanden verbot, und der 1651 veröffentlichte englische „Navigation Act“ bekannt sind. Einen noch größeren Einfluß auf die Entwicklung der Kompanie hatte vielleicht die Tatsache, daß England nach 1649, als seine weitgehenden Handelsprivilegien in Rußland erloschen, sich energisch daran machte, seine Handelsflotte aufzubauen. Drei Seekriege mit Holland in der zweiten Hälfte des 17. Jhs. waren für England eine wahre Kraftprobe. Es erwies sich nun, daß Holland nicht imstande war, seinen neuen

Konkurrenten aus dem Felde zu schlagen. Nach 1675 nahm der englische Außenhandel sogar einen steilen Aufstieg, den Hinton als englische wirtschaftliche Revolution bezeichnet. Für seine große Handels- und Kriegsflotte, durch die England zu einer Seemacht ersten Ranges wurde, brauchten die Engländer große Mengen verschiedenen Schiffbaumaterials — *naval stores* —, das hauptsächlich im Handelsgebiet der Eastland Company erhältlich war. Außer den Häfen Norwegens und Schwedens kamen hierfür noch Danzig, Königsberg, Riga und Narwa in Betracht. Die wichtigsten Ausfuhrartikel, die England für den Kauf von Schiffbaumaterial anbieten konnte, waren, wie schon seit dem Mittelalter, englisches Tuch und andere Arten von Wollstoffen. Der beste Markt für diese Waren im Bereich der Ostsee waren Danzig (daneben auch zeitweilig Elbing) und Königsberg. Als bester Kunde in dieser Hinsicht galt bei den Engländern der polnische Adel.

Ogleich Hinton in seiner Arbeit auch einige statistische Tabellen zeigt, legt er das Hauptgewicht doch auf die englische Handelspolitik in der Ostsee. Er benutzt fast ausschließlich englische Quellen, daneben aber auch die Zollregister von Öresund. Aber abgesehen von dieser Einseitigkeit ist es sehr nützlich, sich mit dieser Arbeit bekannt zu machen, wenn man sich mit der Erforschung der baltischen Außenhandelsbeziehungen im 17. Jh. befassen will.

Das von Hinton aufgegriffene Problem wird von einem Wissenschaftler aus dem Norden, dem Professor der Wirtschaftsgeschichte an der Universität Helsinki, Sven-Erik Åström, erfolgreich weiterentwickelt. In seinen beiden oben erwähnten Arbeiten untersucht er die Handelsbeziehungen des Ostseegebietes mit England, insbesondere seit der von Hinton erwähnten englischen wirtschaftlichen Revolution im Jahre 1675. Dank seiner ausgedehnten Archivforschungen in England, Holland, Schweden und in baltischen Archiven (u. a. auch in Göttingen) kann er sich auf ein wesentlich breiteres Quellenmaterial stützen als Hinton. Es ist ihm auch gelungen, erfolgreich in die Sonderprobleme des schwedisch-finnischen und des baltischen Handels einzudringen, was Hinton doch offensichtlich schwerer fällt.

Die Arbeit „From Stockholm to St. Petersburg“ behandelt vorwiegend die englische und schwedische Wirtschaftspolitik hinsichtlich des Handels über die Ostsee und die wirtschaftliche Organisation der Engländer bei diesem Handel (Faktoreien in Stockholm, Göteborg, Riga und Narwa). Durch Schwedens Vormachtstellung im Ostseegebiet, wobei auch alle von dort nach Rußland führenden Handelswege unter schwedischer Kontrolle lagen, sah sich England bis zum Nordischen Kriege in seiner Handelspolitik unausweichlich gezwungen, mit Schweden als Handelspartner zu rechnen. Schweden konnte von seinen Häfen aus England zu günstigen Preisen alle zum Schiffbau erforderlichen Produkte, wie Eisen, Kupfer- und Messingdraht, Teer, Pech (diese beiden vorwiegend finnischer Herkunft), und von seinen ostbaltischen Häfen aus Holzwaren, Flachs und Hanf anbieten. In Riga waren gute Masten und Eichenholz erhältlich. Wesentlich später, im letzten Viertel des Jhs., begann eine großzügige Ausfuhr von Holzmaterial, darunter auch Schnittholz, aus Narwa. Zu der Zeit hatten aber die Holländer in den ostbaltischen Handelsstädten eine feste Position, besonders in Riga. Daher wurde auch der Ausfuhr von Faserstoffen und Holzmaterial aus diesen Häfen vom Standpunkt des englischen Handels keine

so große Bedeutung beigemessen, wie z. B. der Ausfuhr von Eisen, Teer und Pech aus Stockholm und Göteborg. In den Jahren 1699 und 1700 bildeten schwedisches Eisen 81,8 v. H. und schwedischer Teer (zusammen mit Pech) 87,2 v. H. der gesamten englischen Einfuhr dieser Produkte.

Beim Handel über die Ostsee behielten aber die Wirtschaftskreise Englands stets die Möglichkeit des direkten Handels mit Rußland im Auge. Aus Rußland konnte man alles, was jetzt im Warenaustausch mit Schweden bezogen wurde, sogar Eisen, zu günstigen Preisen erhalten. So änderte sich, geographisch gesehen, an der englischen Handelspolitik nichts, als die baltischen Lande zu Beginn des 18. Jhs. unter russische Herrschaft kamen. Im englischen Handelssystem in diesem Gebiet trat lediglich die neue russische Hauptstadt St. Petersburg an die Stelle von Stockholm. Eine gewisse Enttäuschung durch den neuen Handelspartner trat erst ein wenig später ein. Es stellte sich heraus, daß Rußland mit seinen Eisenlieferungen England nicht zufriedenstellen konnte. Noch 1747 bildete schwedisches Eisen 84 v. H. der gesamten englischen Eiseneinfuhr. Wesentlich angestiegen war zu der Zeit nur der russische Einfuhranteil an Hanf und Pottasche. Die Versorgung Englands mit Teer und Pech hatten inzwischen zum überwiegenden Teil die englischen Kolonien in Amerika übernommen (im Jahre 1764 73,1 v. H.).

In seiner anderen Arbeit „From Cloth to Iron“ geht derselbe Vf. mehr im einzelnen auf die Entwicklung der englisch-schwedischen Handelsbeziehungen im 17. Jh. ein, indem er sich hauptsächlich mit den Handelsartikeln befaßt. Das ermöglicht ihm, unter anderem einen genauen Einblick in die recht bedeutenden Veränderungen der Wirtschaftsstruktur im Gebiet der Ostsee zu Beginn der Neuzeit zu gewinnen, worüber bisher nur sehr oberflächliche Untersuchungen angestellt worden sind. Eine Tatsache ist dabei bemerkenswert, nämlich, daß Lübeck und Danzig ihre bisherige führende Rolle als Zentren der Warenverteilung und des Warenaustauschs verloren hatten. An die Stelle dieser alten Hansestapelplätze trat nun Amsterdam (zum Teil auch Hamburg) als Hauptstapelplatz für Nordosteuropa. Bis etwa gegen die Mitte des 17. Jhs. konnten die Holländer, von keiner Konkurrenz gestört, ihre wirtschaftliche Position im Ostseeraum ausweiten und festigen. Der Handel ihrer zukünftigen ernstesten Konkurrenten, der Engländer, beschränkte sich lange Zeit auf den Sektor Danzig-Elbing-Königsberg. Dieser Handel ging nach altem traditionellen Brauch vor sich: die Engländer schickten wollene Textilwaren dorthin und kauften dafür polnische sowie west- und ostpreußische Waren, in früherer Zeit (namentlich nach Mißernten) Getreide, später Flachs und Hanf. Man war bemüht, die Handelsbilanz im Gleichgewicht zu halten. Wechsel kamen nur in sehr begrenztem Umfange in Umlauf. Seit der englischen Revolution, die eine aktivere Kolonialpolitik brachte, begann man, dem Ausbau einer Handels- und Kriegsflotte größte Bedeutung beizumessen, und der Bedarf an Eisen, Teer, Pech, Flachs, Hanf und Holzmaterial stieg steil an. Die bisherigen traditionellen Einkaufsmärkte für diese Waren — Norwegen und die an der Südküste der Ostsee gelegenen norddeutschen Städte — waren nicht imstande, die erforderlichen Mengen dieser Produkte zur Verfügung zu stellen. Hier traten nun Schweden-Finnland zusammen mit den zu Schweden gehörenden ostbaltischen Hafenstädten auf den Plan. Bei der Beschaffung dieser Waren

wünschte England die bisherigen Vermittler — die Hansestädte und die Holländer — völlig auszuschalten. Selbstverständlich mußte eine derartige geradlinige Politik zu ernststen Zusammenstößen mit den Holländern führen, die damals im baltischen Raum herrschten.

Vielleicht spiegelt sich die neue englische Handelspolitik am deutlichsten in der Eiseneinfuhr wider. Zu Beginn des 17. Jhs. bildete Eisen im englischen Import aus den Ostseeländern 2 v. H. des Wertes der Waren, gegen Ende des Jahrhunderts aber bereits 28 v. H. Früher wurde die Verarbeitung schwedischen Eisens zu Stangeneisen und der Weitertransport in den Westen hauptsächlich durch Danziger und Lübecker vermittelt. Dank der raschen Entwicklung der schwedischen Eisenindustrie hörte diese Vermittlung aber spätestens in den vierziger Jahren des 17. Jhs. auf. Schwedisches Eisen wurde direkt von schwedischen Häfen nach England exportiert. Analog dazu verhielt es sich mit dem zweitwichtigsten schwedisch-finnischen Ausfuhrartikel, dem Teer und dem daraus gewonnenen Pech. Schweden nahm zwar auf dem Gebiet der sowohl von Engländern als auch von Holländern sehr begehrten Faserstoffe keine völlige Monopolstellung ein. Hierin war lange Zeit Königsberg führend. Erst allmählich begann Riga, das zu Schweden gehörte, ihm auf dem Gebiet der Flachs- und Hanfausfuhr den Rang abzulaufen. Neben Riga entwickelte sich in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts noch eine andere schwedische ostbaltische Hafenstadt — Narwa — zu einem bedeutenden Ausfuhrhafen für Faserstoffe und Holzmaterial. Ihrer Herkunft nach handelt es sich hierbei hauptsächlich um russische und polnisch-litauische Produkte. Es war gar verständlich, daß in der englischen Handelspolitik im Ostseeraum neben Stockholm und Göteborg auch Riga und Narwa wichtige Plätze einnahmen. In Narwa fiel es den Engländern leichter, ihre Handelsorganisation aufzubauen, weil hier, sozusagen am „neuen“ Stapelplatz im Rußlandhandel, die wirtschaftliche Position der Holländer wesentlich schwächer war als in Riga. Der Vf. zeigt in überzeugender Weise an Hand von Handels- und Schifffahrtsstatistiken, welche dynamische Entwicklung die drei Ostseestädte Stockholm, Göteborg und Narwa erlebten, was zu einem recht großen Teil das Verdienst der Engländer war, wenn auch Holländer, Lübecker und andere Konkurrenten aus diesen Städten keineswegs restlos hinausgedrängt waren. Der Schwerpunkt lag bei den Holländern nach wie vor beim Getreide- und Salzhandel. Aber auch auf dem Gebiete des Flachs- und Hanfhandels in Osteuropa und andererseits des Kolonialwaren- und Textilhandels war ihre wirtschaftliche Position im Ostseegebiet sehr stark. Noch einige Zeit nach dem Nordischen Kriege hielten die Holländer sich hier und machten den Engländern ernsthafte Konkurrenz. Erst in der zweiten Hälfte des 18. Jhs. drängten die Engländer sie im Handel in Nord-europa in den Hintergrund.

Der Vf. gibt im Zusammenhang mit verschiedenen, den englischen Handel betreffenden Fragen auch eine genauere Übersicht über die englische Zahlungsbilanz. Bekanntlich gelang es den Engländern in der zweiten Hälfte des 17. Jhs. nicht, wie bisher, ihre Handelsbilanz im Gleichgewicht zu halten, ungeachtet dessen, daß außer dem traditionellen englischen Exportgut — Tuch — nun auch die Ausfuhr von Kolonialwaren (u. a. Virginia-Tabak) in das Ostseegebiet einen recht beachtlichen Umfang angenommen hatte. Die Differenz zwi-

schen Einfuhr und Ausfuhr, besonders im Handel mit Schweden, war ziemlich groß. Andererseits lassen sich aber auch keine nennenswerten Bargeldtransaktionen zur Bezahlung der aufgekauften Waren feststellen, wie sie bei den Holländern häufig vorkamen. Die Differenz wurde hauptsächlich durch Firmenwechsel gedeckt, die von den Banken in Amsterdam und Hamburg eingelöst wurden. In solchen Transaktionen war die Bank von Amsterdam führend. Dies war dadurch bedingt, daß Englands Handel mit Holland einen wesentlichen Ausfuhrüberschuß zugunsten Englands ergab.

Auf Grund reichen Archivmaterials, besonders aus englischen Archiven, unterzieht Äström die englischen Handelsorganisationen in Schweden und in den baltischen Häfen einer eingehenden Betrachtung. Die Engländer bedienten sich dabei hauptsächlich ihrer dorthin gesandten Faktoren und Kommissionäre. Da diesen ausländischen Faktoren von den betreffenden Städten dort ein längerer Aufenthalt ständig erschwert wurde, ließ sich ein großer Teil von ihnen als Bürger dieser Städte — viele auch für immer — dort nieder. Unter anderen waren auch Engländer und Schotten als Faktoren in Riga und Narwa tätig. Eine besonders starke Position hatten sie in Narwa, als diese Stadt in der zweiten Hälfte des 17. Jhs. als Stapelplatz im Rußlandhandel einen steilen Aufstieg nahm. Die schwedische Regierung bemühte sich darum, die Stadträte und Bürger von zu weitgehenden Benachteiligungen der Fremden zurückzuhalten. 1684 erhielten die Engländer in Narwa die Genehmigung, eine anglikanische Gemeinde zu gründen und einen Geistlichen für ihre Kirche aus England zu berufen. Seit 1687 hatten sie auch das Recht, aus ihrer Mitte ein Ratsglied in den Rat der Stadt Narwa zu wählen. Bekannte Persönlichkeiten englischer Herkunft in Narwa waren: William Kettlewell, Thomas Loftus, Henry Browne, Georg Pierson, Alexander Gilbert und Richard Bacon. Nach der Einnahme Narwas durch die Russen im Jahre 1704 verlegten die Engländer ihre Handelstätigkeit in diesem Ostseesektor in die neue russische Hauptstadt St. Petersburg. Narwa verlor dadurch fast vollständig seine bisherige wirtschaftliche Bedeutung. Von den ostbaltischen Städten konnte danach allein Riga seine bisherige bedeutende Stellung im Transithandel halten.

Im Vorwort der zuletzt besprochenen Arbeit wird ein zweiter Band in Aussicht gestellt, der sich u. a. eingehender mit den englischen Zollunterlagen befassen soll. Durch den bereits erschienenen und den noch zu erwartenden Teil dürfte sich ein recht abgeschlossenes Bild der Handelsbeziehungen zwischen dem Ostseeraum und England ergeben. Hoffentlich wird einmal auch eine ähnliche Abhandlung über die Handelstätigkeit der Holländer im Ostseegebiet herausgegeben werden können. Das große, im Jahre 1941 erschienene Werk des dänischen Historikers A. E. Christensen, „Dutch Trade to the Baltic about 1600“, berührt nur flüchtig einige Handelsprobleme und die Handelstechnik des 17. Jhs.

Stockholm

Arnold Soom