

## Revals Seehandel 1617–1624

von

Wolf-Rüdiger Rühle

Vorarbeiten über handelsgeschichtliche Probleme Revals sind für das Mittelalter und die frühe Neuzeit von mehreren Forschern geleistet worden<sup>1</sup>. Von ihnen hat nur Arnold Soom versucht, für ein Jahrhundert einen allgemeinen Überblick über den Revaler Handel zu geben. Der Schwerpunkt seiner Arbeit liegt jedoch mehr auf dem seinem Umfang nach unbedeutenderen Warenaustausch zwischen Reval einerseits sowie Schweden, Finnland und

1) V. Niitemaa: Der Binnenhandel in der Politik der livländischen Städte im Mittelalter (*Annales Academiae Scientiarum Fennicae*, Bd. 76, 2), Helsinki 1952; J. Ahvenainen: Der Getreidehandel Livlands im Mittelalter (*Commentationes Humanarum Litterarum*, XXXIV, 2), Helsinki 1963; K. H. Süss: Hansischer Einfuhrhandel in Reval um 1430 (*Wissenschaftliche Beiträge zur Geschichte und Landeskunde Ostmitteleuropas*, Nr. 19), Marburg/Lahn 1955; W. Koppe: Lübeck – Stockholmer Handelsgeschichte im 14. Jahrhundert (*Abhandlungen zur Handels- und Seegeschichte*, N.F., Bd. II), Neumünster 1933; ders.: Revals Schiffsverkehr und Seehandel in den Jahren 1378/84, in: *Hansische Geschichtsblätter* 63 (1939), S. 114ff.; W. Stieda: Mündliche und Träger in Reval, in: *Beiträge zur Kunde Est-, Liv- und Kurlands* 7 (1912), S. 86–152; ders.: *Schiffahrtsregister*, in: *Hansische Geschichtsblätter* (1884), S. 77–115; ders.: *Revaler Zollbücher und -quittungen des 14. Jahrhunderts* (*Hansische Geschichtsquellen*, Bd. V), Halle 1887; Th. Wolf: Zum hansischen Seeverkehr nach Reval im 15. Jahrhundert. Tragfähigkeiten, Leistungen und Schicksale der Schiffe, in: *ZFO* 34 (1985), S. 481–503; B. Koehler: Das Revalgeschäft des Lübecker Kaufmanns Laurens Iserman (1532–1535), Opladen 1936; G. Mickwitz: Luxus- oder Massenware im spätmittelalterlichen Tuchfernhandel?, in: *Vierteljahrsschr. für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 32 (1939), S. 245–250; ders.: Aus Revaler Handelsbüchern. Zur Technik des Ostseehandels in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts (*Commentationes Humanarum Litterarum*, IX, 8), Helsingfors 1938; O. Liiv: Die wirtschaftliche Lage des estnischen Gebietes am Ausgang des XVII. Jahrhunderts, Bd. I (*Opetatud Eesti Seltsi toimetused*, 27), Tartu 1935; E. Blumfeldt: *Statistilisi lisandeid Tallinna kaubaliikluse ja meresõidu ajaloole aa. 1609–1629* [*Statistische Beiträge zur Geschichte des Handels und der Frachtfahrt Revals in den Jahren 1609–1629*], 1935; K. R. Melander: Die Beziehungen Lübecks zu Schweden und Verhandlungen dieser beiden Staaten wegen des russischen Handels über Reval und Narva während der Jahre 1643–1653, in: *Historiallinen Arkisto XVIII* (1903), S. 1–81; ders.: Die Beziehungen und Unterhandlungen betreffend den Handel zwischen Lübeck und Rußland während der Jahre 1631–1652, ebenda, S. 82–190; ders.: Die Revaler Zollarreende 1623–1629 und die dadurch zwischen Schweden und Lübeck hervorgerufenen Mißhelligkeiten, in: *Zs. des Vereins für Lübeckische Geschichte XIV* (1912), S. 237–272; A. Soom: Der baltische Getreidehandel im 17. Jahrhundert (*Marburger Ostforschungen*, Bd. 29), Wiesbaden 1969; ders.: Der ostbaltische Holzhandel und die Holzindustrie im 17. Jahrhundert, in: *Hansische Geschichtsblätter* 79 (1961), S. 80–100; ders.: Der Kampf der baltischen Städte gegen das Fremdkapital im 17. Jahrhundert, in: *Vierteljahrsschr. für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 49 (1962), S. 433–458; ders.: Die Politik Schwedens bezüglich des russischen Transithandels über die estnischen Städte in den Jahren 1636–1656 (*Opetatud Eesti Seltsi toimetused*, Bd. 32), Tartu 1940.

Rußland andererseits als auf den Handelsbeziehungen Revals mit Holland und Lübeck<sup>2</sup>. Es wäre wünschenswert gewesen, daß Soom umfangreichere Daten über den Warenaustausch, über Preise, Zolltaxen und Warenmengen vor allem für die ersten drei Jahrzehnte des 17. Jahrhunderts vorgelegt hätte. Darüber hinaus hätte die Schifffahrt ausführlicher behandelt werden können, bieten die Quellen hierzu doch zahlreiches Material. Auf ihrer Grundlage soll hier versucht werden, für die Zeit von 1617–1624 einige Lücken in unserer Kenntnis des Revaler Seehandels zu schließen.

## I. Die Quellen

Eine informative Quelle sind die sechs Revaler Portorienbücher im Revaler Stadtarchiv (Signatur A. g. b) 1–6, Bundesarchiv Koblenz), die für die Jahre 1617, 1618, 1620, 1622, für die Zeit von Anfang 1623 bis Bartholomäus 1623 und für den Zeitraum von Bartholomäus 1623 bis Bartholomäus 1624 erhalten sind. Dagegen fehlen sie für die Zeit von 1600–1616, für die Jahre 1619 und 1621 sowie für den Zeitraum von 1625–1626. Daher beschränkt sich die vorliegende Darstellung auf den Zeitraum von 1617–1624<sup>3</sup>.

Die Revaler Portorienbücher enthalten die Register des städtischen Seezolls, Portorium (früher Pfundzoll) genannt<sup>4</sup>. In einem Journal sind jeweils der Import und Export mit den vereinnahmten Zollbeträgen getrennt verzeichnet<sup>5</sup>. Es wird unterschieden zwischen *Einführung aus Allerlei Schuten Auß dem Reiche Schweden, Finlant Narua Und Anderswo, Einführung Aus Allerlei deutsche Schiffe und Kreyer und Reusesche* [russische] *Einfhurungh*. Unter die Rubrik „deutsche Schiffe“ fielen die aus Holland und den übrigen Ländern Westeuropas. Für das Jahr 1622 werden dazu auch ausdrücklich Schiffe aus Stockholm und Narva gezählt. Denn neben dem Herkunftsort und dem Bestimmungshafen der Schiffe war auch deren Tragfähigkeit für ihre Einordnung maßgebend. Die Schuten, die zwischen Reval einerseits und Schweden, Finnland und Narva andererseits verkehrten, waren im allgemeinen nur kleine Küstenfahrzeuge. Dagegen wurden zu den „deutschen Schiffen“ alle größeren Segler gerechnet.

2) Vgl. das Vorwort Sooms, S. IXf., in: Soom, Handel Revals (wie Anm. 1).

3) Es handelt sich um handgeschriebene Papierbücher in Pergament im Folioformat. Die Eintragungen für 1617 umfassen 236 Seiten, die für 1618 285 Seiten, die für 1620 244 Seiten, die für 1622 293 Seiten, die für die Zeit von Anfang 1623–Bartholomäus 1623 253 Seiten und die für den Zeitraum von Bartholomäus 1623–Bartholomäus 1624 189 Seiten. Die Bücher sind erst in späterer Zeit paginiert worden. In allen Journalen befinden sich einige lose Blätter.

4) Die Register des staatlichen Seezolls, des Lizentes, sind nicht erhalten.

5) Die Eintragungen beginnen an beiden Seiten des Folianten und werden in entgegengesetzter Richtung zur Mitte des Buches hin fortgeführt. Dort sind stets eine Anzahl Blätter nicht beschrieben und paginiert. Auch ein Teil der nummerierten Seiten ist ohne Eintragung. Relativ viele Angaben sind durchgestrichen.

Das Verzeichnis des Exports weist eine ähnliche Gliederung wie das des Imports auf. Es wird im allgemeinen unterschieden zwischen *Ausfhurung In Alle Deutsche Schiffe und Kreyern*, *Ausfhurung in Allerlei Schuten Nach dem Reiche Schweden Finlant Narua Also Anderswo* und *Reusische Ausfhurungh*. Die Einfuhr aus Rußland ist nur für die Jahre 1617 und 1618, die Ausfuhr nach Rußland nur für 1618 verzeichnet. Neben den Angaben über den Import und Export in Schiffen finden sich einige wenige Daten über die Ausfuhr über Land für die Jahre 1618, 1620, 1622 und 1623. Diese Eintragungen sind jedoch derart dürftig, daß sich daraus kein Bild von der Ausfuhr über Land gewinnen läßt.

Die Aufzeichnungen in den Portorienbüchern erfolgen chronologisch. Unter der Rubrik Einfuhr und Ausfuhr in „deutschen Schiffen“ werden der Name des Schiffers, manchmal mit dem Zusatz „sein Schiff“, angegeben, weiterhin der Heimat- bzw. Bestimmungshafen oder der zuletzt angelaufene Ort oder alle zusammen. Dann werden, nur bei der Einfuhr in „deutschen Schiffen“, das Datum der Ankunft des Schiffes auf der Revaler Reede aufgeführt und die Menge seiner Ladung in Last, die häufig kleiner ist als die tatsächlich verzollte Warenmenge. Schließlich folgt ein Überblick über die wichtigsten geladenen Güter. All diese Angaben fehlen fast gänzlich bei der Ein- und Ausfuhr „in Schuten“ und beim Import und Export von und nach Rußland.

Dagegen wird über den Verbleib der Waren sehr gut unterrichtet. Regelmäßig sind die Namen der Importeure und Exporteure sowie die Daten der Verzollung der Güter verzeichnet. Diese werden im allgemeinen sehr detailliert aufgeführt, meist mit Angabe der Menge, des Preises und des Zolls oder auch nur eines von beiden. Die Zollsätze der Waren eines Schiffes sind häufig addiert worden. Hauptsächlich am Schluß des Verzeichnisses erfolgt zu meist auf den losen Blättern eine Zusammenstellung der Namen der Schiffer, der entrichteten Zollbeträge und eine Jahresabschlußrechnung. Dabei sind den Zöllnern manchmal einige Fehler unterlaufen. Außer den erwähnten Eintragungen befinden sich in den Portorienbüchern der Jahre 1622 und 1623 noch kurze Angaben über Pfandgelder und Pfahlgelder.

Die Zollregister sind von großem Wert für die Erforschung des Revaler Seehandels. Vom Binnenhandel ist jedoch fast nichts zu erfahren. Die Portorienbücher vermitteln ein umfangreiches Bild vom Warenverkehr, von den Preisen und Zolltaxen der im- und exportierten Güter und deren Anteil an der Gesamteinfuhr bzw. -ausfuhr, vom Handelsvolumen, den Außenhandelsbeziehungen Revals, dem Schiffsverkehr und den Kaufleuten.

Allerdings enthalten die Angaben – das gilt vor allem für die Schifffahrt – auch manche Lücken, so daß es teilweise schwierig ist, verbindliche Aussagen zu treffen. Öfter befinden sich Rechenfehler in den Journalen. Manche Eintragungen sind sehr schlecht lesbar. Einige Güter sind nicht zu erklären. Die statistischen Daten dürfen natürlich nicht als absolut gültig angesehen werden. Es handelt sich vielmehr um Mindestzahlen für das Handelsvolumen. In Wirk-

lichkeit dürfte der Warenverkehr etwas umfangreicher gewesen sein, da sicherlich manchmal Waren auf Grund einer Zollhintergehung untaxiert nach Reval eingeführt oder auch eher zu niedrig als zu hoch veranlagt wurden. Vom Zoll befreit und damit nicht in der Statistik enthalten war eine geringe Warenmenge, *De Boßleute fuhrung*, die der Schiffsbesatzung gehörte und unentgeltlich mitgeführt werden durfte.

## II. Zölle und andere Gebühren

Der Portorienzoll ist im Jahre 1584 durch König Johann III. in Reval eingeführt worden. Ein Drittel der Einnahmen sollte der Stadt zufließen und in erster Linie zum Hafenaufbau verwendet werden. König Sigismund bewilligte Reval 1594 für die Dauer von zehn Jahren die Hälfte der Zollbeträge, ein Drittel bestätigte der Stadt auch Karl IX. im Jahre 1607. Gustav II. Adolf erhöhte am 5. Mai 1629 den städtischen Anteil auf die Hälfte der Zolleinnahmen. Dies wurde von der Königin Christina 1648 durch das Kommerztraktat und die Portoriumsverordnung sowie später von Karl X. 1654 und von Karl XI. 1675 bestätigt.

Die Waren wurden zum Teil nach ihrem Wert, teilweise nach festen Taxen verzollt. Man bemaß den Zoll nach dem Wert bei Tuchen, Häuten, Faserstoffen, Talg, Wachs, Seife, Gewürzen und einigen seltenen Waren. Feste Zollsätze galten für Getränke, Getreide, Hopfen, Teer, Butter, Tran, Fisch, einige Südfrüchte und andere Lebensmittel<sup>6</sup>. Die Zolltarife sind im Laufe der Zeit öfter geändert worden. In den Jahren 1617, 1618, 1620, 1622 und bis Bartholomäus 1623 betrug der Zollsatz 1,5 v. H. des Wertes der im- bzw. exportierten Güter<sup>7</sup>. Ab Bartholomäus 1623 wurden 3 v. H. auferlegt.

Die Verdoppelung des Zolltarifs geschah im Rahmen der Revaler Zollarrende, eines Zollpachtvertrages der Stadt mit der schwedischen Regierung, der für die Zeit von Bartholomäus 1623–Bartholomäus 1629 geschlossen wurde. Der Inhalt der Abmachungen war im wesentlichen folgender<sup>8</sup>: Die Revalenser pachteten die Zölle von Reval, Narva, Helsingfors, Koporje, Nyen und Borgå für sechs Jahre. Keine fremden Schiffe, einerlei ob von Einheimischen oder Fremden befrachtet, durften die Häfen östlich von Reval anlaufen. Sie mußten entweder Reval oder Wiborg aufsuchen, wo die Waren verzollt werden mußten. Während der Arrendejahre betrug der Ein- und Ausfuhrzoll in Reval 3 v. H. War dort diese Gebühr einmal entrichtet, durften die Waren ohne weitere Belastung nach Narva, Helsingfors, Borgå und Nyen verschifft werden.

6) Siehe das Warenverzeichnis im Anhang unten S. 250ff.

7) Aus diesem Grunde enden die Eintragungen im Portorienbuch von 1623 zu Bartholomäus, um in einem neuen Journal für 1623 dann wieder zu diesem Termin einzusetzen und bis Bartholomäus 1624 fortgeführt zu werden.

8) Melander, Revaler Zollarrende (wie Anm. 1), S. 248f.

Als Pacht wurden 12000 schwedische Taler oder 7384<sup>8/13</sup> Reichstaler (Rtl.) jährlich festgesetzt, die zur Hälfte am 1. Februar und am Bartholomäustag zu zahlen waren.

Durch den Zollpachtvertrag sollte der Revaler Handel gefördert, der russische Außenhandel von Archangelsk abgelenkt und Reval zu einem Konzentrationspunkt unter den schwedischen Ostseehäfen gemacht werden. Die Maßnahmen hatten jedoch nicht den erwarteten Erfolg. Reval vermochte nicht, den russischen Handel in erhoffter Weise an sich zu ziehen. Auch dürfte die Zollarrende nicht den erwünschten Gewinn gebracht haben. So wurde der Pachtvertrag nicht mehr erneuert.

Die Portorienzölle stellten eine der wichtigsten Einnahmequellen Revals dar. Sie betragen 1617 2394 Rtl., 1618 2282 Rtl., 1620 2606 Rtl., 1622 3902 Rtl. und 1623 8285 Rtl. Die hohe Ziffer für 1623 erklärt sich aus dem Inkrafttreten des Zollpachtvertrages von Bartholomäus 1623. Von Anfang 1623 bis zu diesem Zeitpunkt beliefen sich die Zolleinnahmen auf nur 3233 Rtl. Für die Zeit nach Bartholomäus bis Ende 1623 machten sie allein 5052 Reichstaler aus. Im Durchschnitt betrug der Portorienzoll 3893,8 Rtl. pro Jahr. Von den Zolleinnahmen stand Reval jedoch nur ein Drittel zu. Der Anteil der Stadt hätte sich demnach 1617 auf 798 Reichstaler, 1618 auf 760<sup>2/3</sup> Rtl., 1620 auf 868<sup>2/3</sup> Rtl. und 1622 auf 1300<sup>2/3</sup> Rtl. belaufen. Für den Zeitraum nach Bartholomäus 1623 galt die besondere Regelung durch die Revaler Zollarrende, wonach eine Pauschale an die schwedische Regierung zu entrichten war.

Zugleich mit dem Lizent, dem staatlichen Seezoll, führte Gustav Adolf am 5. Mai 1629 weitere Schiffsabgaben ein: Last-, Anker-, Ruder-, Mast-, Segel-, Schreib- und Siegelgelder. Diese wurden 1666 unter der Bezeichnung „Ungelder“ zusammengefaßt und betragen für ein Schiff von 100 Lasten 24 Rtl., für eins von 150 Lasten 33 Rtl. und für eins von 200 Lasten 55 Rtl. Zu den Ungeldern kamen in späterer Zeit noch die Feuergelder (1646), Armen- und Neue Feuergelder (1656), Admiralitäts-, Armen- und Seegerichtsgelder (1668) und die Last- (1680) und Konvoigelder (1694). Kleinere Unkosten entstanden den Befrachtern durch die Entlohnung der Messer, Aufschläger, Mündriche, Säcketräger, Fuhr- und Kahrleute sowie durch die Zahlung von Lof- und Brückengeld<sup>9</sup>.

### III. Die Schifffahrt

#### 1. Der Revaler Hafen und die Abfertigung der Schiffe

Der Revaler Hafen war ein ausgesprochener Wiekhafen, der durch seine Lage in einer Meeresbucht und eine weit hervorragende Landzunge sowie

9) Messer = Warenkontrolleure; Aufschläger setzen den Zoll fest; Mündriche be- und entladen die Schiffe und transportieren Personen; Kahrleute = Fuhrleute; Lof- und Brückengeld = Wiegegeld.

durch zwei vorgelagerte Inseln genügend Schutz für die Schiffe bot. Der Hafen besaß eine Landungsbrücke und ein Bollwerk zur Abwehr der Brandung. Von Nachteil war, daß von Reval aus kein Binnenwasserweg nach Rußland führte. Darüber hinaus war der Hafen schmal und flach, so daß nicht alle Schiffe am Landungssteg anlegen konnten, und es bestand die Gefahr der Versandung des Beckens. Der Revaler Hafen war jedoch im allgemeinen um einen Monat früher und im Herbst um einen Monat länger eisfrei als die östlichen Häfen des Finnischen Meerbusens. Letztlich war er von den wenigen Häfen der nordestnischen Küste der geeignetste Platz.

Das Beladen und Löschen der größeren Schiffe auf der Reede besorgten die Mündriche<sup>10</sup>, die mit ihren Leichterfahrzeugen sowohl die Waren als auch die Personen gegen feste Taxen beförderten. Die Mündriche, die in Reval eine eigene Zunft bildeten, hatten auch Aufgaben einer Art Seepolizei. Dazu gehörten u. a. Aufsicht über einen möglichen Ballastabwurf im Hafen und Hilfeleistung für Schiffe bei Unwetter. An Land wurden die Güter dann durch Träger oder Fuhrleute weitertransportiert.

Sofort nach Eintreffen im Revaler Hafen mußte der Schiffer die Ladung im Lizentkontor und in der Pfundkammer bzw. im Portorienkontor registrieren lassen, dabei die Frachtbriefe und ein Verzeichnis der Empfänger und Absender der Waren vorlegen und den Zoll entrichten. Um Zollhintergehungen zu verhüten und aufzudecken, waren bei den Zollkontoren Sonderbeamte – Besucher und Hafengewächter – angestellt. Die letzteren hatten über die allgemeine Handelstätigkeit im Hafen zu wachen. Die Besucher kontrollierten die Schiffsladung auf unverzollte Waren hin. Erst nach erfolgter Visitierung eines Schiffes durften Privatpersonen Kontakt mit dem Schiffer aufnehmen.

## 2. Der Schiffsverkehr

### Der jährliche Ablauf des Schiffsverkehrs

Während des Winters, wenn der Revaler Hafen vereist war, ruhte der Schiffsverkehr. Er setzte gewöhnlich im April wieder ein. Am 1. April 1618 verließ Pawell Havemann als erster Schiffer Reval in Richtung Danzig mit einer Ladung Tran. Das erste Schiff traf in diesem Jahr am 22. April mit Salz von St. Thinus ein. 1620 stachen als erste am 28. April die Schiffe von Jacob Dirichsen und Simon Cornillissen, beide mit Getreide beladen, in Richtung Amsterdam in See. Am 13. April 1620 kam das erste Schiff aus Amsterdam mit Salz und Wein an Bord in Reval an. Die entsprechenden Daten für das Eintreffen des ersten Schiffes waren:

10) Vgl. Stieda, Mündriche und Träger (wie Anm. 1), S. 86–152; P. Johansen, H. von zur Mühlen: Deutsch und Undeutsch im mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Reval, Köln, Wien 1973.

1622, 25. April, Tonnis Pawelsen von Enkhuizen, als Ladung Ballast und Salz,  
 1623, 9. April, Simen Dirichsen von Terschelling mit Ballast und noch weitere  
 fünf Schiffe,

1624, 28. April, Mattis Erbsen von Lübeck mit Salz.

Das erste Schiff lief aus dem Revaler Hafen aus:

1622, 13. Mai, nach Narva, mit Salz befrachtet,

1623, 23. April, nach Amsterdam, mit Getreide an Bord,

1624, 29. April, Claus Schneringk nach Lübeck, mit Flachs und Heinrich Si-  
 mesen nach Lübeck mit Flachs und Häuten.

Im Jahre 1617 begann die Schifffahrt schon sehr früh, sicherlich auf Grund  
 zeitig einsetzenden Tauwetters. Bereits am 8. März verließ mit einer Ladung  
 Felle die erste Schute Reval in Richtung Narva, und schon am 15. Februar  
 traf Reinholt Blome aus Danzig mit seinem mit Salz beladenen Schiff auf der  
 Revaler Reede ein. Im allgemeinen lagen die Termine für das Eintreffen und  
 Auslaufen der ersten Schiffe jedoch später. Berücksichtigt man, daß bis zum  
 Auslaufen eines Schiffes noch mehrere Tage für seine Befrachtung benötigt  
 wurden – manchmal dauerte dies auch fast drei Wochen –, so läßt sich als  
 Zeitpunkt für den Beginn des Hafenbetriebs im Normalfall der 10. April an-  
 setzen.

Das Ende der Schifffahrt richtete sich ebenfalls nach den Witterungsbedin-  
 gungen. Zu folgenden Zeitpunkten liefen die letzten Schiffe im Revaler Hafen  
 ein:

1617, 12. Dezember, Sebolt Simesen von Lübeck, mit Bier als Ladung,

1618, 23. November, Thomas Martens von Åbo, mit Butter und Fisch,

1620, 14. November, Simen Sißken von Capurri, mit Roggen,

1622, 9. November, Hans Hölste von Lübeck, mit Salz, Wein, Tuchen und  
 Kramwaren,

1623, 2. Dezember, Claus Schneringk von Lübeck, mit Ziegelsteinen und  
 Tuchen.

Das letzte Schiff verließ Reval:

1617, 7. November, Arent Berckhausen, nach Lübeck mit Leinsaat,

1618, 26. November, Simen Sißken, nach Lübeck mit Leinsaat,

1620, 16. November, Reinholt Roden, nach Lübeck mit Butter,

1622, 21. November, Hans Hölste, nach Lübeck mit Leinsaat, Butter und Tran,

1623, 20. November, Claus Timme, nach Lübeck mit Flachs, Häuten und Talg.

Als mittlerer Termin für das Ende der Schifffahrt läßt sich der 20. November  
 annehmen. 1434 hatte man den 29. September für den Flandern- und den  
 11. November für den Lübeckverkehr als späteste Termine festgesetzt. An die-  
 se alten Satzungen hielt man sich offensichtlich im 17. Jahrhundert nicht mehr.  
 Die Schifffahrt erfolgte dagegen so lange, wie dies die Witterungsverhältnisse  
 nur irgend gestatteten.

Die Dauer der Schifffahrtsperiode betrug nach den vorliegenden Aufzeich-  
 nungen ungefähr  $7\frac{1}{3}$  Monate. Zu ähnlichen Ergebnissen sind Wilhelm

Stieda für die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts<sup>11</sup> und Karl Heinz Saß<sup>12</sup> für die Zeit von 1428–1434 gekommen.

Wilhelm Koppe<sup>13</sup>, Saß<sup>14</sup> und Soom<sup>15</sup> haben die Abwicklung des Revaler Seehandels im Verlauf eines Jahres in verschiedene Abschnitte aufgeteilt. Koppe und Saß gehen von der Tatsache aus, daß sich in Reval im Spätherbst und vor allem im Winter bedeutende Mengen zum Export bestimmter Waren ansammelten: estländisches Getreide, estländische und finnische Häute, finnischer Tran, russisches Wachs und Pelzwerk. Diese seien in zwei großen Schüben im Oktober oder November und im März oder April gleich nach Einsetzen der Schifffahrt abtransportiert worden. Dementsprechend seien die Hauptkontingente der Schiffe in Reval im Spätsommer (August und September) und im November und Dezember, jedenfalls noch vor der Vereisung des Hafens, eingetroffen. Die zuletzt angekommenen hätten – so die Auffassung von Saß – in Reval überwintert, „um ... im Frühjahr rechtzeitig zur Stelle zu sein“<sup>16</sup>. Zu diesen beiden Höhepunkten des Schiffsverkehrs, der sich hauptsächlich zwischen Reval und Lübeck abspielte, sei ein weiterer durch die Ankunft der Salzflotte getreten. Über den Zeitpunkt ihres Einlaufens gehen die Meinungen von Koppe und Saß auseinander. Nach Koppe langten die ersten Baienschiffe zwischen Ostern und Pfingsten an. Im Sommer sei der Schiffsverkehr relativ gering gewesen, „die Masse der Ein- und Ausfuhr Revals lag immer in den ersten Monaten nach Beginn der Schifffahrt“<sup>17</sup>. Nach Saß erwartete man die Salzflotte von Mai bis September; meistens sei sie im Juli eingetroffen.

Eine andere Einteilung des jährlichen Handelsverlaufs hat Soom<sup>18</sup> vorgenommen. Hierbei muß freilich berücksichtigt werden, daß diese nicht wie bei Koppe für das Ende des 14. und wie bei Saß für die erste Hälfte des 15., sondern für das 17. Jahrhundert erfolgte, für einen Zeitraum, der durch die Vorherrschaft der Holländer in der Ostsee und einen relativen Rückgang des Lübecker Handels gekennzeichnet war. Soom gliedert den Handelsablauf im Revaler Hafen in vier Abschnitte:

- 1) die Frühjahrssaison, die mit dem Einlaufen der ersten holländischen Flotte sowie anderer Schiffe begann und etwa mit dem Auslaufen der holländischen Flotte Ende Mai oder Anfang Juni endete;
- 2) die Sommersaison, die von der Ankunft der zweiten holländischen Flotte (der sog. Sommerflotte) im Juni bis zur Abfahrt dieser Flotte im September dauerte;

11) Vgl. Stieda, Revaler Zollbücher (wie Anm. 1), S. XCV.

12) Vgl. Saß (wie Anm. 1), S. 53.

13) Koppe, Revals Schiffsverkehr (wie Anm. 1), S. 114f.

14) Saß (wie Anm. 1), S. 54f.

15) Soom, Getreidehandel (wie Anm. 1), S. 211f.

16) Saß (wie Anm. 1), S. 54.

17) Koppe, Revals Schiffsverkehr (wie Anm. 1), S. 114.

18) Soom, Getreidehandel (wie Anm. 1), S. 211f.

3) die Herbstsaison, die mit dem Eintreffen der letzten holländischen Flotte Ende September oder im Oktober anfang und im November oder Dezember, je nach den Witterungsverhältnissen, endete;

4) die Wintersaison, die mit dem Auslaufen der letzten Schiffe begann und mit dem Einsetzen des Schiffsverkehrs im nächsten Frühling endete.

Auf der Basis des uns vorliegenden Quellenmaterials lassen sich derart schematisierte Einteilungen nicht vornehmen. Wie noch zu zeigen sein wird, wickelte sich der Schiffsverkehr weniger in Schüben ab, sondern verlief ziemlich gleichmäßig. Feste Termine für das Eintreffen der holländischen Schiffe lassen sich nur schwer aufstellen, da diese Zeitpunkte von Jahr zu Jahr schwankten.

### Die Zahl der ein- und auslaufenden Schiffe

Bei der Untersuchung über die Schiffsfrequenzen sind wir auf die Eintragungen über die Ein- und Ausfuhr *in deutschen Schiffen und Kreyern* angewiesen, d. h. erfaßt werden kann nur der Schiffsverkehr zwischen Reval und den westlicher gelegenen Ostseehäfen und Westeuropa. Über die Schifffahrt zwischen Reval und Narva und Nyen, den finnischen und einigen schwedischen Hafenstädten geben die Quellen nur sehr unzureichend Auskunft. Aus den Portorienbüchern gehen weder die Namen von Schiffern noch die Anzahl der Schiffe hervor. Nur selten wird der Bestimmungshafen genannt. Dieser Zweig des Schiffsverkehrs, der hauptsächlich in kleinen Schiffen, den Schuten, abgewickelt und in den Zolljournalen unter der Rubrik „Ein- und Ausfuhr in Schuten“ zusammengefaßt wurde, war jedoch im Vergleich zu dem Verkehr zwischen Reval und Mittel- und Westeuropa sehr unbedeutend. Das mögen einige Angaben über die Zolleinnahmen verdeutlichen. Sie betragen im Jahre 1620 für die Einfuhr „in Schuten“ 20 Rtl. 30 Rundstücke (Rst.), für den Import „in Schiffen“ dagegen 1467 Rtl. 14 Rst., für die Ausfuhr „in Schuten“ 49 Rtl. 21 Rst. und für den Export „in Schiffen“ 1058 Rtl. 4½ Rst. Ein ähnliches Verhältnis bestand in den übrigen Jahren. Die Fehlerquote, die durch die Vernachlässigung der Ein- und Ausfuhr „in Schuten“ entsteht, ist demnach nur gering.

Für die Anzahl der Schiffe, die Reval anliefen bzw. verließen, ergaben sich folgende Daten:

Tabelle 1: Zahl der ein- und auslaufenden Schiffe

Jahr	einlaufende Schiffe	auslaufende Schiffe
1617	78	47
1618	73	41
1620	74	39
1622	82	51
1623	112	74

Mit Ausnahme des Jahres 1623 war die Schiffsfrequenz ziemlich gleichmäßig. Durchschnittlich trafen 84 Schiffe pro Jahr im Revaler Hafen ein; 50 verließen ihn oder sollen ihn auf Grund der Zollregister verlassen haben. Daß die letzte Zahl nicht stimmen kann, ist offensichtlich; denn die eingelaufenen Schiffe sind ganz sicher wieder ausgelaufen. Hätten sie in Reval überwintert, müßte die Zahl des folgenden Jahres entsprechend höher gewesen sein, was aber nicht der Fall ist. Ein Teil der auslaufenden Schiffe wird deshalb nicht in die Portorienbücher eingetragen worden sein, weil sie Reval verließen, ohne Fracht an Bord genommen zu haben. Hierbei wird es sich um Schiffe gehandelt haben, die in östlicher und nördlicher Richtung nach Narva und Nyen und finnischen Häfen segelten und zumeist auf der Rückfahrt Reval wieder anliefen, dort als einkommende Schiffe verzeichnet wurden und nun wohl Ladung aufnahmen und folglich unter die auslaufenden Schiffe eingereiht wurden. Umgekehrt werden auch Schiffe, die in Reval anlangten, aber keine Waren für Revaler Kaufleute mitbrachten, nicht in die Zollregister eingetragen worden sein. Dieser Fall ist jedoch selten gewesen. Offensichtlich wurden aber fast alle Schiffe erfaßt, sei es unter der Zahl der einlaufenden oder der auslaufenden Schiffe, so daß ihre wirkliche Anzahl nur wenig höher als die der verzeichneten ankommenden Schiffe gewesen sein mag.

Vergleichszahlen über die Menge der nach Reval geseelten Schiffe können der Untersuchung von Saß<sup>19</sup> entnommen werden. Hiernach waren von 1426–1435 jährlich durchschnittlich 60 Schiffe aus dem Westen in Reval eingetroffen, um 1380 waren es nur 30 gewesen. Ihre Zahl hätte sich also bis 1430 verdoppelt und in unserer Zeit fast verdreifacht. Nach Gunnar Mickwitz<sup>20</sup> jedoch scheint in der Zeit von 1534–1620 keine Steigerung des Schiffsverkehrs mehr erfolgt zu sein. Denn die Anzahl der Schiffsbesuche hat nach Mickwitz 1531 69 und 1534 bereits 83 betragen. Diese Zahlen seien aber noch „entschieden zu niedrig“<sup>21</sup>.

Entsprechende Daten von anderen Häfen, zumeist jedoch für einen anderen Zeitraum, vermögen die Stellung Revals im Rahmen der gesamten Ostseeschifffahrt zu erhellen. Saß<sup>22</sup> führt einige Zahlen aus Lübeck für 1368/69 und 1492–1494 und aus Danzig für 1474–1476 an. Danach kamen nach Abzug des Nahverkehrs mit kleineren Schiffen, der nicht in den Revaler Portorienbüchern verzeichnet wurde, 1368/69 296 Schiffe und 1492–1494 jährlich 170 Schiffe nach Lübeck und 1474–1476 im Jahresdurchschnitt fast 400 Schiffe nach Danzig.

19) Saß (wie Anm. 1), S. 29f.

20) Mickwitz, Handelsbücher (wie Anm. 1), S. 152.

21) Ebenda.

22) Saß (wie Anm. 1), S. 30.

Nach Ahasver von Brandt<sup>23</sup> belief sich die Zahl der Schiffseingänge in Lübeck insgesamt, also unter Einschluß des Nahverkehrs, im Jahre 1672 auf 1656, 1676 auf 1580, 1677 auf 1440, 1681 auf 1616, 1690 auf 1682 und 1691 auf 1518 Schiffe, was einem Durchschnitt von 1582 Schiffen entsprach.

Nach einer von Edgars Dunsdorfs<sup>24</sup> aufgestellten Statistik verließen 1670, 1679 und 1688 im Durchschnitt 698 Schiffe Danzig. Aus Königsberg liefen 1623, 1630, 1665 und 1684 durchschnittlich 480 Schiffe aus. Für Riga lautet die entsprechende Zahl für die Jahre 1636–1657 und 1661–1700 342 Schiffe. Von Stockholm schließlich stachen in den Jahren 1615–1622 und 1659 im Durchschnitt 160 Schiffe in See. Die Angaben zeigen, daß der Schiffsverkehr von und nach Reval im Vergleich zu anderen Ostseehäfen höchstens eine mittlere Position einnahm.

### Die Verteilung der einlaufenden Schiffe auf die Schifffahrtssaison

Bei einem Durchschnitt von 84 einlaufenden Schiffen pro Jahr kämen bei einer Dauer der Schifffahrtssaison von  $7\frac{1}{3}$  Monaten ungefähr auf jeden dritten Tag ein ein- sowie ein auslaufendes Schiff.

Tabelle 2: Zahl der einlaufenden Schiffe nach den Monaten

Jahr	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
1617	1	2	13	15	10	14	8	7	7	–	1
1618	–	–	6	16	14	6	12	7	8	4	–
1620	–	–	7	24	8	10	9	5	7	4	–
1622	–	–	3	27	4	8	11	17	10	2	–
1623	–	–	32	20	15	7	13	8	13	3	1
Durchschnitt	0,2	0,4	12,2	20,4	10,2	9	10,6	8,8	9	2,6	0,4

Tabelle 3: Zahl der auslaufenden Schiffe nach den Monaten

Jahr	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.
1617	4	11	7	9	2	5	6	3
1618	2	6	9	7	5	6	3	3
1620	2	8	8	7	3	3	4	4
1622	–	8	6	4	5	10	15	3
1623	11	13	8	9	7	8	13	5
Durchschnitt	3,8	9,2	7,6	7,2	4,4	6,4	8,2	3,6

23) A. von Brandt: Seehandel zwischen Schweden und Lübeck gegen Ende des 17. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Geschichte der Ostseeschifffahrt, in: Scandia XVIII (1947), S. 46.

24) E. Dunsdorfs: Merchant Shipping in the Baltic During the 17th Century (Contributions of Baltic University, Nr. 40), Pinneberg 1947, S. 3.

Nach den obigen Angaben herrschte im Revaler Hafen in den Monaten Februar, März und Dezember nur sehr geringer Schiffsverkehr. Im Mai war der Betrieb am lebhaftesten. Zu dieser Zeit liefen fast doppelt so viele Schiffe ein wie in anderen Monaten. Auch die Zahl der auslaufenden Schiffe war im Mai am größten.

Dieses Ergebnis stimmt mit der Feststellung Koppes<sup>25</sup> überein, daß der Schiffsverkehr in den ersten Monaten des Jahres am stärksten war. Jedoch kann für unseren Zeitraum nicht behauptet werden, wie Koppe und Saß es für die Zeit um 1400 herausfanden, daß die Hauptkontingente der Schiffe im August/September und November/Dezember in Reval anlangten und daß die letzteren dort überwinterten. Zum einen versuchten die Schiffer nach Möglichkeit, den Revaler Hafen noch vor Einsetzen der Vereisung zu verlassen. – So haben während unseres Zeitraums von den 15 im November und Dezember eingelaufenen Schiffen nur drei in Reval überwintert. – Zum anderen war die Schiffsfrequenz in den übrigen Monaten des Jahres relativ gleichmäßig, wenn man vom November absieht, in dem sie merklich nachließ. Durchschnittlich trafen 9–12 Schiffe je Monat ein.

Öfter kamen innerhalb weniger Tage mehrere Schiffe aus dem gleichen Ort oder Land an. Vielleicht sind sie auch am gleichen Tage eingetroffen, aber nur an verschiedenen Tagen in die Portorienbücher eingetragen worden. Diese Tatsache legt die Vermutung nahe, daß es sich hierbei um Schiffsverbände gehandelt habe. Bereits Stieda hatte für das 14. und 15. Jahrhundert auf diese Möglichkeit hingewiesen. „Für die Frage, ob schon im 14. Jahrhundert die Schiffe nur in Flotten die See befuhren, gewähren weder Quittungen noch Zollbücher Auskunft. Man kann weder mit Sicherheit behaupten, dass es geschah, noch dass es nicht Gewohnheit war ... Ich vermuthe, dass meistens einige Schiffe sich verständigt haben werden die Reise gemeinsam zu unternehmen ... In Kriegszeiten war die gemeinsame Fahrt wohl die Regel.“<sup>26</sup> Auf Grund der Bearbeitung von Revaler Schiffsregistern aus dem 15. Jahrhundert kommt Stieda zu folgendem Ergebnis: „Hält man daran fest, dass das verzeichnete Datum auch dasjenige des Einganges der Schiffe ist, so wären diese mit wenigen Ausnahmen in Flotten gesegelt, deren Grösse allerdings sehr verschieden war.“<sup>27</sup> Auch Saß<sup>28</sup> stellt für die Zeit um 1430 das Vorkommen großer Flotten von 29, 30 und 37 Schiffen im Verkehr mit Reval fest. Hierzu muß jedoch bemerkt werden, daß in den Quellen, die Saß und Stieda zugrunde lagen, nur sehr selten Eintragungen der einlaufenden Schiffe erfolgten, manchmal nur eine, höchstens 15 im Jahr. Die Anzahl der verzeichneten Schiffe war dann sehr groß, so daß der Eindruck entstehen konnte, die Schiffe

25) Koppe, Revals Schiffsverkehr (wie Anm. 1), S. 114.

26) Stieda, Zollbücher (wie Anm. 1), S. XCVI.

27) Ders., Schiffsregister (wie Anm. 1), S. 109.

28) Saß (wie Anm. 1), S. 41 u. 49.

seien in Flotten gesegelt. Es ist jedoch unwahrscheinlich, daß nur zu einigen wenigen Zeitpunkten Schiffe Reval anliefen. Eher scheint die Feststellung Stieda zutreffend, die von Saß nicht beachtet wird: „Unentschieden bleibt es in vielen Fällen, ob die Schiffe alle zusammen wirklich an demjenigen Tage in den Hafen einliefen, unter dem sie eingetragen sind, oder ob die Eintragung nur von Zeit zu Zeit vorgenommen wurde, d. h. alle zwischen zwei Terminen eingegangenen Schiffe an einem Tage verzeichnet wurden.“<sup>29</sup>

Für die Zeit von 1617–1624 lassen sich nur zwei größere Flotten nachweisen, die eine von 14, die andere von 13 Schiffen. Diese Schiffe sind nicht an einem, sondern an drei bis vier aufeinanderfolgenden Tagen in die Zollregister eingetragen worden. Da es sich ausnahmslos um Schiffe aus Holland handelt, ist es anzunehmen, daß sie die weite Reise nach Reval zusammen unternahmen.

Tabelle 4: Kurzzeitig zusammen anlangende holländische Schiffe

Jahr	Zeitpunkt	Zahl der holländischen Schiffe
1617	23. 4.–25. 4.	4
	1. 5.– 5. 5.	4
1618	22. 4.–24. 4.	3
	15. 5.–20. 5. um den 20. 5.	3
1620	13. 4.–18. 4.	6
	9. 5.–10. 5.	3
	21. 6.–22. 6.	3
	12. 8.–14. 8.	5
	9.10.–11.10.	4
1622	25. 4.–26. 4.	3
	7. 5.– 9. 5.	14
	4. 9.– 5. 9.	3
	30. 9.– 1.10.	3
	7.10.– 9.10.	3
1623	9. 4.–12. 4.	13
	19. 4.–22. 4.	4
	28. 4.–29. 4.	5
	1. 5.– 2. 5.	4
	9. 8.–12. 8.	3
	5. 9.–10. 9.	5

Feste, wiederkehrende Zeitpunkte für die Ankunft der holländischen Schiffe lassen sich hiernach nur schwerlich festsetzen, da die Termine zu sehr schwankten.

Die Statistik zeigt, daß sich sehr häufig nur drei oder vier Schiffe zu einem Verband vereinigten. Es ist daher sehr fraglich, ob man hier noch von „Flotten“ sprechen kann. Diese hätten nach den obigen Angaben durchschnittlich nur aus fünf Schiffen bestanden. Bei den Lübeckfahrern war die Neigung, in

29) Stieda, Schiffsregister (wie Anm. 1), S. 104.

Flotten zu segeln, noch geringer. Hier sind immer nur zwei Schiffe zusammen gefahren.

Ein Vergleich der Anzahl aller einlaufenden Schiffe mit der Zahl der holländischen Schiffe, die in Verbänden eintrafen, ergibt das folgende Bild:

Tabelle 5: Eingelaufene Schiffe – holländische Schiffe in Verbänden

Jahr:	1617	1618	1620	1622	1623
insgesamt liefen an Schiffen ein:	78	73	74	82	112
in Verbänden von mindestens drei liefen an holländischen Schiffen ein:	8	9	21	26	34
Anteil in v. H.:	10,3	12,2	28,4	31,7	30,4

Hiernach lag der durchschnittliche Anteil der in Verbänden segelnden holländischen Schiffe nur bei 22,6 v.H. Die Masse der Schiffe kam entweder zu zweit oder allein im Revaler Hafen an. Ihr Eintreffen verteilte sich ziemlich gleichmäßig über die Zeit von April bis Oktober. Wegen dieser Ergebnisse läßt sich die von Soom<sup>30</sup> vorgenommene Einteilung des Schiffsverkehrs nach dem Ein- oder Auslaufen der holländischen Flotten nicht übernehmen.

#### Die Ausgangshäfen der in Reval eingelaufenen Schiffe

Neben den Namen der Schiffer sind in den Portorienbüchern fast immer die Herkunftsorte der in Reval eingelaufenen Schiffe eingetragen. Im allgemeinen handelt es sich dabei um die Häfen, die die Schiffe zuletzt verlassen haben. Meistens sind dies auch der Heimathafen und die Wohnorte der Schiffer gewesen. Außer dem zuletzt angelaufenen Ort wird häufig zusätzlich der Heimathafen erwähnt. So finden wir z.B. verzeichnet: „Bartell Schablöck, von Rostock, jetzt von Danzig“ oder „Henrich Korßringk, von Lübeck, nun von Amsterdam“ oder „Johan Johansen, von Zerdam, nun von Helsingfors“ oder „Wybott Cornillissen, von Edam, nun von S. Hubes“ oder „Andres Andresen, von Stavern, nun von Riga“ u. a. m.

In den von uns behandelten Jahren sind insgesamt 419 Schiffe in Reval eingetroffen; so jedenfalls nach den Angaben in den Zolljournalen. 71 verschiedene Orte werden als Ausgangshäfen genannt. Davon lagen allein 48 in den Niederlanden.

30) Siehe Soom, Getreidehandel (wie Anm. 1), S. 211f.

Tabelle 6: Zahl der Schiffe nach Ausgangshäfen

Ausgangshafen	Zahl der Schiffe
Lübeck	95
Wismar	1
Rostock	4
Stralsund	5
Greifswald	2
Danzig	47
Aalborg	5
Helsingör	1
Flensburg	1
Eckernförde	6
dänische Schiffe insgesamt	13
Hamburg	14
Stockholm	1
Riga	10
Narva	33
Nyen	5
Wiborg	4
Helsingfors	2
andere finnländische Häfen	8
finnländische Schiffe insgesamt	14
Frankreich	1
St. Hubes	7
andere portugiesische Häfen	2
aus portugiesischen Häfen insgesamt	9
Amsterdam	38
Hoorn	17
Enkhuizen	8
Terschelling	8
Medemblik	6
Edam	5
Vlieland	5
Staveren	12
Harlingen	7
Molkwerum	5
andere niederländische Häfen	54
aus niederländischen Häfen insgesamt	165

Die meisten Schiffe kamen aus Lübeck (95); es folgen Danzig (47), Amsterdam (38), Narva (33), Hoorn (17), Hamburg (14), Staveren (12) und Riga (10). Aus dänischen Häfen liefen insgesamt nur 13 Schiffe ein, aus Finnland nur 14 und aus Stockholm lediglich eins. Der geringe Anteil finnischer und schwedischer Häfen erklärt sich daraus, daß der Handel zwischen diesen und Reval hauptsächlich in kleinen Schiffen, den Schuten, abgewickelt wurde, von denen die Ausgangshäfen nicht in die Zollregister eingetragen wurden.

Erstaunlich ist die geringe Zahl von Schiffen aus westfranzösischen und portugiesischen Häfen. An sich ist bekannt, daß jährlich stets beträchtliche Men-

gen an Salz von der Baie und aus Portugal, vor allem von St. Hubes (Setubal), nach Reval gelangten. Die Salzschiffe sind jedoch offensichtlich nur selten in direkter Fahrt nach Reval gesegelt. Zumeist sind sie noch in einem holländischen Hafen vor Anker gegangen. Die zuletzt angelaufenen Häfen wurden aber in der Regel in die Portorienbücher eingetragen.

Sehr hoch war die Zahl der Schiffe aus niederländischen Häfen. Sie belief sich auf 165, ihr Anteil an der Gesamtzahl betrug 39,4 v.H. Die entsprechenden Daten waren für Lübeck 22,7 v.H., für Danzig 11,2 v.H., für Narva 7,9 v.H, für Hamburg 3,3 v.H. und für Riga 2,4 v.H.

Der Schiffsverkehr Revals wickelte sich also hauptsächlich mit den Niederlanden, Lübeck, Danzig und Narva ab. Die Niederlande lagen dabei weit an der Spitze. Fast doppelt so viele Schiffe aus holländischen Häfen wie aus Lübeck trafen in Reval ein. Der Anteil der Niederlande war um 1430 noch beträchtlich niedriger gewesen<sup>31</sup>, während der Lübecks im Verhältnis zu 1380 nach Feststellungen Koppes nur geringfügig angestiegen ist. „Auf Lübeck ist ungefähr ein Sechstel bis zu einem Fünftel des Revaler Seehandels in diesen Jahren ausgerichtet gewesen.“<sup>32</sup>

Gegenüber 1430 hatte sich auch die Nordseefahrt von Portugal, Westfrankreich und den Niederlanden durch den Sund nach Reval verstärkt. Belief sie sich um 1430 auf 32,9 v.H.<sup>33</sup>, so betrug sie nun 45,2 v.H.

### Die Tonnage und Tragfähigkeit der Schiffe

Neben den Schiffsfrequenzen und den Ausgangshäfen der Schiffe vermögen die Angaben über die Ladungsmengen einige Aufschlüsse über die Schifffahrt zu vermitteln. Regelmäßig wurde in den Portorienbüchern die Tonnage der einlaufenden Schiffe in Lasten verzeichnet, sicherlich um eine Bemessungsgrundlage für die Erhebung von Gebühren zu besitzen. Aus diesem Grunde scheinen die Schiffer jedoch öfter eine geringere Ladung angegeben zu haben. Das zeigt ein Vergleich dieser Zahlen mit den eingeführten Warenmengen. Ditrich Petersens Schiff mit einer Salzladung aus St. Hubes soll eine Tonnage von 60 Last besessen haben. 77 Last Salz sind aber in Reval ausgeladen worden. Ocko Brosen aus Molkwerum gab 100 Last an und führte 125 Last ein. Meinert Cornillissen aus Medemblik gar nannte als Tonnage seines Schiffes 70 Last, verkaufte aber 101 Last Salz in Reval. Den Daten über die Schiffsladung darf folglich kein zu großer Wert beigemessen werden. Sie stellen Mindestzahlen dar; in Wirklichkeit dürften sie wohl um 20 v.H. höher zu veranschlagen sein. Das ist auch bei Aussagen über die Tragfähigkeit der Schiffe zu bedenken. Diese kann im allgemeinen mit der Tonnage gleichgesetzt werden; denn nur selten waren die Schiffe nicht voll beladen. Die Schiffer und

31) Vgl. Saß (wie Anm. 1), S. 51 u. 63ff.

32) Koppe, Revals Schiffsverkehr (wie Anm. 1), S. 137f.

33) Saß (wie Anm. 1), S. 51.

Reeder waren stets bemüht, die Ladekapazität ihrer Schiffe vollständig auszunutzen.

Nach den Eintragungen in den Zollregistern hatten die Schiffe, die Reval anliefen, zwischen 6 und 130 Last geladen. Die durchschnittliche Tonnage betrug 53,5 Last. Für den nach Lübeck eingehenden Schiffsverkehr kam Ahasver von Brandt für die Zeit um 1680 auf eine Durchschnittsgröße der Schiffe von nur 16,2 Last<sup>34</sup>. Diese niedrige Tonnagezahl aber „beruht wesentlich auf dem hohen Anteil des Verkehrs mit den dänischen und deutschen Nachbarhäfen, der größtenteils mit kleinsten Küstenfahrzeugen bewältigt wurde“<sup>35</sup>. Realistischer scheinen die von Edgars Dunsdorfs<sup>36</sup> aufgeführten Zahlen zu sein. Danach belief sich die Durchschnittsgröße in Riga verzeichneter Schiffe auf: 124 Last im Jahre 1644, 79 Last 1688 und 87 Last 1693. Die durchschnittliche Tonnage der Schiffe, die den Danziger Hafen anliefen, betrug 1688 74 Last. Diese Angaben legen die Vermutung nahe, daß man dazu übergegangen war, Schiffe mit höherer Tragfähigkeit zu bauen. Zweifellos jedoch wurden in verstärktem Maße größere Schiffe in der Frachtfahrt eingesetzt.

Von den Schiffen, die in Reval eintrafen, besaßen diejenigen aus niederländischen Häfen die größte Tonnage. Sie belief sich im Durchschnitt auf 77,9 Last, die der Schiffe aus Lübeck betrug nur 35,2 Last und die der Danziger 26,8 Last. Diese Ergebnisse zeigen einerseits, daß weite Reisen auf möglichst großen Schiffen unternommen wurden, andererseits verdeutlichen sie die Tatsache, daß die holländischen Schiffe die hansischen an Tragfähigkeit weit übertrafen.

Zu gleichen Ergebnissen ist Dunsdorfs gekommen<sup>37</sup>. Danach betrug die Durchschnittsgröße der holländischen Schiffe, die Riga anliefen, im Jahre 1688 105,8 Last, die der übrigen Schiffe nur 54,2 Last. Nach Danzig kamen im Jahre 1688 249 holländische Schiffe mit einer durchschnittlichen Tragfähigkeit von 140,4 Last und 327 andere Schiffe mit durchschnittlich 42,8 Last.

Die Überlegenheit der holländischen Schiffe beruhte auf der Entwicklung eines neuen Schiffstyps gegen Ende des 16. Jahrhunderts, der Fleute. Sie war gegenüber den früheren Schiffen länger, besaß höhere, dreigeteilte Masten und größere Segelflächen, war folglich wesentlich schneller; auch erforderte sie eine geringere Besatzung. „Mit den Fleuten hatten die niederländischen Schiffbauer die schiffbaulichen Grundlagen speziell der Handelsschiffe geschaffen, die im wesentlichen bis zur Entwicklung des Klippertyps in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts im Bau der Segelschiffe ihre Geltung behielten. Bis in das 18. Jahrhundert hinein behaupteten die Holländer die unbe-

34) von Brandt (wie Anm. 23), S. 44; Th. Wolf: Tragfähigkeiten, Ladungen und Maße im Schiffsverkehr der Hanse vornehmlich im Spiegel Revaler Quellen (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, N.F., Bd. XXXI), Köln, Wien 1986.

35) von Brandt (wie Anm. 23), S. 45.

36) Dunsdorfs (wie Anm. 24), S. 10.

37) Ebenda, S. 11.

strittene Führung im Schiffbau und blieben in der Praxis unübertroffen.“<sup>38</sup> Mit der Fleute eroberten die Niederländer den Frachtmarkt Europas und rückten zur führenden Handelsnation auf. „Die Fleuten bedeuteten für die Holländer das, was die Koggen für die Hanse in der Epoche des Aufbaus der hansischen Seeherrschaft in der Ostsee gewesen waren. Auch hier stand das überlegene Schiff am Anfang des technisch-wirtschaftlichen Fortschritts.“<sup>39</sup>

### 3. Die Schiffer

#### Die Zahl der Schiffer und ihre Heimatorte

Die beherrschende Stellung der Holländer in der Frachtfahrt wird ebenfalls deutlich, untersucht man die Portorienbücher auf die Heimatorte der Schiffer hin.

Tabelle 7: Heimatorte der Schiffer

Heimatort	Zahl der Schiffer	Anteil in v. H.
Lübeck	58	22,5
Danzig	23	8,9
Hamburg	6	2,3
Wismar	1	
Rostock	6	2,3
Stralsund	6	2,3
Greifswald	1	
Aalborg	5	1,9
Eckernförde	5	1,9
Flensburg	1	
Helsingör	1	
aus Dänemark insgesamt	12	4,6
Frankreich	1	
Amsterdam	15	5,8
aus den Niederlanden insgesamt	140	54,3

Die Heimat von vier Schiffern blieb unklar.

Von den insgesamt 258 Schiffen, die nach Reval kamen, stammten allein 140 oder 54,3 v. H. aus den Niederlanden, davon 15 oder 5,8 v. H. aus Amsterdam. Schiffer aus Riga und Königsberg und russische, finnische, schwedische, norwegische, englische, schottische, spanische und portugiesische Schiffer werden überhaupt nicht erwähnt.

Während die Ostseeschifffahrt noch zu einem relativ beträchtlichen Teil in den Händen der Lübecker und Danziger lag, dominierten die Niederländer

38) K. F. Olechnowitz: Der Schiffbau der hansischen Spätzeit (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. III), Weimar 1960, S. 14.

39) Ebenda, S. 22.

vollkommen in der Fahrt von Spanien, Portugal, Frankreich und Holland nach Reval. Darauf weisen zahlreiche Beispiele in den Zollregistern hin. Zweifellos eine Ausnahme stellt die Reise des Franzosen Willem Banny dar, der mit Ballast und Kork am 2. Juni 1620 in Reval aus Granviell in Frankreich eintraf und am 10. Juni 1620 mit Roggen, Leder und Flachs an Bord von Reval nach seinem Heimatort in See stach.

Von den 258 Schiffern werden 71 mehrfach erwähnt. 38 von diesen betrieben ausschließlich die Ostseefahrt, die restlichen 33 auch die Nordseefahrt. Der größere Anteil der Ostseefahrer ist nicht verwunderlich, war es doch für sie wegen der kürzeren Entfernungen eher möglich, mehrere Reisen jährlich nach Reval zu unternehmen.

Einige Schiffer aus Lübeck und Danzig sind besonders häufig in den Portorienbüchern verzeichnet. Hans Junge aus Lübeck ist insgesamt fünfzehnmal unter den nach Reval fahrenden Schiffern zu finden. Matthias Engelken und Arent Berckhusen aus Lübeck werden zwölfmal genannt, Simen Sißken aus Lübeck zehnmal, Jochim Timme aus Lübeck neunmal und Jacub Lichtenfeldt aus Danzig fünfmal.

Hans Junge gelangte am 11. Juni 1617 mit Salz, Kramwaren, Tuchen und Bier an Bord seines Schiffes nach Reval, wird dort nicht alle Waren abgesetzt haben, jedenfalls segelte er nach Narva, von wo er mit Ballast an Bord am 3. Juli zurückkehrte. In Reval wurde sein Schiff mit Teer beladen. Am 8. Juli verließ es den Hafen in Richtung Holland. Am 11. Oktober traf Hans Junge wieder in Reval ein.

Ebenfalls zwei Reisen unternahm Hans Junge im Jahre 1618. Mit Salz und Stückgut kam er am 18. Mai nach Reval und fuhr am 24. Mai weiter nach Wiborg. Am 30. September traf er erneut mit Salz und Tuchen in Reval ein und segelte dann nach Narva. Im Jahre 1620 befuhr er dreimal ausschließlich die Route Lübeck—Reval und zurück. Er führte Tuche und Kramwaren nach Reval ein und nahm als Rückfracht Getreide, Flachs, Leinsaat, Butter und Häute mit. 1622 und 1623 erfolgten ebenfalls drei Reisen zwischen Lübeck und Reval.

Matthias Engelken aus Lübeck traf am 10. April 1617 mit Salz, Malz, Bier und Tuchen an Bord seines Schiffes in Reval ein, fuhr von dort am 15. April nach Narva, kehrte am 10. Mai von dort zurück und verließ Reval mit einer Ladung Häute, Butter, Leinsaat und Kupfer in Richtung Lübeck. Im gleichen Jahr unternahm er noch zwei Fahrten zwischen Lübeck und Reval. Dieselben Fahrten – eine von Lübeck nach Reval, dann nach Narva, Reval und Lübeck und zwei zwischen Lübeck und Reval – erfolgten im Jahre 1618 und 1620.

Simen Sißken aus Lübeck segelte 1617 zweimal nach Reval. Von dort fuhr er einmal nach Narva und einmal nach Nyen, wo er Holz und Seife an Bord nahm. 1618 unternahm er drei Reisen nach Reval, davon gingen zwei über Narva. Im Jahre 1620 traf er am 8. September mit Salz und Branntwein von Danzig und am 14. November mit Roggen von Capurri (Koporje) in Reval

ein. 1623 segelte Simen Sißken von Lübeck einmal über Riga und einmal über Danzig nach Reval.

Auch Jochim Timme aus Lübeck fuhr von dort nach Reval, Narva und Nyen. Für 1617, 1618 und 1623 lassen sich zwei, für 1622 eine Reise nachweisen. 1620 gelangte er über Greifswald nach Reval.

Arent Berckhusen aus Lübeck traf am 25. August 1617 von Lübeck mit Salz, Kramwaren und Tuchen in Reval ein; er schiffte sich dann nach Narva ein, lud dort Flachs und kehrte am 3. Oktober nach Reval zurück. Am 7. November segelte er nach Lübeck. 1618 und 1623 erfolgten drei, 1620 und 1622 je eine Reise zwischen Lübeck und Reval. Im Jahre 1622 lief sein Schiff auch Narva an.

Jacob Lichtenfeldt war der einzige Danziger, der häufiger erwähnt wurde. Er unternahm 1617 drei und 1618 zwei Fahrten zwischen Danzig und Reval. Er brachte Salz, Branntwein, Wein und Kramwaren nach Reval und nahm dort Tran, Teer und Häute an Bord. Er war ein typischer Linienschiffer, der jahraus jahrein dieselbe Route befuhr.

Mit Ausnahme von Simen Sißken gilt dies auch – freilich mit einigen Einschränkungen – für die erwähnten Lübecker Revalfahrer. Zumeist verkehrten sie mit ihren Schiffen zwischen Lübeck und Reval. Seltener wurden noch Narva, nur in besonderen Fällen Nyen, Wiborg und Greifswald angelaufen.

### Die Zahl und Dauer der Schiffsreisen

Die oben erwähnten Schiffer stellen jedoch Ausnahmen dar. Im allgemeinen segelten die Schiffer der Ostseehäfen nur einmal jährlich nach Reval. Ungefähr 12 v.H. von ihnen fuhren zweimal dorthin, und nur die Lübecker Hans Junge, Matthias Engelken, Simen Sißken und Arent Berckhusen und der Danziger Jacob Lichtenfeldt unternahmen drei Reisen.

Als einziger Niederländer segelte Galck Johansen aus Staveren im Jahre 1623 dreimal nach Reval. Er traf dort mit Salz am 10. April und 30. Juni und mit Wein und Ballast am 8. September ein und verließ Reval nach zwei bis drei Wochen wieder, nachdem er Getreide geladen hatte. Zweimal jährlich fuhren nur sechs holländische Schiffer oder rund 4 v.H. nach Reval. In der Regel erfolgte nur eine Revalfahrt aus Spanien, Frankreich und den Niederlanden, obwohl genügend Zeit für mehrere Reisen zur Verfügung gestanden hätte.

Nur ein Beispiel findet sich in den Zollregistern für eine Fahrt von Holland und eine von Portugal nach Reval während eines Jahres. Der Schiffer Simen Cornillissen aus Winkel in Holland kam am 18. April 1620 mit einer Ladung Heringe und Wein von Amsterdam nach Reval, von wo er mit Getreide am 28. April wieder in See stach. Sicherlich segelte er mit dieser Fracht nach St. Lucas in Portugal und tauschte dort das Getreide gegen Salz. Denn am 22. Juni wurde seine Ankunft mit Salz aus St. Lucas im Portorienbuch verzeichnet. Nachdem die gesamte Salzladung von 84 Last in Reval gelöscht worden war,

fuhr Simen Cornillissen nach der finnischen Hafenstadt Borgå und lud dort Teer. Am 29. Juli lief sein Schiff wieder in den Revaler Hafen ein. Dort wurde noch Roggen an Bord genommen, und am 31. Juli ging die Fahrt zurück nach Amsterdam.

Mitunter liefen die niederländischen Schiffe auf ihrer Fahrt zum Baltikum noch andere Häfen außer Reval an, so z. B. Lübeck, Danzig, Riga, Åbo, Helsingfors, Wiborg, Borgå und Narva.

Die Dauer der Reisen war sehr unterschiedlich. Sie hing weniger von der Schnelligkeit der Schiffe als von den Windverhältnissen und den Liegezeiten ab. Für die Fahrt mit einer Salzladung aus Portugal nach Reval brauchten die Schiffe mindestens einen, manchmal über zwei Monate. Es war möglich, die Strecke Danzig—Riga in sechs, die Strecke Danzig—Lübeck in fünf und die Strecke Lübeck—Reval in acht Tagen zurückzulegen. Bei ungünstigen Windverhältnissen konnten die Reisen jedoch auch einige Wochen in Anspruch nehmen. Zu den reinen Fahrtzeiten kamen noch die Liegezeiten, die in Reval ein bis vier Wochen betragen. Die Fahrt von Reval nach Narva und zurück dauerte einschließlich Lösch- und Ladezeit zwei bis vier Wochen, die von Lübeck nach Reval und zurück zwei bis drei Monate, wovon man einen Monat als Liegezeit rechnen kann.

#### IV. Die Märkte des Revaler Außenhandels

Aus den Fahrten der Schiffe und ihren Frachten läßt sich bereits ein Bild des Revaler Außenhandels entwerfen. Aus Lübeck wurden vor allem Tuche, Salz, Kramwaren und Bier, daneben auch Hering, Malz, Spezerei, Wein, Met, Honig und Äpfel eingeführt. Als Rückfracht nahmen die Schiffe in erster Linie Häute und Pelzwerk, Flachs, Leinsaat und Butter, auch Roggen, Hanf, Garn, Wachs, Talg, Teer und Seife mit.

Von Danzig gelangten hauptsächlich Salz in Tonnen und Branntwein, daneben auch Kramwaren, Tuche, Hopfen, Wein und Blei nach Reval. Der Export nach Danzig bestand vor allem aus Tran, aber auch aus Teer, Leinsaat, Flachs, Fellen und Leder.

Der Handel der übrigen Ostseehäfen mit Reval war nur gering. Wismar, Rostock und Stralsund lieferten Bier nach Reval, Stralsund auch noch Branntwein und Malz. Nach diesen Städten wurden Leinsaat und Flachs ausgeführt.

Schiffe aus Aalborg brachten Heringe, Salz und Malz nach Reval und luden dort Flachs. Aus Flensburg kamen Tuche und Malz, aus Eckernförde Bier, Met und Malz. Dorthin ging Roggen.

Aus Narva wurden Flachs, Hanf, Butter, Fisch, Seife, Holz und Asche, aus Nyen Seife, Holz, Hafer, Gerste und Roggen importiert. Diese Waren verließen jedoch fast alle Reval wieder in Richtung Westeuropa. Zum Teil wurden sie von den fremden Schiffen direkt aus Narva und Nyen geholt. Das gilt

auch für die finnischen Waren, wie Teer, Häute, Butter und Fisch, die aus Helsingfors, Wiborg und Borgå exportiert wurden. Nach Narva gelangten Salz, Roggen, Gerste, Malz, Hering, Tuche, Branntwein und Wein, nach Finnland Salz und Roggen.

Die Ausfuhr Revals nach Stockholm bestand in Getreide und russischen Waren, wie Häuten, Handschuhen, Wachs, Flachs und Hanf. Aus Stockholm kamen Eisen, Stahl und andere Metalle.

Von Hamburg aus wurden Salz und Tuche nach Reval verschifft; dort nahm man als Rückfracht vor allem Getreide und Teer an Bord.

Der bei weitem stärkste Handelsverkehr lief zwischen den Niederlanden und Reval ab. Die Holländer beherrschten die Fahrt nach Spanien, Portugal und zur Baie, von wo sie das in Estland so sehr begehrte Salz holten. Weiterhin brachten holländische Schiffe Gewürze und Südfrüchte, Tuche, Kramwaren, Wein, Branntwein, Hering und Hopfen, daneben auch Äpfel, Zucker, Papier, Glas und Apothekerwaren nach Reval. Dort wurde das Salz gegen Getreide, fast ausschließlich Roggen, getauscht; außerdem lud man noch Flachs, Hanf, Garn, Leinsaat, Pelzwerk, Häute, Leder, Teer, Pech, Holz, Asche, Wachs, Talg, Tran und Seife.

## V. Die Schifffahrt und der Handel der Holländer

Bereits Ende des 14. Jahrhunderts betrieben niederländische Schiffer die Ostseefahrt. Sie vermittelten jedoch vor allem den Warenaustausch zwischen Livland einerseits und den Niederlanden und den französischen Salzhäfen andererseits. Ein Handelsverkehr zwischen Livland und den Niederlanden war noch nicht ausgeprägt. In immer stärkerem Maße gelang es den Holländern in der Folgezeit, die Frachtschifffahrt mit dem Handel zu koppeln. Ihr Anteil am Handel der nord- und osteuropäischen Länder mit den west- und südeuropäischen wuchs ständig. Ende des 16. Jahrhunderts überflügelten die Holländer die Hansestädte im Handel und in der Schifffahrt. Das 17. Jahrhundert wurde für die Holländer „die Zeit ihrer höchsten wirtschaftlichen Blüte. Seit der Jahrhundertwende erweiterten sie ihr Verkehrsgebiet nach allen Seiten, sie wurden zur Welthandelsmacht“<sup>40</sup>. Die Holländer brachten die Erzeugnisse aus fernen Erdteilen auf den Amsterdamer Markt, von wo die Waren an die europäischen Völker verteilt wurden. Eine der Hauptquellen des holländischen Reichtums war und blieb der Ostseehandel, vor allem der Umsatz in Getreide.

Der Aufstieg der holländischen Handelsmacht drückt sich in der Zunahme der Schiffe und des Schiffsverkehrs aus. Walther Vogel veranschlagt die Gesamtgröße der seefahrenden niederländischen Handelsflotte um 1500 auf über

40) F. Voßbehr: Die Holländer und die deutsche Hanse (Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins, Blatt XXI), Lübeck 1930, S. 86.

300 Schiffe mit 25000 Last Tragfähigkeit<sup>41</sup>. Für die Größe der deutschen (hansischen) Handelsflotte zu dieser Zeit kam Vogel auf etwa 1000 Schiffe mit 30000 Last; davon entfielen auf den Ostseeverkehr Lübecks 150 Schiffe mit 3124 Last und auf den Ostseeverkehr Danzigs 160 Schiffe mit 3500 Last<sup>42</sup>. Um 1600 soll die niederländische Flotte ohne die Fischereiflotte bereits 1200 Schiffe mit 100000 Last betragen haben<sup>43</sup>, während sich die Tragfähigkeit der deutschen Handelsflotte auf ungefähr 55000 Last belief<sup>44</sup>. Damit hatte sich die deutsche Handelsflotte seit 1500 um mehr als zwei Drittel vergrößert und ihren Gipfel erreicht. Um 1670 soll ihre Tragfähigkeit nicht mehr als 52000 Last ausgemacht haben. Die Größe der niederländischen Flotte dagegen erfuhr von 1500–1600 eine Steigerung um das Vierfache, die sich auch im 17. Jahrhundert fortsetzte. Nach Vogel erfolgte von 1600–1670 noch eine Verdreifachung des niederländischen Schiffsbestandes, der 1670 3510 Schiffe mit rund 300000 Last betragen haben soll<sup>45</sup>. Nach Auskunft der Sundzollregister passierten 1497 471, 1565 2996 und von 1646–1655 im Jahresdurchschnitt 2204 niederländische Schiffe den Sund<sup>46</sup>.

Für die Gesamtflotte Lübecks um 1600 gibt Vogel 140 Schiffe mit 9200 Last an<sup>47</sup>. Damit soll sie „für längere Zeit einen Höchststand erreicht haben, der bis ins 19. Jahrhundert nicht wesentlich übertroffen worden ist“<sup>48</sup>.

## VI. Die Waren

### 1. Die Exportgüter

#### Getreide

Unter den Ausfuhrgütern Revals nahm das Getreide sowohl der Menge als auch dem Wert nach den ersten Rang ein. Das aus Reval ausgeführte Getreide stammte fast ausschließlich aus dem estnischen Hinterland der Stadt und dem nördlichen Teil des Gouvernements Livland. Das Getreide aus dem südlichen Teil Livlands wurde aus dem näher gelegenen Riga exportiert. Die Ausfuhr von russischem Getreide über Reval ist für den in dieser Arbeit behandelten Zeitraum nicht nachzuweisen.

Am Getreidehandel in den Provinzen beteiligten sich neben ausländischen Kaufleuten oder ihren Agenten und den Städtern alle Bevölkerungsschichten.

41) W. Vogel: Zur Größe der europäischen Handelsflotten im 15., 16. und 17. Jahrhundert, in: Forschungen und Versuche zur Geschichte des Mittelalters und der Neuzeit. Festschrift Dietrich Schäfer, Jena 1915, S. 303f.

42) Ebenda, S. 279 f.

43) Ebenda, S. 306.

44) Ebenda, S. 301.

45) Ebenda, S. 319.

46) Ebenda, S. 303, 305 u. 310.

47) Ebenda, S. 292f.

48) Ebenda, S. 293.

Die Produktion und der Export von Getreide bildeten die wichtigste Einnahmequelle des Landes, die alle anderen Erwerbszweige in ihrer Bedeutung zurücktreten ließ. Für die Landbewohner war das Getreide geradezu „der Schlüssel, der ihnen den Weg zu den verschiedenen lebensnotwendigen ausländischen Konsumgütern öffnete“<sup>49</sup>. Ebenso beruhte der wirtschaftliche Wohlstand Revels auf dem jeweiligen Ernteausfall. Infolge einer Mißernte und der dadurch hervorgerufenen Verringerung der Getreidezufuhr oder infolge Einschränkung oder gar Verbots der Ausfuhr stockte das wirtschaftliche Leben der Stadt. „Von der Regierung unerwartet verhängte Ausfuhrverbote für Getreide konnten sich im Revaler Außenhandel zuweilen geradezu katastrophal auswirken, stellte Getreide doch im Grunde die Währung dar, mit der westliche Waren gekauft wurden.“<sup>50</sup> Getreideausfuhrverbote, sowohl durch Kriegszustand als auch durch Mißernten hervorgerufen, gab es z. B. in den Jahren 1615, 1622, 1623, 1626, 1628 und 1629. Man hat jedoch diese Verbote durchaus nicht immer befolgt, was sich auf Grund der Eintragungen in den Portorienbüchern nachweisen läßt. Trotz des von Gustav Adolf im April 1622 erlassenen und am 9. August desselben Jahres wieder aufgehobenen Getreideausfuhrverbotes für das ganze Reich wurde in der Zeit vom 18. Mai bis 7. August 1622 auf zehn Schiffen aus Reval Getreide exportiert.

Unter den Getreidearten, die aus Reval exportiert wurden, nahm der Roggen, wie folgende Tabelle zeigt, eine dominierende Stellung ein.

Tabelle 8: Die Getreideausfuhr (in Last)

Jahr:	1617	1618	1620	1622	1623
Jahresgesamtmenge	403	619	1602	3003	3382
Roggen	391	583	1272	2198	2131
Anteil des Roggens an der Jahresgesamtmenge in v. H.	97	94	79	73	63
Gerste	2	22	254	732	1167
Anteil der Gerste an der Jahresgesamtmenge in v. H.	0,5	3,5	16	24,5	34,5
Malz	6	11	29	–	13
Anteil des Malzes an der Jahresgesamtmenge in v. H.	1,5	2	2	–	0,5
Weizen	4	3	47	73	21
Anteil des Weizens an der Jahresgesamtmenge in v. H.	1	0,5	3	2,5	0,5
Hafer	–	–	–	–	50
Anteil des Hafers an der Jahresgesamtmenge in v. H.	–	–	–	–	1,5

49) Soom, Getreidehandel (wie Anm. 1), S. 327.

50) Ders., Handel Revels (wie Anm. 1), S. 26.

Der durchschnittliche Anteil des Roggens am gesamten jährlichen Getreideexport belief sich auf 81 v.H., der Anteil der Gerste betrug 15,7 v.H., der von Malz und Weizen je 1,5 v.H. und der von Hafer nur 0,3 v.H.

Die absoluten Exportziffern für Getreide dürften für die einzelnen Jahre noch um einige Hundert Last höher gelegen haben. Die Portorienbücher weisen nur das verzollte Getreide aus. Wir wissen jedoch, daß stets auch bestimmte Mengen unverzollten Getreides, vor allem das sog. Krongetreide, ausgeführt wurden. Dieses gelangte auf Anordnung der schwedischen Regierung aus den Kronmagazinen in den baltischen Städten entweder nach Schweden oder nach Pommern, Bremen—Verden oder Wismar, wo es zur Versorgung der schwedischen Truppen diente.

Bei der Berechnung des wertmäßigen Anteils des Getreideexports am Gesamtwert der Ausfuhr Revals ergaben sich einige Schwierigkeiten. Zunächst galt es, den jährlichen Gesamtwert zu berechnen. Hierbei konnte auf die Angaben über die jährlichen Zolleinnahmen zurückgegriffen werden, die 1,5 v.H. des Wertes der ausgeführten Waren darstellten. Eine Ausnahme bildete das Jahr 1623; denn seit Bartholomäus 1623 wurden die Waren mit 3 v.H. Zoll belegt. Ebenfalls mußte berücksichtigt werden, daß ab Bartholomäus 1623 ein Reichstaler statt wie bisher zu 48 Rundstücken nun zu 56 Rundstücken gerechnet wurde. So ergab sich für die Ausfuhr folgendes Zahlenbild.

Tabelle 9: Jährliche Zolleinnahmen und Gesamtwerte der Ausfuhr (in Reichstalern zu 48 Rundstücken)

Jahr	1617	1618	1620	1622	1623
Zolleinnahmen	734	900	1118	2014	4101
Wert der exportierten Waren	48933	60000	74533	134267	190634

Für die meisten Waren sind in den Portorienbüchern nur die Zollsätze, aber nicht die Werte angegeben. Das gilt für die einzelnen Getreidearten, für Butter, Leinsaat, Teer, Bier, Hanfsaat, Tran, Talg, Hopfen, Weine, Branntwein, Salz, Rosinen, Feigen, Korinthen, Äpfel, Hering, Honig u. a. Es handelt sich hierbei ausnahmslos um Waren, die sehr häufig in den Portorienbüchern verzeichnet sind. Aus diesem Grunde und auch weil die Preise dieser Waren sehr schwankten, erwies es sich als praktikabler, bei der Festsetzung der Zolltarife nicht mehr vom Wert der Waren, sondern von festen Zollsätzen für eine Wareneinheit auszugehen.

Die Getreidepreise waren besonders instabil. Nach Arnold Soom<sup>51</sup> erhielt der schwedische Reichsmarschall Graf Jakob De la Gardie in Reval und Wiborg für eine Last Getreide im Jahre 1622 35 Reichstaler, 1624 52 Reichs-

51) Ders., Getreidehandel (wie Anm. 1), S. 234f.

taler, 1625 49, 50, 52 und 60 Reichstaler und 1626 50 Reichstaler. 1627 bekam er in Riga für eine Last Getreide 36 Reichstaler.

Weitere Angaben über Getreidepreise des 17. Jahrhunderts finden sich bei Otto Liiv<sup>52</sup>, die hier in Auszügen wiedergegeben werden.

Tabelle 10: Roggen- und Gerstenpreise in Reval 1641–1699 (in Reichstalern pro Last)

Datum	Roggenpreis	Gerstenpreis
13.10.1641	30	28
14. 8.1643	27	–
21.12.1643	–	26
8. 2.1648	30	30
18. 1.1650	60	40
Herbst 1660	32	24
Januar 1670	15	20
Mai 1670	19	24
September 1670	16	20
1. 1.1680	19–20	24
28. 6.1680	16–17	17–18
19.12.1680	14–15	15–16
31.10.1685	28	19
27. 5.1699	50	–

Da in den Zolljournalen nicht die Werte der einzelnen exportierten Getreidemengen, sondern nur deren Zolltaxen angegeben sind, jedoch bekannt ist, daß sie 1,5 v. H. des Warenwertes ausmachen, scheint es unter Benutzung der Zolltarife möglich, die im Zeitraum von 1617–1624 geltenden Getreidepreise zu berechnen.

Tabelle 11: Zollsätze und Preise der Getreidearten in Reval 1617–1624 (in Reichstalern und Rundstücken pro Last, 1 Rtl. = 48 Rst.)

Getreideart	Zollsatz		Preis
	bis 23. 8. 1623	ab 24. 8. 1623	
Roggen	24 Rst.	1 Rtl.	33 $\frac{1}{3}$ Rtl.
Gerste	24 Rst.	1 Rtl.	33 $\frac{1}{3}$ Rtl.
Malz	24 Rst.	1 Rtl.	33 $\frac{1}{3}$ Rtl.
Weizen	1 Rtl.	2 Rtl.	66 $\frac{2}{3}$ Rtl.
Hafer	12 Rst.	24 Rst.	16 $\frac{2}{3}$ Rtl.

Für den Anteil der Getreidearten am Gesamtexport ergibt sich somit folgendes Zahlenbild:

52) Liiv (wie Anm. 1), S. 280–294.

Tabelle 12: Anteil der Getreidearten am Gesamtexport (Angaben in Reichstalern)

Jahr	1617	1618	1620	1622	1623	Durchschnittlicher Anteil der Jahre 1617–1623 in v. H.
Gesamtwert der Ausfuhr	48933	60000	74533	134267	190634	
Wert des exportierten Getreides	13566 <sup>2/3</sup>	20733 <sup>1/3</sup>	54966 <sup>2/3</sup>	102533 <sup>1/3</sup>	112600	
Anteil in v. H.	27,72	34,56	73,75	76,37	59,07	54,29
Wert des exportierten Roggens	13033 <sup>1/3</sup>	19433 <sup>1/3</sup>	42400	73266 <sup>2/3</sup>	71033 <sup>1/3</sup>	
Anteil in v. H.	26,64	32,39	56,89	54,57	37,26	41,55
Wert der exportierten Gerste	66 <sup>2/3</sup>	733 <sup>1/3</sup>	8466 <sup>2/3</sup>	24400	38900	
Anteil in v. H.	0,14	1,22	11,36	18,17	20,41	10,26
Wert des exportierten Malzes	200	366 <sup>2/3</sup>	966 <sup>2/3</sup>	–	433 <sup>1/3</sup>	
Anteil in v. H.	0,41	0,61	1,3	–	0,23	0,64
Wert des exportierten Weizens	266 <sup>2/3</sup>	200	3133 <sup>1/3</sup>	4866 <sup>2/3</sup>	1400	
Anteil in v. H.	0,54	0,33	4,2	3,62	0,73	1,88
Wert des exportierten Hafers	–	–	–	–	833 <sup>1/3</sup>	
Anteil in v. H.	–	–	–	–	0,44	0,44

Wie aus der Tabelle ersichtlich ist, betrug der wertmäßige Anteil des Getreides am Gesamtexport im Durchschnitt über 55 v.H., der des Roggens um 40 v.H. und der der Gerste um 10 v.H., während der Anteil von Malz, Weizen und Hafer am Gesamtexport ganz unbedeutend war (nicht über 2 v.H.). Einige Vergleichszahlen hierzu aus späteren Jahrzehnten finden sich bei Soom<sup>53</sup>.

Tabelle 13: Anteil des Getreides am Gesamtexport

Jahr	Gesamtwert des Exports in Rtl.	Hiervon Getreide in Rtl.	in v. H.
1640	94769	81075	85,5
1654	298256	113283	38,0
1671	203144	135128	66,5

Hiernach belief sich der durchschnittliche Anteil des Getreides am Gesamtexport sogar auf 63,3 v.H. Jedoch scheint die Schätzung Soom<sup>54</sup>, der Anteil

53) Soom, Getreidehandel (wie Anm. 1), S. 284.

54) Ebenda, S. 283.

des Getreides an der Gesamtausfuhr Revals habe 70–80 v.H. betragen, zu hoch gegriffen zu sein.

Neben Reval betrieben in mehr oder minder starkem Maße alle Städte des Ostseeraums, angefangen vom Bottnischen und Finnischen Meerbusen bis zum Sund, Getreideexport. Die Gruppe der Seestädte Liv-, Est- und Ingermanlands war nach Soom<sup>55</sup>, der sich auf die Angaben der Sundzollregister stützt, zu etwa 10–13 v.H. an der Gesamtausfuhr von Getreide aus dem Ostseeraum nach Westen beteiligt. Im einzelnen führt Soom hierzu folgende Zahlen an<sup>56</sup>:

Tabelle 14: Anteil der Seestädte Liv-, Est- und Ingermanlands an der Gesamtausfuhr von Getreide aus dem Ostseeraum nach Westen

Im Jahre 1600	13 v.H.
Im Jahre 1621	3,8 v.H.
Im Jahre 1636	10,4 v.H.
Im Jahre 1644	11,5 v.H.
Im Jahre 1655	12,4 v.H.
Im Jahre 1685	12,7 v.H.

Im schwedischen Reich mit seinen Ostseeprovinzen war die Getreideausfuhr Rigas am größten. Erst die zweite Stelle nahm Reval ein.

Tabelle 15: Der Getreideexport Revals und Rigas (in Last)<sup>57</sup>

Jahr	Reval	Riga
1600	–	3549 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1621	1957	1575 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1636	2228	5213
1644	5139	7299

Wie Edgars Dunsdorfs<sup>58</sup> festgestellt hat, besaß der Getreideexport für den Außenhandel Rigas im 17. Jahrhundert jedoch längst nicht die Bedeutung wie die Getreideausfuhr für Reval. Dem Werte nach betrug der Anteil des Getreides am Gesamtexport Rigas nur etwas über  $\frac{1}{10}$ , der Anteil von Flachs und Hanf dagegen ca.  $\frac{3}{5}$ , der von Lein- und Hanfsamen ca.  $\frac{1}{7}$  und der von Holzwaren ca.  $\frac{1}{14}$ .

Der Hauptausfuhrhafen des gesamten Ostseeraums für Getreide war freilich Danzig. Nach Wilhelm Naudé<sup>59</sup> soll von dort in den Jahren 1618–1648

55) Ebenda, S. 325.

56) Ebenda, S. 19.

57) Die Daten sind dem Buch Sooms, ebenda, S. 16ff. u. S. 274f. entnommen.

58) E. Dunsdorfs: Der Außenhandel Rigas im 17. Jahrhundert. Pirma Baltijas Vesturnieku Konferencē Riga 16.–20. 8. 1937, Riga 1938, S. 461, zit. nach: Soom, Getreidehandel (wie Anm. 1), S. 283.

59) W. Naudé: Die Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten vom 13. bis zum 18. Jahrhundert (Acta Borussica, Bd. 1), Berlin 1896, S. 347.

mindestens ebensoviel Getreide exportiert worden sein wie aus allen übrigen Ostseehäfen zusammen. Zum Vergleich werden im folgenden Zahlen über den Getreideexport Revals, Königsbergs und Danzigs angeführt.

Tabelle 16: Der Getreideexport Revals, Danzigs und Königsbergs (in Last)<sup>60</sup>

Jahr	Reval	Danzig	Königsberg
1623	3382	32915	8300
1631	1885	23092	8145
1642	2831	71868	7500

Die Absatzgebiete für das aus Reval exportierte Getreide lagen vor allem im Westen, in erster Linie in Holland. Diese Aussage läßt sich nur ganz global treffen. Die Portorienbücher ermöglichen leider keine genauen Angaben über die Verteilung des Getreides auf die einzelnen Länder und Städte. Denn häufig wird nichts über den Bestimmungsort der Frachten ausgesagt. Das trifft für das Jahr 1623 allein auf 18 Getreideschiffe zu. Günstiger sind die Verhältnisse für die Jahre 1617, 1618, 1620 und 1622. Zwar sind auch hier die Angaben über die Ausfuhr in *Allerlei Schuten nach dem Reiche Schweden Finlant Narva Also Anderswo* nicht zu verwerten, – und somit bleibt der Anteil Schwedens und Finnlands unbekannt –, jedoch erlauben die Daten über die Ausfuhr in *Alle Schiffe und Kreiern* – und diese betrug über 90 v.H. des Gesamtexports – ungefähre Aussagen über die Verteilung des Getreideexports.

Tabelle 17: Die Verteilung der Getreideausfuhr (in Last)

Jahr	1617	1618	1620	1622
Gesamtmenge	219	590	1471	2930
Holland	–	387	1229	2411
Anteil in v. H.	–	66	84	82
Amsterdam	–	387	1229	1959
Anteil in v. H.	–	66	84	67
Lübeck	44	94	128	90
Anteil in v. H.	20	16	9	3
Hamburg	–	71	68	405
Anteil in v. H.	–	12	4	14
andere Häfen	175	38	46	24
Anteil in v. H.	80	6	3	1

60) Die Daten für Danzig und Königsberg sind der Dissertation von W. Achilles: *Getreidepreise und Getreidehandelsbeziehungen europäischer Räume im 16. und 17. Jahrhundert*, Göttingen 1957, S. 65, entnommen. Die Zahlen für Reval für 1631 u. 1642 aus: Soom, *Getreidehandel* (wie Anm. 1), S. 275. Die Zahl für Reval für 1623 ist vom Vf. nach den Portorienbüchern zusammengestellt worden.

Die Statistik zeigt, daß im Durchschnitt mindestens zwei Drittel des aus Reval exportierten Getreides nach Holland, dort wiederum fast ausschließlich nach Amsterdam, gingen. Der Anteil Lübecks und Hamburgs war ungefähr gleich und lag jeweils bei ca. 10 v. H. Zu ähnlichen Ergebnissen gelangte Soom<sup>61</sup>. Jedoch müssen auch hier betreffs der Genauigkeit und Gültigkeit der Zahlen Vorbehalte gemacht werden.

Die Menge des nach Schweden und Finnland exportierten Getreides scheint zu Beginn des 17. Jahrhunderts gering gewesen zu sein. Sie kann wohl auf 5 v. H. der Gesamtausfuhr Revals geschätzt werden. Laut Soom<sup>62</sup> soll jedoch der Anteil Schwedens ab 1650 gestiegen sein und schließlich in den siebziger Jahren den Deutschlands übertroffen haben.

Hauptabnehmer des baltischen Getreides im 17. Jahrhundert war und blieb jedoch Holland. Holländischer Getreidehandel in Preußen und Livland läßt sich schon für die Zeit um 1400 nachweisen. Im Laufe der Jahrhunderte nahm die Ausfuhr estländischen Getreides immer mehr zu, das sich in Holland einen festen Markt eroberte.

Ernst Baasch hat Zahlen über die von niederländischen Schiffen durch den Sund nach Westen transportierten Getreidemengen zusammengestellt, von denen hier die für den von uns behandelten Zeitraum wichtigen angeführt seien<sup>63</sup>.

Tabelle 18: Von niederländischen Schiffen durch den Sund nach Westen transportierte Getreidemengen (in Last)

Jahr	Roggen	Weizen	Hafer	Gerste	Summe
1617	31901	3662	1161	247	36971
1618	83606	13164	6053	4247	107070
1619	81132	12636	4603	1112	99483
1620	66043	15613	7381	1308	90345
1621	68593	11626	5414	136	85769
1622	51119	5787	5253	369	62528
1623	33679	5165	4247	190	43281
1624	20210	3132	1500	384	25226

Die niederländischen Seestädte waren gezwungen, Ostseegetreide einzuführen, soll doch nach Angaben von Wilhelm Naudé<sup>64</sup> die eigene Ernte der Niederlande nur zur Ernährung eines Zehntels der Bevölkerung ausgereicht haben. Aus der Aufgabe dieser eigenen Bedarfsdeckung entwickelte sich dann ein allgemeiner Getreidehandel. Holland übernahm die Rolle des Vermittlers. Das Getreide war zumeist Transitware. Nach Aksel E. Christensen<sup>65</sup> soll

61) Soom, Handel Revals (wie Anm. 1), S. 27.

62) Ders., Getreidehandel (wie Anm. 1), S. 297.

63) E. Baasch: Holländische Wirtschaftsgeschichte, Jena 1927, S. 285.

64) Naudé (wie Anm. 59), S. 316.

65) A. E. Christensen: Dutch Trade to the Baltic about 1600. Studies in the Toll Register and Dutch Shipping Records, Copenhagen, The Hague 1941, S. 407f.

nur ein Fünftel des nach Holland importierten Getreides dort verbraucht worden sein, während vier Fünftel in andere Länder weiterverkauft wurden, und zwar nach Spanien, Italien, der Türkei, Portugal, Frankreich, England und Norwegen. Nach Angaben Naudés<sup>66</sup> segelten im Jahre 1591 etwa 400 holländische Schiffe mit Korn aus dem Osten nach Italien. 1616 hätten gleichzeitig 18 und 1621 26 niederländische Schiffe im Hafen von Venedig vor Anker gelegen. Besonders wichtige Abnehmer für das baltische Getreide waren Spanien und Portugal, von wo aus die Holländer – ebenso wie aus Frankreich – Salz als Rückfracht mitführten. Leider erfahren wir aus den Portorienbüchern nichts über den Verbleib des nach Holland importierten Getreides. Denn als Bestimmungsort wird fast ausschließlich Amsterdam genannt, das der Stapelplatz der getreideexportierenden Ostseeländer war, von wo das Getreide verteilt wurde und wo die Preisbildung stattfand. Nach Christensen machte der Getreidehandel 50–65 v.H. des gesamten holländischen Ostseehandels aus<sup>67</sup>, und in dem letzteren sollen drei Viertel des Amsterdamer Handelskapitals investiert gewesen sein<sup>68</sup>.

### Flachs, Hanf und Garn

Im Vergleich zum Getreide betrug die Ausfuhr aller übrigen Waren durchschnittlich 45 v.H. des Gesamtexports Revals. Diese setzte sich zu annähernd gleichen Teilen hauptsächlich aus dem Export von Flachs, Leinsaat, Häuten, Teer und Butter zusammen. Als wichtigeres Ausfuhrprodukt wäre auch noch Tran zu nennen. Die Ausfuhr der anderen Waren war jedoch, am Gesamtexport gemessen, unbedeutend.

In den Revaler Portorienbüchern wird zwischen zwei Flachssorten unterschieden. Normalerweise findet sich nur die Bezeichnung „Flachs“, daneben auch „Fickler Flachs“. Die letztgenannte Sorte wird von minderer Qualität gewesen sein. Der Preis hierfür betrug 18 Reichstaler pro Schiffspfund, der der anderen Sorte 20 Reichstaler pro Schiffspfund. Der „Fickler Flachs“ soll seinen Namen nach seinem Anbaugbiet, dem Kirchspiel Vigala (Fickel) im Kreise Wiek (Läänemaa) im Gouvernement Estland bekommen haben<sup>69</sup>. Der Flachs stammte zum Teil aus Rußland, zum Teil aus Estland und Livland. Er wurde vor allem nach Amsterdam und Lübeck, in geringen Mengen auch nach Schweden und Finnland ausgeführt.

66) Naudé (wie Anm. 59), S. 331f.

67) Christensen (wie Anm. 65), S. 466, Appendix G.

68) Stüve in den Mittheilungen des historischen Vereins für Osnabrück, VI, 1860, zit. nach: Naudé (wie Anm. 59), S. 379.

69) Soom, Handel Revals (wie Anm. 1), S. 28.

Tabelle 19: Die Flachsausfuhr Revals (in Schiffspfund)

Jahr	Flachs	Fickler Flachs	Summe	Wert in Rtl.	Anteil am Gesamtexport in v.H.
1617	164	50 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	214 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 194	8,57
1618	260	56	316	6202	10,33
1620	322 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	27	349 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	6937	9,31
1622	273	193	466	8940	6,66
1623	1180 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	166 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1357	26584 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	13,95

Aus dieser Statistik geht hervor, daß der durchschnittliche Anteil der Flachsausfuhr am Gesamtexport Revals bei etwa 10 v.H. lag (genau 9,764 v.H.).

Die Ausfuhr des anderen Faserstoffes, Hanf, war dagegen gering.

Tabelle 20: Die Hanfausfuhr Revals

Jahr	Schiffspfund	Wert in Rtl.
1617	60	720
1618	19 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	234
1620	43 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	522
1622	88	1058
1623	135 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1514

Ein Teil des Flachses und Hanfes wurde in Estland verarbeitet und verließ als Garn und Kabelgarn Reval. Bei dem letzteren handelte es sich um ein Halbfabrikat zur Herstellung von Tauen. Von ihm wurde im Jahre 1617 zwei Schiffspfund im Werte von 36 Reichstalern ausgeführt. Der Export von Garn ließ sich nur für zwei Jahre nachweisen. Er betrug 1617 13 Schiffspfund im Wert von 1300 Reichstalern und 1618 3 Schiffspfund und 1 Liespfund im Wert von 320 Reichstalern. Darüber hinaus wurden auch Taue aus Bast und im Jahre 1618 10 Last leere Säcke im Wert von 30 Reichstalern ausgeführt.

#### Leinsaat und Hanfsaat

Ebenfalls von größerer Bedeutung war neben dem Export von Faserstoffen der von Leinsaat und Hanfsaat. Es ist bekannt, daß diese Produkte zum Teil zur Aussaat, zum Teil auch unter dem Namen „Schlagsaat“ zur Herstellung von Öl verwendet wurden. Leider wird diese Unterscheidung in den Zolljournalen nicht vorgenommen.

Tabelle 21: Die Ausfuhr von Leinsaat (12 Tonnen = 1 Last)

Jahr	Tonnen	Wert in Rtl.	Anteil am Gesamtexport in v. H.
1617	408	5662 1/2	11,57
1618	354	4916 1/2	8,19
1620	117	1532 1/2	2,06
1622	426	5896	4,39
1623	356 1/2	4951 1/2	2,59

Hiernach betrug der durchschnittliche Anteil der Ausfuhr von Leinsaat am Gesamtexport etwa 6 v. H. (genau 5,76 v. H.). Die Ausfuhr von Hanfsaat war weit geringer. Sie belief sich im Jahre 1617 auf 12 Tonnen im Wert von 133 1/2 Rtl., 1618 auf 8 Tonnen im Wert von 89 Rtl. und 1622 auf 29 Tonnen im Wert von 322 Rtl. 1620 und 1623 wurde keine Hanfsaat exportiert.

Im Vergleich zu Riga nimmt sich die Ausfuhr Revals an Hanf, Flachs, Leinsaat und Hanfsaat recht bescheiden aus.

Tabelle 22: Die Ausfuhr von Hanf, Flachs, Leinsaat und Hanfsaat aus Riga<sup>70</sup> (Jahresdurchschnitt)

Jahr		1636–1643	1644–1651	1652–1659
Hanf	Schpf.	45638	65072	32985
Flachs	Schpf.	19946	23605	14660
Leinsaat	Tonnen	32801	47967	29260
Hanfsaat	Tonnen	48494	92765	39464

Bei Riga dominiert im Gegensatz zu Reval die Ausfuhr von Hanf und Hanfsaat über die von Flachs und Leinsaat.

### Pelze, Häute und Leder

Eine hervorragende Rolle unter den Exportgütern spielten Häute, Pelze und Leder. Diese Produkte stammten sowohl aus Estland als auch aus Rußland, Finnland und Schweden. Die Ausfuhr erfolgte vor allem nach Lübeck, doch auch nach Amsterdam. Die Zahl der Häute wurde entweder in Stück, Paar, Decher (= 10 Stück) oder Zimmer (= 40 Stück) angegeben. Mitunter wurde lediglich der Preis der Ware in die Zollregister eingetragen. Im allgemeinen ging man bei der Verzollung dieser Güter von ihrem Schätzwert aus, der sich nach der Art und Qualität der Häute richtete. Nur für häufig zur Ausfuhr gelangende Felle galt ein Festpreis, nach dem die Höhe des Zolls taxiert wurde. Dies traf für folgende Häute zu:

<sup>70</sup>) Nach G. Jensch: Der Handel Rigas im 17. Jahrhundert (Mitteilungen aus der livländischen Geschichte, 24, 2), Riga 1930, S. 132. Leider fanden sich hier keine Vergleichszahlen für den in diesem Aufsatz behandelten Zeitraum.

Tabelle 23: Häute mit Festpreisen

Bockfelle	1 Decher	8 Reichstaler
Kuhhäute	1 Decher	12 Reichstaler
Kalbfelle	1 Decher	1 Reichstaler
Lepler <sup>71</sup> (Hasenbälge)	1 Decher	16 Reichstaler
Elchhäute	1 Stück	5 Reichstaler

Tabelle 24: Die Ausfuhr von Häuten und Pelzen aus Reval<sup>72</sup> in den Jahren 1617, 1618 und 1620

Jahr	1617		1618		1620	
	Stück	Wert in Rtl.	Stück	Wert in Rtl.	Stück	Wert in Rtl.
Bockfelle	1045	836	725	580	810	648
Ziegenfelle	50	30	30	18	–	–
Schaffleder	10	16	–	–	–	–
Kuhhäute	255	306	455	466	270	324
Ochsenhäute	28	51	–	–	–	–
Kalbfelle	1300	130	790	81	300	30
Elchhäute	622	3120	178	890	143	715
Luchse	–	–	12	165	3	40
Wölfe	–	–	35	70	–	–
Füchse	22	20	104	198	20	40
Zobel	531	1370	–	–	4	20
Marder	–	–	–	–	120	95
Otter	–	–	1	1	–	–
Seehundshäute	10	8	30	7	–	–
Grauwerk <sup>73</sup>	970	73 1/2	1790	184 1/2	3640	137 1/2
Hasenbälge	875	1400	1050	1520	360	576
gesalzenes Leder	84	137	–	–	–	–
„Semische Häute“ <sup>74</sup>	–	150	–	80	–	–
andere Häute <sup>75</sup>	–	243	–	–	–	135 1/2
Summe		7890 1/2		4259 1/2		2761
Anteil am Gesamt- export in v. H.		16,13		7,10		3,70

71) Beim „Lepler“ scheint es sich um Hasenbälge zu handeln, in Anlehnung an lateinisch „lepus“. Bei Stieda, Zollbücher (wie Anm. 1), S. CXXXIII, finden sich zwei Verweise auf weiße Hasenfelle. Auffällig ist, daß diese nie in den Portorienbüchern erwähnt werden, obwohl bekannt ist, daß beträchtliche Mengen davon aus Reval exportiert wurden.

72) Zum besseren Vergleich wurden alle Warenmengen in Stück umgerechnet.

73) Grauwerk oder Feh sind die Felle von Eichhörnchen.

74) Sämischleder, das mit Fett zubereitet ist.

75) Hierzu zählen u. a. Juchten, Nerzfelle und trockenes Leder.

## Die Ausfuhr von Häuten und Pelzen aus Reval in den Jahren 1622 und 1623

Jahr	1622		1623	
	Stück	Wert in Rtl.	Stück	Wert in Rtl.
Bockfelle <sup>76</sup>	1110	888	3390	2116
Ziegenfelle	–	–	145	83
Schaffleder	–	–	–	–
Kuhhäute	445	534	320	384
Ochsenhäute	–	–	–	–
Kalbfelle	–	–	820	82
Elchhäute	556	2780	1000	5000
Luchse	17	272	–	–
Wölfe	14	21	16	32
Füchse	110	110	–	–
Zobel	12	48	–	–
Marder	176	86	–	–
Otter	85	170	–	–
Seehundshäute	–	–	40	4
Grauwerk	400	15	20060	500
Hasenbälge	15	24	670	1072
gesalzenes Leder	–	16	–	–
„Semesche Häute“	–	–	–	–
andere Häute	–	–	–	879½
Summe		4964		10152½
Anteil am Gesamtexport in v. H.		3,69		5,33

Im Durchschnitt betrug der Anteil der Häute am Gesamtexport Revals 7,19 v.H. Dem Werte nach bildeten Elchhäute, Bockfelle, Hasenbälge und Kuhhäute die wichtigsten Ausfuhrsgüter unter den Fellen.

An ledernen Fertigwaren wurden aus Reval Handschuhe exportiert. Sie stammten vor allem aus Rußland, zum geringeren Teil aus Estland. Absatzmärkte hierfür boten Schweden, Dänemark und Deutschland.

Tabelle 25: Die Ausfuhr von Handschuhen aus Reval

Jahr	Menge in Paar	Wert in Rtl.
1617	500	120
1618	2720	432
1620	–	–
1622	1600	257
1623	3155	503½

76) Für das Jahr 1623 waren in den Portorienbüchern die Bockfelle zum Teil nach ihrer Herkunft verzeichnet, und zwar wurde unterschieden zwischen finnischen, livländischen und russischen Bockfellen. Die finnischen Bockfelle machten den größten Teil der Ausfuhr aus mit allein 1940 Stück.

## Teer

Ein anderes wichtiges Ausführprodukt Revals war Teer. Er war fast ausschließlich finnischer Herkunft und wurde nach Westeuropa, vor allem nach Amsterdam, exportiert.

Tabelle 26: Die Teerausfuhr Revals

Jahr	Last	Wert in Rtl.	Anteil am Gesamtexport in v. H.
1617	415	10375	21,20
1618	269	6725	11,21
1620	53	1325	1,78
1622	59 1/2	1487 1/2	1,11
1623	416	10400	5,46

Der durchschnittliche Anteil der Teerausfuhr am Gesamtexport Revals betrug 8,15 v. H.

## Butter

Eine nicht unwesentliche Rolle in der Ausfuhr Revals spielten tierische Produkte. Hier ist neben den schon erwähnten Häuten noch hauptsächlich der Export von Butter zu nennen. Ein beträchtlicher Teil hiervon wurde aus Finnland nach Reval geschafft und von dort nach Westeuropa, in erster Linie nach Lübeck, weiterverschifft. Butter aus Estland soll nach Soom<sup>77</sup> kaum ausgeführt worden sein. Diese Feststellung trifft für unseren Zeitraum nicht zu. Die exportierten Mengen an Butter waren weitaus größer als die importierten, so daß ein erheblicher Teil aus estnischem Gebiet stammen mußte.

Tabelle 27: Die Butterausfuhr Revals

Jahr	Tonnen	Wert in Rtl.	Anteil am Gesamtexport in v. H.
1617	341	4736	9,68
1618	174 1/4	2424 1/4	4,04
1620	307 1/2	4271	5,73
1622	215 1/2	2993	2,23
1623	371	5153	2,70

Auf Grund dieser Statistik ergibt sich für die Butterausfuhr ein durchschnittlicher Anteil von 4,88 v. H. am Gesamtexport Revals.

77) Soom, Handel Revals (wie Anm. 1), S. 79.

## Tran, Talg, Wachs und Seife

An weiteren tierischen Produkten wurden aus Reval Tran, Talg und Wachs exportiert, Waren, die in erster Linie Beleuchtungszwecken dienten. Die Lampen in den katholischen Kirchen wurden z. B. mit Tran gespeist. Tran und Talg wurden in Fässern verschickt. Das Wachs wurde in großen, mit Holz beschlagenen Stücken transportiert. Beim Tran, Talg und Wachs handelte es sich um Transitgüter, die vor allem aus Rußland – ein Teil des Trans auch aus Finnland – nach Reval zur Ausfuhr gelangten. Von dort wurden sie hauptsächlich nach Lübeck und Amsterdam versandt.

Tabelle 28: Der Export von Tran, Talg und Wachs aus Reval (20 Liespfund [Lpf.] = 1 Schiffspfund [Schpf.])

Jahr	Tran		Talg		Wachs	
	Fässer	Wert in Rtl.	Lpf.	Wert in Rtl.	Lpf.	Wert in Rtl.
1617	163½	2271	–	–	15	75
1618	199	2760	110	110	5	25
1620	166	2305½	51½	51½	2	10
1622	123	1708½	255	255	14	70
1623	219	3041½	1694	1694	–	–

Des weiteren wurden geringe Mengen an Seife aus Reval ausgeführt, und zwar im Jahre 1617 26 Tafeln im Werte von 60 Reichstalern, 1618 26 Last und 8 Tafeln im Wert von 883 Rthl., 1620 1 Tafel und 1 Tonne Seife im Wert von 4 Rtl., 1622 60 Tafeln Seife im Wert von 120 Rtl. und 1623 49 Tafeln im Wert von 98 Rtl.

## Vieh, Fisch und Lebensmittel

Auch Vieh befand sich unter den Exportgütern. Im Jahre 1618 wurden 13 Pferde und 9 Kühe im Gesamtwert von 280 Reichstalern von Reval nach Rußland verschifft.

Schließlich ist die Ausfuhr von Fisch zu erwähnen. Es wurden davon exportiert: 1617 17 Last 11 Tonnen Hering, darunter 8 Last Aalborger Hering, und 1 Tonne Rotscher<sup>78</sup>, 1618 1 Last 9½ Tonnen Hering, davon 1 Last Aalborger Hering, und 1620 7 Tonnen Hering. Der Hering wurde aus Westeuropa, vor allem aus Lübeck und Amsterdam, eingeführt und gelangte hauptsächlich nach Rußland.

Wie der Hering so gehörten auch die anderen Fischarten, Hecht, Lachs, Scholle und Aal, zu den Transitgütern. Lachs und Hecht stammten in erster Linie aus Finnland, Aal aus Rußland. Lachs und Aal wurden gesalzen in Fässern, Hechte gedörrt in Bündeln und „Telgen“ verfrachtet.

78) Stockfisch, der erst gesalzene und danach getrocknete Dorsch oder Kabeljau.

An Lebensmitteln wurden von Reval aus noch unbedeutende Mengen an Fleisch, Speck, Seehundsspeck, Mehl, Haselnüssen, Erbsen, Äpfeln, Pflaumen, Honig, Zucker, Hutzucker, Essig, Rosinen und Feigen exportiert. 1618 wurden 62 Tonnen Äpfel, 1620 2 Tonnen und 1622 1 Tonne Äpfel versandt. An Honig gelangten 1617 3 Tonnen, 1618 13 Tonnen und 1623 4 Tonnen zur Ausfuhr.

### Hopfen, Gewürze und Getränke

Auch der Export von Hopfen läßt sich auf Grund der Portorienbücher nachweisen. Seine Menge belief sich auf  $\frac{1}{2}$  Schiffspfund im Jahre 1617 und jeweils 4 Schiffspfund 1618 und 1622. Der Hopfen gehörte, wie auch Äpfel, Pflaumen, Zucker, Essig, Rosinen und Feigen, zu den Importgütern Revals. Das trifft auch für die im folgenden erwähnten Waren zu.

Hier sind zunächst einige Gewürze zu nennen: Pfeffer, Anis, Driakel und Salz. Hiervon war allein die Ausfuhr von Salz bedeutend. Sie betrug 1617 75 Last, 1618 111  $\frac{1}{2}$  Last, 1622 55 Last und 1623 37  $\frac{1}{2}$  Last. Hinzu kam noch der Export von 4 Tonnen Lüneburger Salz im Jahre 1617. Das Salz fand seine Abnehmer hauptsächlich auf dem russischen Markt.

Das gleiche gilt für die aus Reval ausgeführten Getränke: Branntwein, Rheinwein, französischer und spanischer Wein, Bier, Mumme<sup>79</sup> aus Wismar und Met.

Tabelle 29: Der Export von Getränken aus Reval

Jahr	1617	1618	1620	1622	1623
Branntwein (Ohm)	$\frac{1}{4}$	26	–	2	–
Rheinwein (Ohm)	–	–	–	12	2
französischer Wein (Ohm)	48	19	5 $\frac{1}{2}$	3	4
spanischer Wein (Ohm)	1	13	–	2 $\frac{1}{2}$	–
Bier (Fässer)	76	2	1 $\frac{1}{2}$	6	–
Mumme aus Wismar (Fässer)	7	–	–	–	–
Met (Fässer)	–	2	–	–	–

### Textilien

Auch die aus Reval versandten Tuche nahmen ihren Weg vor allem nach Rußland. Auf die mannigfachen Tuchsorten soll hier nicht eingegangen werden. Dies wird bei der Behandlung der Importgüter geschehen (s. unten S. 234–238). Es seien lediglich einige Zahlen angeführt, die den Wert der Tuchausfuhr verdeutlichen. Dieser belief sich auf 225 Reichstaler im Jahre 1617, 1279 Rtl. 1618, 857 Rtl. 1620, 94 Rtl. 1622 und 1098 Rtl. 1623.

79) Ein sehr starkes Hopfenbier aus gedörrtem Malz, das von einem Braunschweiger gleichen Namens erfunden wurde.

An exportierten Kleidungsstücken waren in den Zollregistern Filzmäntel, Hüte und Gürtel verzeichnet.

### Metalle, Metallgegenstände und Kramwaren

Relativ zahlreich war die Menge der aus Reval ausgeführten Metalle und Metallgegenstände, ihr Anteil am Gesamtexport aber war ganz unbedeutend.

Tabelle 30: Die Ausfuhr von Blei, Eisen, Kessel und Glockenspeis<sup>80</sup> aus Reval (1 Schpf. = 20 Lpf.)

Jahr	1617	1618	1620	1622
Blei	1 Schpf.	18½ Schpf. 3 Lpf.	1 Schpf. 3 Lpf.	8 Schpf. 15 Lpf.
Eisen	–	10½ Schpf.	–	3 Schpf.
Kessel	45 Lpf.	24½ Lpf.	2 Lpf.	–
Glockenspeis	26 Schpf. 12 Lpf.	9 Lpf.	1 Schpf. 16 Lpf.	16 Lpf.

Im Jahre 1623 wurde an Metallen nur 34 Schiffspfund Blei aus Reval ausgeführt.

Neben Blei und Eisen befanden sich auch Kupfer, Messing, Blech, Eisendraht, Unzengold (Golddraht) und an Metallwaren Messer, Grapengut<sup>81</sup>, Haken und Ösen unter den Exportgütern. So wurden im Jahre 1618 3 Pfund Unzengold im Werte von 45 Reichstalern nach Rußland verschickt.

Schließlich ist noch die Ausfuhr von Gewehren und Pistolen, Pulver – hier wird es sich um Schießpulver gehandelt haben –, Papier, Glas, Bernstein, Terraß<sup>82</sup>, Kratz- und Schmutzbürsten und anderen in Deutschland hergestellten Kramwaren zu erwähnen, die in den Portorienbüchern im allgemeinen unter den Begriff „Krämerei“ oder „Nürnberger Krämerei“ subsumiert werden.

Für den Glasexport seien noch einige Daten genannt: 1617 wurden 3½, 1618 1½, 1620 1 und 1622 6½ Kisten Glas aus Reval versandt.

## 2. Die Importgüter

### Salz

Unter den Importgütern Revals nahm das Salz, was die Menge, nicht aber den wertmäßigen Anteil an der Gesamteinfuhr betrifft, die erste Stelle ein. Wegen seiner Eigenschaft als Konservierungsmittel und Speisewürze und auch

80) Glockenspeis ist eine Legierung.

81) Grapen sind die in Holland und Niedersachsen gegossenen Eisentöpfe mit zu meist drei Füßen.

82) Terraß, Tarras oder Traß ist eine vulkanische Tufa, die zur Herstellung von Mörtel diene.

als Heilmittel gegen Krankheiten und Seuchen war es sehr begehrt. Es stellte eine ausgesprochene Massenware dar und war ein Konsumgut ersten Ranges. Da Estland keine Salinen besaß, war die Einfuhr von Salz von immenser Bedeutung für die Versorgung der Bevölkerung.

Bei dem nach Reval importierten Salz handelte es sich fast ausschließlich um spanisches und französisches Meersalz. Die Einfuhr von Lüneburger Salz war verschwindend gering. Herkunftsort des französischen Salzes, im allgemeinen unter dem Namen Baiensalz bekannt, war vor allem die Baie, die Bucht von Bourgneuf südlich von Nantes unterhalb der Loiremündung, wo man das grünlich-graue Meersalz in zahlreichen Salzteichen, den marais salans, gewann. Neben Bourgneuf lud man auch Salz in Brouage südlich von Rochefort in der Nähe der Garonne-Mündung, in St. Martin, Oléron und Charente in der Mündung des gleichnamigen Flusses.

Das spanische Salz stammte von der Westküste der gesamten Pyrenäischen Halbinsel. Ein Unterschied zwischen eigentlich spanischem und portugiesischem Salz wurde in den Portorienbüchern nie gemacht, wohl wegen der Tatsache, daß Portugal von 1580–1640 mit Spanien in Personalunion vereinigt war. Beim spanischen Salz handelte es sich überwiegend um Salz aus Portugal, insbesondere aus dem an der Mündung des Sandao gelegenen kleinen Hafen Setubal, der auch unter dem Namen St. Hubes oder St. Ybes bekannt war. Das spanische Salz war in Est- und Livland sehr gefragt. Es war reiner und weißer als das französische Salz, reichte aber natürlich längst nicht an die Qualität des Lüneburger Salzes heran, das aber auch am teuersten war. Die Unterscheidung zwischen spanischem und französischem Salz wird in den Zolljournalen aber nur in den Jahren 1623 und 1624 gemacht. In dem vorher liegenden Zeitraum wird wohl das Lüneburger Salz gesondert notiert, ansonsten findet aber nur eine Differenzierung nach der Art der Verpackung oder Verfrachtung statt. Es wird unterschieden zwischen losem, in Tonnen und in Säcken eingeführtem Salz.

Nach den Zolltaxen ergaben sich für die einzelnen Salzarten folgende Preise:

1 Last loses Salz = 13 Reichstaler  $42\frac{2}{3}$  Rundstücke

1 Last französisches Salz = 13 Rtl.  $42\frac{2}{3}$  Rst.

1 Last Salz in Säcken =  $16\frac{2}{3}$  Rtl.

1 Last Tonnensalz =  $16\frac{2}{3}$  Rtl.

1 Last spanisches Salz =  $16\frac{2}{3}$  Rtl.

1 Last Lüneburger Salz =  $66\frac{2}{3}$  Rtl.

1 Tonne Lüneburger Salz = 5 Rtl.  $26\frac{2}{3}$  Rst.

Ab 24. August 1623 waren die Preise einiger Salzarten gestiegen. Fortan galt:

1 Last Tonnensalz = 22 Rtl.  $10\frac{2}{3}$  Rst.

1 Last spanisches Salz = 22 Rtl.  $10\frac{2}{3}$  Rst.

1 Last Lüneburger Salz = 100 Rtl.

1 Tonne Lüneburger Salz =  $8\frac{1}{3}$  Rtl.

Leider erlauben aus den obengenannten Gründen die Eintragungen in den Portorienbüchern keine genauen Aussagen über die Herkunft und damit über die Anteile des nach Reval importierten französischen und spanischen Salzes. Die Behauptung Sooms<sup>83</sup>, die Einfuhrmenge des spanischen Salzes sei stets größer als die des französischen gewesen, wird gestützt durch die uns vorliegenden Zahlen für das Jahr 1623. Danach wurden 329½ Last spanisches und nur 194 Last französisches Salz eingeführt. Dieses eine Datum berechtigt aber keinesfalls zu einer Verallgemeinerung. Dagegen erlauben die Angaben über die Gesamtdurchfuhr von Salz durch den Sund den gegenteiligen Schluß, daß auch nach Reval hauptsächlich französisches Salz importiert worden ist.

Tabelle 31: Salzdurchfuhr durch den Sund in der Zeit von 1562–1657<sup>84</sup> (in Last)

Jahr	Gesamtmenge	französisches Salz	spanisches und portugiesisches Salz
1562–1569	244645½	131851,5	66381,5
1574–1579	154011¼	37617,5	74411
1581–1590	173483	66116,5	91666
1591–1600	255626½	80550,5	110750,5
1601–1610	269921½	128329,5	82478
1611–1620	211095¼	112946	103880,5
1621–1630	283946½	175409	29686
1631	20173	8473	4939
1633	19573	10798	2309
1635–1640	159869½	90826	25431
1641–1650	290181	151578	88682
1651–1657	128563	74608	24365
Durchschnitt jährlich	24844	12012	7931

Der Salzimport nach Reval geschah hauptsächlich durch holländische Schiffe. Zumeist ist in den Zollregistern Amsterdam, seltener Lübeck als Ausgangsort der Salzschniffe angegeben. Die folgenden Statistiken verdeutlichen die Vorherrschaft der Holländer im Salzhandel.

83) Soom, Handel Revals (wie Anm. 1), S. 35.

84) Nach A. Braun: Der Lübecker Salzhandel bis zum Ausgang des 17. Jahrhunderts, Diss. Hamburg o.J., Anlage VI (ungedruckt).

Tabelle 32: Salzdurchfuhr durch den Sund in der Zeit von 1562–1657<sup>85</sup> (in Last)

Jahr	Gesamtmenge	auf niederländischen Schiffen	auf lübischen Schiffen
1562–1569	244645 1/2	162319,5	14047
1574–1579	154011 1/4	78618,5	19074
1581–1590	173483	121882	36056
1591–1600	255626 1/2	147359	40366
1601–1610	269921 1/2	173554	41259,5
1611–1620	211095 1/4	229528,5	12656,5
1621–1630	283946 1/2	234457,5	14663,5
1631	20173	13371	2334
1633	19573	14394	1834
1635–1640	159869 1/2	129284	12534
1641–1650	290181	196252	16388
1651–1657	128563	89169	18234
Durchschnitt jährlich	24844	17867	2580

Tabelle 33: Schiffsverkehr mit Setubal<sup>86</sup>

Jahr	Gesamtschiffs- verkehr	Holländische Schiffe		Lübische Schiffe	
		absolut	in v. H.	absolut	in v. H.
1560–1569	544	420	77,21	7	1,29
1574–1580	764	395	51,7	120	15,71
1581–1590	949	400	42,15	205	21,6
1591–1600	1090	719	65,96	130	11,93
1601–1610	711	237	33,33	214	30,1
1611–1620	1324	1190	89,88	64	4,83
1621–1630	213	28	13,15	91	42,73
1631–1640	271	134	49,45	105	38,75
1641–1650	403	307	76,18	85	21,09
1651–1657	230	107	46,52	31	13,09
Durchschnitt jährlich	69	42	60,87	11	15,94

Hiernach betrug der Anteil der holländischen Schiffe, die in dem portugiesischen Setubal Salz luden, im Durchschnitt 60 v. H., und ihre Zahl war um ein Vierfaches größer als die der lübischen. Ähnlich dürfte die Situation im Baiensalzhandel gewesen sein.

Die in den Revaler Hafen einlaufenden Salzschiffe nahmen gewöhnlich als Rückfracht Roggen an Bord. Auf die engen Beziehungen zwischen Salz und Getreide sowohl im Handel als auch in der Frachtfahrt haben schon Mick-

85) Ebenda.

86) Ebenda, Anlage VII. Die Durchschnittswerte wurden vom Vf. errechnet.

witz<sup>87</sup>, Christensen<sup>88</sup> und Soom<sup>89</sup> hingewiesen. „Salz und Getreide waren annähernd gleichwertige Güter, deren Produktions- und Konsumtionsgebiete sich gegenseitig an den beiden Endpunkten der großen holländischen Schifffahrtsstraße befanden.“<sup>90</sup> Sowohl das Getreide als auch das Salz beanspruchten einen großen Laderaum. Darüber hinaus bestand zumeist ein festes Preisverhältnis zwischen beiden Waren<sup>91</sup>, so daß häufig unter Umgehung von Barzahlung ein regelrechter Tausch zwischen Salz und Roggen stattfand. Salz und Getreide bildeten gewissermaßen „die Achse, um die sich der dortige Handel in der Hauptsache drehte“<sup>92</sup>. Waren Getreideausfuhrverbote verhängt worden, konnte ein empfindlicher Mangel in der Versorgung der Bevölkerung mit Salz auftreten. Das gleiche galt bei Mißernten und in Kriegsjahren.

In dem in dieser Arbeit behandelten Zeitraum unterlag die Einfuhr von Salz nach Reval, wie folgende Tabelle zeigt, keinen abnormen Schwankungen.

Tabelle 34: Die Salzeinfuhr Revals<sup>93</sup>

1 Last Meersalz (= loses, französisches, spanisches, portugiesisches Salz, Tonnensalz und Salz in Säcken) = 18 Tonnen; 1 Last Lüneburger Salz = 12 Tonnen

Jahr	1617	1618	1620	1622	1623	Durchschnitt	
						Last	Wert in Rtl.
loses Salz						943	12986
Last	866 1/2	803	1082 1/2	780 1/2	1184		
Wert in Rtl.	12034 1/2	11152 1/2	14618 <sup>94</sup>	10682 1/2 <sup>95</sup>	16444 1/2		
Tonnensalz						304	5450
Last	257	243	164	271 1/2	584 1/2		
Wert in Rtl.	4283 1/3	4050	2733 1/3	4525	11658 <sup>96</sup>		
Lüneburger Salz						1,5	119
Tonnen	51	20	–	6	24		
Wert in Rtl.	287 1/2	111	–	33 1/3	161 1/3 <sup>97</sup>		
Summe: Last	1128	1047 1/2	1246 1/2	1052 1/2	1770 1/2	1249	18555
Wert in Rtl.	16605 1/3	15313 1/2	17351 1/3	15241	28264		

87) Mickwitz, Handelsbücher (wie Anm. 1), S. 51f.

88) Christensen (wie Anm. 65), S. 380f.

89) Soom, Handel Revals (wie Anm. 1), S. 26.

90) Mickwitz, Handelsbücher (wie Anm. 1), S. 51.

91) Vgl. ebenda, S. 51f. Dort stellt Mickwitz für die Zeit von 1525–1554 fest, daß man in Reval im allgemeinen 1 3/4 Last Salz gegen 1 Last Roggen tauschte.

92) Soom, Getreidehandel (wie Anm. 1), S. 306.

93) Wegen Preisgleichheit wurde das im Jahre 1623 importierte französische Salz zu dem losen Salz, das spanische Salz und das Salz in Säcken zu dem Tonnensalz gezählt.

94) Bei der Errechnung des Wertes wurden nur 1052 1/2 Last berücksichtigt, da ca. 30 Last unverzollt geblieben waren.

95) Nur 769 Last wurden berücksichtigt, da 11 1/2 Last nicht verzollt wurden.

96) Für nach dem 24. 8. 1623 importierte 345 Last Salz wurde ein höherer Preis (22 Rtl. 10 2/3 Rst.) zugrunde gelegt.

97) Für 10 Tonnen galt ein höherer Preis (8 1/3 Rtl.).

Im Durchschnitt wurden 1249 Last Salz pro Jahr nach Reval importiert; davon waren nur 1,5 Last Lüneburger Salz. Aus einer Zusammenstellung Sooms<sup>98</sup> von 13 Daten ergab sich für das gesamte 17. Jahrhundert ein noch niedrigerer Durchschnittswert von 976 $\frac{1}{2}$  Last. Die Einfuhr von Lüneburger Salz belief sich danach auf 3 Last.

In früheren Jahrhunderten waren die importierten Salz mengen weitaus größer. Saß errechnete für die Zeit von 1426–1428 einen durchschnittlichen Betrag von 2500 Last<sup>99</sup>. Von 1540–1567 wurden pro Jahr im Durchschnitt sogar 5230 $\frac{1}{2}$  Last Salz nach Reval eingeführt<sup>100</sup>. Hiervon ging jedoch stets der größte Teil nach Rußland weiter. In dem Maße wie Narva eine stärkere Stellung im Rußlandhandel erlangte und der russische Transithandel über Reval abnahm, verringerte sich auch der Salzimport Revals. Die eingeführten Salz mengen dienten schließlich in unserem Zeitraum fast nur noch zur Versorgung des estnischen Marktes. Der Salzexport Revals nach Rußland und Finnland, in dem dieses Produkt fast ganz fehlte, war nur sehr gering.

Das Salz nahm zwar mengenmäßig den größten Anteil an dem Revaler Import ein, wäre aber dem Werte nach erst an dritter Stelle hinter der Tuch- und der Weineinfuhr zu nennen. Dies verdeutlicht die folgende Tabelle.

Tabelle 35: Der Wert der Revaler Salzeinfuhr

Jahr	Last	Wert in Rtl.	Wert des Gesamtimports in Rtl.	Anteil des Salzes am Gesamtimport in v.H.
1617	1128	16605 $\frac{1}{3}$	110667	15,0
1618	1047 $\frac{1}{2}$	15313 $\frac{1}{2}$	92133	16,6
1620	1246 $\frac{1}{2}$	17351 $\frac{1}{3}$	99200	17,5
1622	1052 $\frac{1}{2}$	15241	125800	12,1
1623	1770 $\frac{1}{2}$	28264	193300	14,6

Hiernach betrug der wertmäßige Anteil des Salzes am Gesamtimport Revals im Durchschnitt nur 15,2 v.H.

## Tuche

Textilien und Galanteriewaren einerseits und Getränke andererseits stellten mit etwa gleich großen Anteilen an der Gesamteinfuhr Revals die dem Werte nach wichtigsten Importgüter dar. An Textilien sind vor allem Tuche, weniger fertige Bekleidungsartikel eingeführt worden. In den Portorienbüchern ist eine Vielzahl von Stoffen verzeichnet, unterschieden nach Gewebeart, Produktionsstätte, Farbe, Qualität und Preis<sup>101</sup>. Die nach Reval importierten Tu-

98) Sooms, Handel Revals (wie Anm. 1), S. 36.

99) Saß (wie Anm. 1), S. 78f.

100) Diese Zahl ist vom Vf. auf Grund der Angaben bei Mickwitz, Handelsbücher (wie Anm. 1), S. 47, errechnet worden. Hierbei handelte es sich nur um Baiensalz.

101) Siehe das Verzeichnis der Tuche im Anhang, unten S. 253f.

che stammten aus Deutschland, den Niederlanden, England, Frankreich und Italien. An deutschen Stoffarten, die im allgemeinen zu den billigeren Tuchen gehörten, sind z. B. zu nennen: Walsroder, Salzwedeler, Meißner, Göttinger, Lübecker, Hamburger, Buxtehuder, Stendaler, Chemnitzer und Schlesischer Stoff. Englische Tucharten waren Dosinken, Boy, Kirsey, Perpetuan und Serge<sup>102</sup>. Sie gehörten hauptsächlich einer mittleren Preisklasse an. Zumeist sehr teuer waren französische, italienische und holländische Seidenstoffe.

Die Tuche aus England wie auch aus Frankreich und Italien sind nie direkt aus ihrem Herkunftsland auf einheimischen Schiffen nach Reval gelangt. So ist in den Zollregistern z. B. kein englischer Hafen als Ausgangsort für ein in Reval eingelaufenes Schiff angegeben. Vielmehr fand auch der Tuchhandel unter Vermittlung der Holländer und Lübecker statt. Vor allem die letzteren versorgten den Revaler Markt mit Stoffen.

Während wir laut den Eintragungen in den Portorienbüchern relativ gut über die Heimathäfen der mit Tuchen befrachteten Schiffe unterrichtet sind, bleiben uns die Produktionsstätten der Stoffe weitgehend unbekannt. Zumeist wird nämlich nur die Stoffart angegeben<sup>103</sup>, wie z. B. Bomsin, Dirdumdei, Kanefas<sup>104</sup>, Macheier, Schirdock, Trip, Kirsey, Dosinken, Boy, Perpetuan, Futtertuch, Packlaken, Kartegk, Parchent, Rasch, Samt, Taft, Saye, Stall, Puck, Florett, Atlas, Grofgrön, Serge, Dwelck (Zwillich, Drillich), oder es wird nach Qualität (z. B. rauher oder glatter Samt, feines Laken, feiner Purpur, *aller clor Taft, clor laken, futter boy, gemen grofgen, wullen trip, lin trip*) oder nach Farbe unterschieden (z. B. *clor laken, maigrün, violett, Lavendel farben, Carmesin Rot, Carmesin Purpur, fürstenfarb, silberfarben, Color laken, rotes feines Laken, Karmesin Samt, feines carmesien graw*). Auch dort, wo wir nach Orten benannte Stoffe vorfinden, können wir nicht absolut sicher sein, ob dieser Stoff auch in dem besagten Ort produziert worden ist. Auf diese Tatsache hat schon Fritz Renken<sup>105</sup> hingewiesen. Er führt hierzu einige bei Rudolf Häpke und Georges Espinas verzeichnete Fälle an<sup>106</sup>. Danach wurden in Brügge „Valentinsche saye“ und „saye von St. Omer“ hergestellt<sup>107</sup>, und in Arras verfertigte man „draps de Maubeuge, de Vallenciennes, de Cambrai et de Ghistelles“<sup>108</sup>. Renken ist der Auffassung, daß es sich hierbei nicht nur um

102) Serge, Sersche oder Sarsche, nach J. Ch. Schedel: Waaren-Lexikon, 2 Bde., 4. Aufl. Offenbach am Mayn 1814, ein wollenes geköpertes Zeug.

103) Siehe das Verzeichnis der Tuche im Anhang, unten S. 253f.

104) Nach Schedel (wie Anm. 102) ein Gewebe aus Flachs, Hanf oder Baumwolle.

105) F. Renken: Der Handel der Königsberger Großschäfferei des Deutschen Ordens mit Flandern um 1400 (Abhandlungen zur Handels- und Seegeschichte, N. F., Bd. V), Weimar 1937, S. 110.

106) Ebenda, S. 110, Anm. 9.

107) R. Häpke: Brügges Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt, Berlin 1908, S. 29, Anm. 7.

108) G. Espinas: La draperie dans la Flandre française au moyen-âge, 2 Bde., Paris 1923, hier Bd. II, S. 262.

„Fälle häufiger Nachahmungen, sondern mehrfach um erlaubte oder gar erwünschte gleichartige Produktion“ gehandelt habe<sup>109</sup>. Hans Jordan meint, daß diese „Möglichkeit der Verfertigung fremder Tucharten in anderen Städten ... wohl ausgeprägter und üblicher gewesen ist, als wir nach wenigen erhaltenen Quellen vermuten können“<sup>110</sup>.

Wegen der so vielfältigen Bezeichnungen der Stoffe ist es nicht möglich, eine Einteilung etwa nach Gewebeatart oder Produktionsstätte vorzunehmen. Die Angaben in den Portorienbüchern ermöglichen es jedoch, eine Differenzierung nach Menge und Wert der eingeführten Tucharten vorzunehmen. Aus der Vielzahl der Stoffe sind nur die gängigsten ausgewählt und in der nebenstehenden Tabelle 36 zusammengestellt worden.

Die Statistiken zeigen, daß die Mehrzahl der nach Reval importierten Tuche aus Deutschland stammte. Nimmt man anhand der Preisangaben des Verzeichnisses der Tuche im Anhang eine Unterscheidung in drei Preisklassen vor – und zwar soll die erste alle Tuche bis zu 12 Reichstaler pro Stück, die zweite die Stoffe bis zu 50 Rtl. pro Stück und die dritte alle Tuche ab 51 Rtl. pro Stück umfassen – und ordnet man die in Tabelle 36 aufgeführten Stoffe den einzelnen Preisklassen zu, so ergibt sich ein Überwiegen der billigen Sorten gegenüber denen mittlerer Preislage und ein Fehlen der teuren Sorten. Letzteres kommt allerdings nur dadurch zustande, daß die teuren Tuche wegen ihrer Seltenheit gar nicht erst Eingang in die Tabelle gefunden haben. Berücksichtigt man sowohl diese als auch die anderen noch in den Zollregistern verzeichneten Arten der unteren und mittleren Preisklasse, ergibt sich, daß ungefähr 70 v.H. der nach Reval importierten Tuche der unteren, 25 v.H. der mittleren und 5 v.H. der oberen Preisklasse angehörten. Diese Daten entsprechen den Feststellungen Renkens<sup>113</sup> über den Tuchhandel des Deutschen Ordens, daß nämlich die Stoffe, die am häufigsten eingekauft wurden, zu den billigen und mittleren Sorten zählten. Dagegen erweist sich für unseren Zeitraum die Behauptung Sooms<sup>114</sup> als unzutreffend, daß bei der Einfuhr von Textilien nach Reval die Luxusartikel überwogen.

Die Tatsache, daß die billigen Tucharten den Markt beherrschten, berechtigt aber nicht zu der Folgerung Fritz Rörigs<sup>115</sup>, daß die breiten Schichten der Bevölkerung durch den Fernhandel mit Tuchen versorgt worden seien. Mickwitz hat dagegen festgestellt, daß das eingeführte Tuch „im Leben der Bevölkerung Estlands eine sehr geringe Rolle gespielt [hat], nur ein ganz kleiner

109) Renken (wie Anm. 105), S. 110.

110) H. Jordan: Das Textilgewerbe in der mittelalterlichen Grafschaft Flandern. Seine räumlichen Beziehungen und Zusammenhänge, Diss. Marburg 1932, S. 27, zit. nach Renken (wie Anm. 105), S. 110 (gedruckt Bochum-Langendreer 1932).

113) Renken (wie Anm. 105), S. 131.

114) Soom, Handel Revels (wie Anm. 1), S. 36.

115) F. Rörig: Mittelalterliche Weltwirtschaft, in: ders.: Wirtschaftskräfte im Mittelalter, Köln, Graz 1959, S. 356–360.

Tabelle 36: Der Tuchimport Revals

Jahr Tuchart	1617		1618		1620		1622		1623		Summe	
	Stück	Rtl.	Stück	Rtl.	Stück	Rtl.	Stück	Rtl.	Stück	Rtl.	Stück	Rtl.
Salzwedeler Puck <sup>111</sup>	284	2272	169	1352	131	1048	275	2200	169	1352	1028	8224
30 Rtl.	6	180	129	3870	214 1/2	6435	308 1/2	9255	103	3090	761	22830
25 Rtl.	132	3300	2 1/2	62 1/2	–	–	–	–	12 1/2	319	147	3681 1/2
Walsroder	165	660	68	272	141	564	133	532	124	496	631	2524
Lübecker Grau	239	956	85	340	121	484	95	380	70	280	610	2440
Garlaus	51	204	126	504	95	380	73	292	52	208	397	1588
Dosinken	43 1/2	1392	29 1/2	944	46 1/2	1488	156	4992	115 1/2	3696	391	12512
Rapins	82	492	42	252	58	348	83	498	54	324	319	1914
Packlaken <sup>112</sup>	54	2160	33	1320	60 1/2	2415	84 1/2	3340	48 1/2	1600	280 1/2	10835
Meißner	30	360	36	432	38	456	110	1320	41	492	255	3060
Dirdumdei	19	190	56	560	84	840	47	470	11	110	217	2170
Göttinger	24	144	21	126	34	204	39	234	26	156	144	864
Kirsej	10	160	11	172	13	148	28 1/2	456	45	720	107 1/2	1656
Schops												
Laken	–	–	3 1/3	40	15	180	37	444	10	116	65 1/3	780
Zweifeler	31	372	16	192	6	72	10	120	1	12	64	768
Summe		12842		10438 1/2		15062		24533		12971		75846 1/2
übrige Tuche		6265 1/2		3447		9485		12592		20657 1/2		52447
Gesamt		19107 1/2		13885 1/2		24547		37125		33628 1/2		128293 1/2

Bruchteile der Einwohner ist durch den Fernhandel mit Tuch für den täglichen Gebrauch versorgt worden“<sup>116</sup>.

Eine abschließende Klärung der Frage, ob das durch den Fernhandel importierte Tuch eine Luxus- oder Massenware gewesen ist, hätte zur Voraussetzung, daß die Endverbraucher des Tuches festgestellt werden könnten. Hierzu wäre es erforderlich, die Revaler Kaufmannsbücher, vor allem die Bauernschuldbücher, zu untersuchen.

Die Tuche stellten den Hauptanteil unter den nach Reval eingeführten Textilien. Neben Wein waren sie die dem Werte nach wichtigsten Importgüter. Wie aus der folgenden Tabelle hervorgeht, betrug der durchschnittliche Anteil der Stoffe an der Gesamteinfuhr Revals 21,89 v.H. Beim Salz belief sich die entsprechende Zahl auf 15,2 v.H.

Tabelle 37: Der Tuchimport nach Reval (in Rtl.)

Jahr	Wert des Gesamtimports	Wert des Tuchimports	Anteil am Gesamtimport in v. H.
1617	110667	19107 1/2	17,27
1618	92133	18885 1/2	20,50
1620	99200	24547	24,75
1622	125800	37125	29,51
1623	193300	33628 1/2	17,40

Die statistischen Angaben über den Wert der Tucheinfuhr stellen Mindestzahlen dar. Einige Posten konnten nicht erfaßt werden, weil sie in den Zolljournalen zusammen mit anderen Waren aufgeführt wurden. Der wirkliche Wert der importierten Stoffe dürfte um durchschnittlich 1000 Reichstaler pro Jahr höher gewesen sein.

Ein Teil der nach Reval eingeführten Textilien ist weiter nach Rußland gegangen. Genaue Angaben hierüber lassen sich aber nach den Angaben der Portorienbücher nicht machen.

### Bekleidungsartikel und Galanteriewaren

Neben den Tuchen gelangten auch stets einige fertige Bekleidungsartikel sowie andere Textilien und auch allerhand Galanteriewaren nach Reval. Diese Güter stammten zum großen Teil aus Deutschland und wurden fast ausschließlich aus Lübeck importiert. Die Zolllisten verzeichnen die Einfuhr von Röcken, Frauenhosen, Futterhemden, Filzmänteln, Filzhüten, Bauernhüten, Hauben, Mützen, Hutbändern, Schuhen, Stiefeln, Pantoffeln, Strümpfen, Strumpfbändern, Seidenbändern, Leibriemen, Messinggürteln, „Nesteln“<sup>117</sup>,

116) Mickwitz, Luxus- oder Massenware (wie Anm. 1), S. 248.

117) Nach K. Schiller, A. Lübben: Mittelniederdeutsches Wörterbuch, 6 Bde., Bremen 1875ff.: Schnur, schmales Band oder Riemen.

„Senckeln“<sup>118</sup>, Schnüren, Filz, Baumwolle, Schurwolle, „Bettsbühen“<sup>119</sup>, Tischdecken, Tafellaken, Matten, Pferdedecken, Garn, Zwirn, Beuteln, Taschen, Braunschweiger Decken und Leinwand, „Riselscher Krämerei“<sup>120</sup>, Teppichen, Tapeten, Knöpfen, Perlen, Korallen, Ketten, Posamenten, Unzen-gold und Unzensilber.

## Getränke und Hopfen

Die Getränkeinfuhr nach Reval in der Zeit von 1617–1624 war sehr bedeutend. Ihr Gesamtwert entsprach ungefähr demjenigen des Textilienimports. Die Preise der Getränke waren relativ hoch<sup>121</sup>. Dies wird deutlich, vergegenwärtigt man sich, daß 1618 für eine Kuh 5 Reichstaler und für ein Pferd 10 Rtl. gerechnet wurden, was dem Preis von ungefähr 11 zw. 22 Liter Rheinwein oder spanischem Wein oder von  $\frac{1}{20}$  bzw.  $\frac{1}{10}$  Faß Braunschweiger Mumme entsprach<sup>122</sup>.

Die Getränke werden in den Portorienbüchern seltener nach Sorten, dagegen hauptsächlich nach ihren Herkunftsländern unterschieden. An deutschem Wein ist nur *Rein wein* verzeichnet. Hierzu dürften wohl auch andere deutsche Weine als nur im Rheingebiet gewachsene gezählt worden sein.

Die Zahl der Südweine ist weitaus größer. Hier finden wir französischen Wein, darunter Muskateller, an spanischen und portugiesischen Weinen Malmasier, Petersimen, Alicant und „heißen“ Wein.

An weiteren Getränken wurden Branntwein, Met und Bier importiert. Als besondere Biersorten werden in den Revaler Zolllisten Braunschweiger Mumme und Hamburger Bier aufgeführt.

Die Mengen der importierten Getränke wurden in verschiedenen Maßen angegeben. Hauptmaße für Branntwein und Rheinwein waren Ohm, für die spanischen und portugiesischen Weine Piepe, für französischen Wein Oxhoft und für Bier Last oder Tonnen bzw. Faß, wobei auf 1 Last 12 Tonnen kamen. Folgende Verhältnisse galten zwischen den Maßen:

1 Bott = 1 Piepe

1 Bott = 3 Ohm

1 Piepe = 2 Oxhoft

1 Oxhoft =  $1\frac{1}{2}$  Ohm

1 Oxhoft Branntwein =  $1\frac{1}{4}$  Ohm

1 Stück Rheinwein = 6 Ohm

1 Pung Rheinwein = 3 Ohm

1 Tholast Rheinwein =  $4\frac{1}{2}$  Ohm

118) Schnalle, Spange.

119) Bettüberzüge.

120) Textilkramwaren aus Lille, nach Soom, Handel Revals (wie Anm. 1), S. 38.

121) Siehe die Preisangaben in dem Warenverzeichnis im Anhang, unten S. 252.

122) Für 1 Ohm Wein wurden 145,5 Liter gerechnet in Anlehnung an Saß (wie Anm. 1), S. 91.

Tabelle 38: Die Getränkeimporte nach Reval

Jahr	1617		1618		1620		1622		1623	
	Ohm	Rtl.	Ohm	Rtl.	Ohm	Rtl.	Ohm	Rtl.	Ohm	Rtl.
Branntwein	68	4533 <sup>1/3</sup>	97	6466 <sup>2/3</sup>	33 <sup>1/2</sup>	2233 <sup>1/2</sup>	5	333 <sup>1/3</sup>	2 <sup>1/4</sup>	150
Französischer Wein	318	10600	163 <sup>1/2</sup>	5450	229 <sup>1/2</sup>	7650	191 <sup>1/4</sup>	6275 <sup>123</sup>	618	20400 <sup>124</sup>
Spanischer Wein	30	2000	36	2400	96 <sup>1/2</sup>	6433 <sup>1/3</sup>	70	4666 <sup>2/3</sup>	173 <sup>1/2</sup>	11166 <sup>2/3</sup> <sup>125</sup>
Malmasier	18	1200	9	600	4 <sup>1/2</sup>	300	9	600	–	–
Petersimen	12	800	6	400	9	600	3	200	–	–
Alicant	6	400	3	200	–	–	3	200	9	600
heißer Wein	41	2733 <sup>1/3</sup>	15	1000	–	–	–	–	–	–
Rheinwein	184	12266 <sup>2/3</sup>	128	8533 <sup>1/3</sup>	132	8800	165 <sup>1/2</sup>	10833 <sup>1/3</sup> <sup>126</sup>	128	7200 <sup>127</sup>
	Tonnen	Rtl.	Tonnen	Rtl.	Tonnen	Rtl.	Tonnen	Rtl.	Tonnen	Rtl.
Met	62	1033 <sup>1/3</sup>	36	600	56	933 <sup>1/3</sup>	42	700	45 <sup>1/2</sup>	758 <sup>1/3</sup>
	Last	Rtl.	Last	Rtl.	Last	Rtl.	Last	Rtl.	Last	Rtl.
Bier	31	5166 <sup>2/3</sup>	19 <sup>1/4</sup>	3208 <sup>1/3</sup>	10 <sup>1/4</sup>	1708 <sup>1/3</sup>	14 <sup>1/6</sup>	2180 <sup>5/9</sup> <sup>128</sup>	10	1666 <sup>2/3</sup>
Tonnenbier	3	400	30 <sup>2/3</sup>	4088 <sup>8/9</sup>	1 <sup>1/4</sup>	166 <sup>2/3</sup>	7	933 <sup>1/3</sup>	25 <sup>2/3</sup>	3422 <sup>2/9</sup>
	Faß	Rtl.	Faß	Rtl.	Faß	Rtl.	Faß	Rtl.	Faß	Rtl.
Braunschweiger Mumme	4	400	14	1400	6	600	3	– <sup>129</sup>	–	–
	Ohm	Rtl.	Ohm	Rtl.	Ohm	Rtl.	Ohm	Rtl.	Ohm	Rtl.
Summe des Weinimports	609	30000	360 <sup>1/2</sup>	18583 <sup>1/3</sup>	491 <sup>1/2</sup>	23783 <sup>1/3</sup>	456 <sup>3/4</sup>	22775	930 <sup>3/4</sup>	39366 <sup>2/3</sup>
Summe des Wertes aller Getränke		41533 <sup>1/3</sup>		34347 <sup>1/3</sup>		29425		26922 <sup>1/3</sup>		45364

Um eine bessere Vergleichsmöglichkeit zwischen den nach Reval eingeführten Weinmengen zu schaffen, wurden diese in Ohm umgerechnet. Für den Getränkeimport ergab sich somit folgende Statistik (s. nebenstehende Tabelle 38).

Die Tabelle zeigt, daß von den Getränken hauptsächlich Wein nach Reval eingeführt wurde. Der Import von Südweinen übertraf bei weitem den von Rheinwein. Die Einfuhr von französischem Wein war am bedeutendsten, an zweiter Stelle stand Rheinwein, an dritter der Wein von der Pyrenäischen Halbinsel. Nach Reval gelangten im Durchschnitt pro Jahr 569,7 Ohm oder rund 82891 Liter Wein. Diese Menge ist nur geringfügig größer als die von Saß errechnete, der für die Zeit von 1426–1435 auf einen Jahresdurchschnitt von 78112 Liter kam<sup>130</sup>.

Wie aus folgender Statistik ersichtlich ist, betrug der wertmäßige Anteil des Weins am Gesamtimport Revals durchschnittlich 21,63 v. H. Der entsprechende Wert für die Tucheinfuhr lag bei 22,89 v. H.

Tabelle 39: Der Weinimport nach Reval

Jahr	Wert des Gesamtimports in Rtl.	Wert des Weinimports in Rtl.	Anteil des Weins am Gesamtimport in v. H.
1617	110667	30000	27,11
1618	92133	18583 $\frac{1}{3}$	20,17
1620	99200	23783 $\frac{1}{3}$	23,98
1622	125800	22775	18,10
1623	193300	36366 $\frac{2}{3}$	18,81

Der Anteil aller Getränke an der Gesamteinfuhr Revals belief sich sogar auf durchschnittlich 29,87 v. H.

Tabelle 40: Der Getränkeimport nach Reval

Jahr	Wert des Gesamtimports in Rtl.	Wert des Getränkeimports in Rtl.	Anteil der Getränke am Gesamtimport in v. H.
1617	110667	41533 $\frac{1}{3}$	37,53
1618	92133	34347 $\frac{1}{3}$	37,28
1620	99200	29425	29,66
1622	125800	26922 $\frac{1}{3}$	21,40
1623	193300	45364	23,47

123) 6 Ohm waren nicht verzollt und deshalb bei der Berechnung des Wertes nicht berücksichtigt worden.

124) 3 Ohm waren unverzollt.

125) 6 Ohm waren unverzollt.

126) 3 Ohm waren unverzollt.

127) 20 Ohm waren unverzollt.

128) 1 $\frac{1}{2}$  Last waren nicht verzollt und deshalb bei der Berechnung des Wertes nicht berücksichtigt worden.

129) Die 3 Faß Mumme waren nicht verzollt worden.

130) Saß (wie Anm. 1), S. 92.

Der Import von Wein erfolgte hauptsächlich auf holländischen, nie auf französischen oder spanischen oder portugiesischen Schiffen. Bier wurde fast ausschließlich aus Lübeck, Branntwein sehr häufig aus Danzig eingeführt. Ein Teil der Getränke wurde weiter nach Rußland verschifft.

Für die Herstellung von Bier schien der in Estland wachsende Hopfen nie ausgereicht zu haben. Vielleicht ließ auch seine Qualität zu wünschen übrig; denn jedes Jahr wurden vor allem aus Lübeck und Danzig, doch auch aus Holland und Rußland, gewisse Mengen Hopfen nach Reval eingeführt.

Tabelle 41: Der Import von Hopfen nach Reval

Jahr	Menge in Schiffspfund	Wert in Rtl.
1617	57	791 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>
1618	46	639
1620	39	541 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>
1622	92	1278
1623	60	833 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>

#### Butter, Tran, Seife, Häute und Handschuhe

Obwohl Reval und das estnische Hinterland ausreichend mit Lebensmitteln versorgt waren, ja sogar beträchtliche Mengen tierischer Produkte exportierten, fehlte doch die Einfuhr dieser Erzeugnisse nicht. Freilich wurde ein Teil dieser Waren nicht in Estland verbraucht, sondern berührte Reval nur als Transitgut. Hierzu ist die vor allem aus Finnland importierte Butter zu zählen. Davon gelangten nach Reval: 1617 49 Tonnen, 1618 31<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Tonnen, 1620 48<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Tonnen, 1622 45 Tonnen und 1623 33 Tonnen.

Zu den Transitgütern gehörten ferner Tran, Talg, Seife, Häute und Handschuhe, die aus Rußland stammten. Es wurden eingeführt: an Tran 1617 34 Tonnen und 1618 4 Tonnen, an Seife 1617 8 Tafeln im Wert von 24 Reichsthalern, 1618 404 Tafeln Seife im Wert von 808 Rtl. und 1623 12 Tafeln im Wert von 24 Rtl., an Handschuhen 1617 400 Paar im Wert von 100 Rtl. und 1618 6820 Paar im Wert von 1088 Rtl.

Der Import von Häuten, Leder und Pelzen aus Rußland war relativ umfangreich. Auf die einzelnen Waren ist ausführlicher bei der Behandlung der Revaler Ausfuhrgüter (s. oben S. 213–229) eingegangen worden. Hier genügt eine Aufzählung der Häute und Felle.

Tabelle 42: Die Einfuhr von Häuten und Fellen nach Reval<sup>131</sup>

Jahr:	1617	1618	1620	1622	1623
Bockfelle (Decher)	2	176	2	15	6
Ochsenleder (Decher)	–	–	–	1	–
Kuhleder (Decher)	4	16	–	3½	–
Kalbfelle (Decher)	54	4	–	12	–
Hasenbälge (Decher)	5	3½	2	1	1
Russisches Leder (Decher)	3½	2	–	–	–
Juchten (Paar)	–	66	–	–	–
Elchhäute (Stück)	15	17	–	75	6
Grauwerk (Stück)	–	1900	–	–	–
Füchse (Stück)	–	281	–	–	–
Marder (Stück)	–	329	–	–	–
Wölfe (Stück)	–	237	–	–	–
Luchse (Stück)	–	7	–	–	–
Otter (Stück)	–	10	–	–	–
Zobel (Stück)	–	160	–	–	–
Nerz (Stück)	–	93	–	–	–
Sohlleder (Stück)	–	133	–	–	–
Katzenfutter (Stück)	–	3	–	–	–
Wolfsfutter (Stück)	–	7	–	–	–
Fuchsfutter (Stück)	–	2	–	–	–

Häute und Felle wurden aber nicht nur von Reval nach Westeuropa ausgeführt, sondern gelangten auch von dort nach Reval. In den Portorienbüchern ist der Import einer geringen Anzahl von Kordewan<sup>132</sup> und Biberfellen aus Lübeck, von Kaninchenfellen, Elchhäuten, Pferdeleder und Schmaßken<sup>133</sup> verzeichnet.

## Fisch

Zu den Transitgütern gehörte auch Fisch. Neben sehr geringen Mengen Kabeljau, Dorsch, Schollen, Schellfisch, Aal, Lachs, Hecht, Bückling und Rundfisch<sup>134</sup> ist vor allem Salzhering aus Westeuropa nach Reval eingeführt worden. In den Zolljournalen wird zwischen flämischem, Aalborger und Bergener Hering unterschieden.

131) Leider lagen nur für das Jahr 1618 umfangreiche Angaben über die Einfuhr aus Rußland vor.

132) Kordewan oder Corduan, nach Schedel (wie Anm. 102) ein kleinrarbiges, sehr geschmeidiges Leder, das dem Saffian ähnelt. Es wird gewöhnlich aus Bock- oder Ziegenfellen hergestellt.

133) Lammfelle.

134) Nach Schiller/Lübben (wie Anm. 117) besonders der magere Kabeljau, dem der Kopf abgeschnitten und das Eingeweide ausgenommen wird, der aber im übrigen „ganz und rund“ bleibt.

Tabelle 43: Die Einfuhr von Salzhering und Rotscher (Stockfisch) nach Reval (1 Last = 12 Tonnen)

Jahr	Salzhering		Rotscher	
	Last	Tonnen	Last	Tonnen
1617	35 Last	10 1/2 Tonnen	10 Last	1 T 1 Schpf.
1618	14 Last		1 Last	3 Tonnen
1620	13 Last	8 Tonnen	1 Last	7 Tonnen
1622	18 Last	7 Tonnen	1 Last	
1623	46 Last			7 Tonnen

Ein Teil der importierten Salzheringe ist weiter nach Rußland verschifft worden.

### Lebensmittel, Obst und Südfrüchte

An Lebensmitteln sind fast ausschließlich aus Westeuropa nach Reval noch Honig, Käse, Speck, Schinken und Mettwurst aus Lübeck, Erbsen, Grütze, Öl, Leinöl, Brot, Zwieback, Kringell<sup>135</sup>, Pfefferkuchen, Walnüsse, Essig, Weinessig und Meerrettich eingeführt worden. Von diesen Gütern war allein der Import von Honig bedeutender, der vor allem aus Danzig erfolgte. Folgende Mengen gelangten nach Reval: 1617 76 Tonnen, 1618 23 Tonnen, 1620 14 Tonnen, 1622 3 Tonnen und 1623 49 Tonnen.

An weiteren Süßstoffen wurden hauptsächlich aus Holland Puderzucker und Hutzucker, Kandis, Sirup, Succade und Confekt<sup>136</sup> eingeführt.

Regelmäßig fanden auch Obst und Südfrüchte ihre Abnehmer in Reval. Vor allem aus Lübeck, aber auch aus Holland und Rostock wurden Äpfel, Pflaumen und Beeren versandt; im Jahre 1618 31 Last, 1620 45 Last, 1622 4 1/2 Last und 1623 33 Last Äpfel. In erster Linie unter Vermittlung der Holländer erfolgte der Import von Südfrüchten nach Reval. Hierzu gehörten Rosinen, lange Rosinen, Feigen, Korinthen, Limonen<sup>137</sup>, Oliven, Datteln und Mandeln.

Tabelle 44: Die Einfuhr von Südfrüchten nach Reval

Jahr	1617	1618	1620	1622	1623
Rosinen (Körbe)	21	59	85	91	35
lange Rosinen (Tonnen)	6 1/2	8	9 1/2	8	–
Feigen (Körbe bzw. Fässer)	32	33	91	15	–
Korinthen (Tonnen)	8	5	5	4	–
Limonen (Oxhoft)	7	5	3	3	–

135) Nach Schiller/Lübben (wie Anm. 117): rundes Gebäck.

136) Nach Schedel (wie Anm. 102) alles, „was von Früchten, Gewächsen, Wurzeln, Rinden, Körnern u. dgl. mit Zucker überzogen und eingemacht, auch in allerhand Formen und Figuren von Zucker gebildet ist“.

137) Nach Schedel eine den Zitronen sehr ähnliche Frucht, die in Deutschland meist mariniert, eingepökelt oder in Salzwasser eingelegt in den Handel kam und oxhoftweise verkauft wurde.

## Apothekerwaren, Gewürze und andere Kolonialwaren

Eine ziemlich bedeutende Stellung nahm der Import von Gewürzen ein, handelte es sich hierbei doch um teure Waren. In den Portorienbüchern ist die Einfuhr von Pfeffer, Peperkornen (Pfefferkümmel), Muskat, Muskatblumen, Nelken, Kannell (Zimt), Kapern, Senf, Ingwer, Anis und Safran verzeichnet. Zumeist sind diese Waren unter *Specerey* zusammengefaßt, so daß es nicht möglich ist, genauere Angaben über die importierten Mengen zu machen. Der Wert der Gewürzeinfuhr dürfte sich schätzungsweise auf 3000–8000 Reichstaler pro Jahr belaufen haben.

Weiterhin gelangten nach Reval an Kolonialwaren Reis, Tabak und Kork; an Apothekerwaren Kampfer und Driakel (Akelei); an Chemikalien Schwefel, Terpentin, Pulver und Puder und an Farbstoffen Mennige, Brasilienholz<sup>138</sup> und Galläpfel<sup>139</sup>. Der Handel mit Südfrüchten, Gewürzen und anderen Kolonialwaren wurde von den Holländern beherrscht.

## Faserstoffe, Teer und Holz

Hauptsächlich aus Rußland wurden geringe Mengen an Hanf, Flachs, Hanfsaat, Leinsaat und Hafer importiert. Bedeutender war die Einfuhr von Teer aus Finnland. Sie betrug im Jahre 1617 53 Last, 1618 62<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Last, 1620 8 Last, 1622 4 Last und 1623 27<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Last. Aus Finnland wurden auch Klapholz<sup>140</sup> und Wagenschott<sup>141</sup> nach Reval gebracht. Diese russischen und finnischen Waren verließen jedoch den Revaler Hafen wieder in Richtung Westeuropa.

## Metalle, Metallgegenstände und Kramwaren

Relativ zahlreich waren die nach Reval importierten Metalle und Metallgegenstände, wenn auch ihr Wertanteil nicht sonderlich ins Gewicht fiel. Neben Kupfer, Messing, Zinn, Blech sind vor allem Stahl, Blei und Eisen, darunter Osemund (Gußeisen) und Stangeneisen zu nennen. Folgende Mengen wurden hiervon eingeführt.

Tabelle 45: Der Import von Stahl, Blei und Eisen nach Reval

Jahr	1617	1618	1620	1622	1623
Stahl (Fässer)	38	14	29	6	16
Blei (Schiffspfund)	33 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	66 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	22	141	28
Eisen (Schiffspfund)	–	–	–	132	96

138) Brasilienholz oder Rotholz wurde zum Rotfärben benutzt.

139) Galläpfel dienen zum Färben und Bereiten von Leder.

140) Das Klapholz wurde im allgemeinen aus ausgesuchten Eichen hergestellt. Es diente zur Fertigung von Fässern.

141) Wagenschott oder Wagenschoß sind lange Bretter aus Eichenholz.

Das Eisen kam überwiegend aus Schweden, doch auch aus Finnland. Stahl wurde aus Danzig und Lübeck, Blei aus Holland und Lübeck importiert. Vor allem von dieser Hansestadt aus wurde der Revaler Markt auch mit fertigen Metallwaren beliefert, und zwar mit Kesseln – besonders aufgeführt werden Schöpfkessel und Kupfer- und Messingkessel –, Beilen, Messern, Nadeln, Hecheln, Wollkratzen, Nägeln, Haken, Ösen, Schlössern, Schlüsseln, Kronleuchtern. An Waffen werden Gewehre, Musketen, Pistolen, Degen und Rappiern<sup>142</sup> genannt. Von den erwähnten Waren war nur der Wert der importierten Kessel bedeutend. Er belief sich auf 227 Reichstaler im Jahre 1617, 240 Rtl. 1618, 550 Rtl. 1620, 860 Rtl. 1622 und 890 Rtl. 1623.

Ebenfalls hauptsächlich auf lübischen, doch auch auf holländischen Schiffen gelangten folgende meist west- und mitteleuropäische Erzeugnisse nach Reval: Papier, Makulatur, Glas, flämisches Glas, Pasgläser<sup>143</sup>, Flaschen, Spiegel, Kröse (Krüge), Schüsseln, Dachziegel aus Lübeck, Bernstein, Spinnräder, Stehpulte, grüne Stühle aus Danzig, Gewehrgehänge, Spielkarten, Kinderpuppen, leere Fässer und trockene Tonnen<sup>144</sup>. Die Einfuhr von Glas betrug 1618 20½ Kisten, 1620 32 Kisten, 1622 24 Kisten und 1623 15½ Kisten.

Leider lassen uns die Zollbücher über einen relativ beträchtlichen Teil der aus Westeuropa nach Reval importierten Güter im Ungewissen. Gemeint sind die Waren, die unter den Begriff *Cremerey* subsumiert wurden. Neben Risselcher, Frankfurter, Braunschweiger und Schottischer Krämerei wurden vor allem Nürnberger Krämerei und „westwertsche“ Waren erwähnt. Hierzu zählten die verschiedensten Handwerkserzeugnisse, zum Teil auch Textilien. Nach Johann Christian Schedel<sup>145</sup> gehörten zu den Nürnberger Waren z.B. Metall- und Holzwaren, Produkte aus Horn, Elfenbein, Glas, Gips, Wachs und Teig und Spielwaren (auch Nürnberger Tand genannt, darunter Puppen und Zinnfiguren). Der Wert der nach Reval importierten Kramwaren schwankte ungefähr zwischen 8000 und 23000 Reichstalern pro Jahr. Ihr Anteil an der Gesamteinfuhr dürfte im Durchschnitt ca. 10 v. H. jährlich betragen haben.

## VII. Die Handelsbilanz Revals

Nach der Behandlung des Warenverkehrs bleibt die Frage nach dem Handelsvolumen und der Handelsbilanz Revals zu erörtern. Auf Grund der Zolleinnahmen konnte der jährliche Wert des Imports und Exports errechnet werden.

142) Nach Schiller/Lübben (wie Anm. 117) eine stumpfe vierseitige Degenklinge, die an der Spitze mit einer Platte versehen ist.

143) Nach Schiller/Lübben ein „hohes weites Trinkgefäß mit gleichweit von einander angebrachten Reifen als Maß“.

144) Hierunter sind Fässer zu verstehen, in denen nur feste, trockene Waren transportiert wurden.

145) Schedel (wie Anm. 102), Bd. II, S. 98.

Tabelle 46: Revals Import und Export (in Reichstalern)

Jahr	Einfuhr		Ausfuhr		Import- überschuß
	Zollein- nahmen	Wert	Zollein- nahmen	Wert	
1617	1660	110667	734	48933	61734
1618	1382	92133	900	60000	32133
1620	1488	99200	1118	74533	24667
1622	1887	125800	2015	134267	-8467
1623	4184 <sup>146</sup>	193300	4101 <sup>146</sup>	190634	2666
Summe	10601	621100	8868	508367	

Die Zolleinnahmen des Portoriums beliefen sich für unseren Zeitraum auf 19469 Reichstaler, was einem Durchschnitt von jährlich 3894 Rtl. entsprach. Der Wert der eingeführten Waren betrug durchschnittlich 124220 Rtl., der der ausgeführten Güter 101673 Rtl. Mit Ausnahme des Jahres 1622 bestand stets ein Importüberschuß, der im ersten Jahr sehr beträchtlich war, dann aber starke rückläufige Tendenz zeigte. Diese Feststellungen stehen im Gegensatz zu denen Sooms<sup>147</sup>, der behauptet, für den Außenhandel Revals sowie anderer baltischer Seestädte sei eine aktive Handelsbilanz charakteristisch gewesen. Die Ausfuhr habe in ihrem Wert „beträchtlich“ die Einfuhr übertroffen. Die Differenz sei durch die Zahlung von Bargeld und den Import von Gold und Silber beglichen worden. Für unseren Zeitabschnitt lagen die Beträge an importierten Edelmetallen allerdings nur zwischen 100 und 1500 Reichstalern im Jahr, was am Gesamtbild des Handelsvolumens kaum etwas ändert.

Leider führt Soom nur die Daten der Jahre 1640 und 1670 als Beispiele für einen Exportüberschuß Revals an. Dieser belief sich im Jahre 1640 auf 31071 Rtl. und 1670 auf 30815 Rtl. Diese Zahlen hat Soom dem Werk Artur Attmans<sup>148</sup> entnommen, der sie auf der Basis zeitgenössischer Quellen im schwedischen Reichsarchiv zusammenstellte. Soom verweist darauf, daß es auf der Basis der Revaler Zolljournale nicht möglich gewesen sei, statistisches Material über den Wert der Waren zusammenzutragen<sup>149</sup>. Dies erscheint uns unverständlich; für unseren Zeitabschnitt trifft das keineswegs zu. Freilich muß betont werden, daß auch unsere Angaben über den Wert des Revaler Imports und Exports keinesfalls ausreichen, die Frage nach der Handelsbilanz Revals im 17. Jahrhundert zu beantworten. Hierzu müßte noch eine umfangreichere Statistik zusammengestellt werden.

146) Die Zolleinnahmen von 1623 sind wegen des ab Bartholomäus 1623 geltenden Zollpachtvertrages so hoch. Fortan wurden 3 v.H. Zoll statt 1,5 v.H. erhoben.

147) Soom, Handel Revals (wie Anm. 1), S. 15.

148) A. Attman: Den ryska marknaden i 1500-talets baltiska politik 1558–1595, Lund 1944, S. 97ff., zit. nach Soom, Handel Revals (wie Anm. 1), S. 16.

149) Soom, Handel Revals (wie Anm. 1), S. 16.

Gründe für die passive Handelsbilanz Revals während unseres Zeitraums lassen sich aus den benutzten Quellen nicht finden. Der Einfluß herausragender allgemein- oder wirtschaftspolitischer Ereignisse auf den Handelsverkehr ist nicht festzustellen.

### VIII. Schlußbetrachtung

Reval war im Mittelalter und zu Beginn der Neuzeit ein bedeutendes Handelszentrum. Zusammen mit Riga und Pernau beherrschte es den gesamten Rußlandhandel. 1346 erhielt es das Stapelrecht und wurde dadurch zum Umschlagplatz und Verteiler der Waren, die einerseits vor allem aus Novgorod und Pleskau, auch aus Schweden und Finnland, andererseits aus Flandern und den westlichen Hansestädten zusammenströmten. „Reval können wir als den Eingangshafen von Est-Livland für den hansisch-Novgoroder Handel bezeichnen.“<sup>150</sup> Auch nachdem Novgorod und Pleskau gegen Ende des 15. Jahrhunderts an das Moskauer Reich gefallen waren, bestand noch über 50 Jahre ein reger Warenaustausch mit Reval.

Eine empfindliche Einbuße erlitt der für Reval so gewinnbringende Transithandel mit Rußland seit dem Ausbruch des Krieges zwischen Moskau und dem livländischen Ordensstaat im Jahre 1558. Zudem erwuchs in Narva nach der Eroberung durch den Großfürsten von Moskau Ivan IV. und der Errichtung eines Stapels für die russischen Waren im Jahre 1558 ein ernsthafter Konkurrent für Reval. Die mehrjährige Blockade der Narvafahrt durch Schweden, dem sich Reval 1561 unterworfen hatte, führte zu keiner entscheidenden Wende.

Inzwischen hatten die Engländer 1553 den neuen Handelsweg nach Rußland über das Nördliche Eismeer, das Weiße Meer und die Severnaja Dvina entdeckt, und die russische Regierung bemühte sich, den Handel mit Westeuropa über die neue Hafenstadt Archangelsk zu leiten, die ihrer alleinigen Kontrolle unterlag. Versuche der schwedischen Regierung am Ausgang des 16. und zu Beginn des 17. Jahrhunderts, durch militärische Maßnahmen und mit Hilfe einer Stapelpolitik der Stadt Reval ihre ehemals bedeutende Position im Transithandel zurückzuerobern, brachten nicht den gewünschten Erfolg. Zwar verlief auch zu Beginn des 17. Jahrhunderts noch ein Teil des Rußlandhandels über die baltischen Häfen; er blieb jedoch hinter dem Handel über Archangelsk zurück.

So bietet Reval zu Anfang des 17. Jahrhunderts wegen der langen Kriegperiode 1558–1629 und des Rückgangs des Handels ein vom Verfall gezeichnetes Bild. Die veränderte Situation offenbart sich in den geringen Zoll-

150) K. L. Goetz: Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters (Hansische Geschichtsquellen, N.F., Bd. V), Lübeck 1922, S. 203.

einnahmen und dem gesunkenen Salzimport. Dieser betrug im Jahresdurchschnitt von 1426–1428 2500 Last<sup>151</sup>, von 1540–1558 6969 Last<sup>152</sup> und von 1617–1623 nur 1249 Last.

„Im 17. Jahrhundert hatte Reval hauptsächlich die Bedeutung eines Lokalfhafens für das estnische Gebiet.“<sup>153</sup> Revals Außenhandel umfaßte vor allem die Produkte seines Hinterlandes, in erster Linie Getreide. Hierfür bestanden in West- und Südeuropa günstige Absatzchancen. Das galt auch für die anderen Ausfuhr Güter wie Faserstoffe, Leinsaat, Pelze, Häute, Leder, Teer, Butter, Tran und Talg. Estland benötigte hauptsächlich Salz und andere Gewürze, weiterhin Tuche, Wein, einige Lebensmittel, Kolonialwaren und die verschiedensten Industrieprodukte West- und Mitteleuropas. Folglich war der Außenhandel Revals in erster Linie auf diese Gebiete ausgerichtet. Während Reval Rohprodukte oder höchstens Halbfabrikate lieferte, bestanden seine Einfuhr Güter zum großen Teil aus Fertigwaren.

Bei diesem Warenaustausch verhielten sich die Revaler jedoch weitgehend passiv. Sie überließen den Ausländern die Frachtfahrt und einen beträchtlichen Teil der Handelstätigkeit und büßten somit bedeutende Gewinne ein. Wahrscheinlich war es jedoch schon zu spät und unmöglich, die Holländer aus dem Getreide- und Salzhandel zu verdrängen<sup>154</sup>, der sich schon seit langer Zeit in ihren Händen befand. Bereits im 16. Jahrhundert war die Vorherrschaft der Hanse gebrochen worden, und die Niederlande waren zur Welthandelsmacht aufgestiegen. Mit holländischen Schiffen wurde der größte Teil des Warenverkehrs von und nach Reval abgewickelt. In der Frachtfahrt zwischen den norddeutschen Städten und Reval wurden jedoch deutsche Schiffe eingesetzt, und nach Dänemark verkehrten hauptsächlich dänische, nach Stockholm schwedische und nach Finnland finnische Schiffe.

Die Holländer holten das Salz aus Spanien, Portugal und Frankreich und tauschten es in Reval gegen Getreide ein. Daneben brachten sie Tuche, Wein, Spezerei und Kramwaren nach Reval und luden dort Faserstoffe, Häute und Holzprodukte.

Der Handel der Hansestädte mit Reval, allen voran Lübeck und Danzig, war nur noch zweitrangig. Im Import von Tuchen und Kramwaren jedoch besaßen die Lübecker noch eine dominierende Position. Sie tauschten diese Güter vor allem gegen Flachs, Pelze, Leder, Leinsaat und Butter. Aus Danzig wurden hauptsächlich Branntwein und Tonnensalz nach Reval eingeführt; nach Danzig wurde in erster Linie Tran verschifft.

Der Handelsverkehr mit Dänemark, Schweden, Finnland und Rußland war relativ unbedeutend. Für den finnischen und russischen Handel spielte Reval

151) Nach Saß (wie Anm. 1), S. 78f.

152) Die Zahl wurde vom Vf. errechnet nach Angaben von Mickwitz, Handelsbücher (wie Anm. 1), S. 47.

153) Mickwitz, Handelsbücher (wie Anm. 1), S. 45.

154) Vgl. hierzu Soom, Handel Revals (wie Anm. 1), S. 5f.

die Rolle eines Vermittlers. Aus Finnland gelangte Teer, aus Rußland vor allem Pelzwerk nach Reval. Von dort wurden Tuche, Wein und Salz nach Rußland exportiert.

Unter den Ausfuhrsgütern Revals nahm das Getreide mit einem wertmäßigen Anteil von über 55 v.H. am Gesamtexport den ersten Rang ein. 81 v.H. der Getreideausfuhr bestand allein im Export von Roggen. 10 v.H. der Gesamtausfuhr entfielen auf Flachs, 8 v.H. auf Teer, 7 v.H. auf Häute, 6 v.H. auf Leinsaat und 5 v.H. auf Butter.

Von den Importwaren stand Salz der Menge, aber nicht dem Werte nach an erster Stelle. Sein Anteil an der Gesamteinfuhr betrug nur 15 v.H., während sich der Import von Tuchen und Wein auf jeweils über 20 v.H. belief. Ziemlich bedeutend war auch noch die Einfuhr von Kramwaren mit einem Anteil von ungefähr 10 v.H. am Gesamtimport.

## Anhang

### A. Warenverzeichnis<sup>155</sup>

Ware	Einheit der Ware	Warenwert in Rtl. u. Rst.	Zolltaxe in Rtl. u. Rst.	Art der Ware
Roggen	1 Last	(33 1/2 Rtl.)	24 Rst.	A
Gerste	1 Last	(33 1/2 Rtl.)	24 Rst.	A
Malz	1 Last	(33 1/2 Rtl.)	24 Rst.	A
Weizen	1 Last	(66 2/3 Rtl.)	1 Rtl.	A
Hafer	1 Last	(16 2/3 Rtl.)	12 Rst.	A
Flachs	1 Schpf.	20 Rtl.	15 Rst.	A
Fickler Flachs	1 Schpf.	18 Rtl.	(13 Rst.)	A
Hanf	1 Schpf.	12 Rtl.	( 8,64 Rst.)	A
Kabelgarn	1 Schpf.	18 Rtl.		A
Garn	1 Schpf.	100 Rtl.		A
Leinsaat	1 Tonne	(13 Rtl. 42 2/3 Rst.)	10 Rst.	A
Hanfseed	1 Tonne	(11 Rtl. 5 1/3 Rst.)	8 Rst.	A
Bockfelle	1 Decher	8 Rtl.	( 5,76 Rst.)	Tr
Hasenbälge	1 Decher	16 Rtl.	(11,52 Rst.)	Tr
Kuhleder	1 Decher	12 Rtl.	( 8,64 Rst.)	Tr

155) In das Verzeichnis wurden nur die häufiger erwähnten Waren aufgenommen. Für die Tuche wurde eine besondere Tabelle angelegt. Erklärungen zu den weniger bekannten Gütern erfolgten bereits im Text. Bei den Waren wurde unterschieden zwischen Transitgütern (Tr), Einfuhrgütern (E) und Ausfuhrsgütern (A), je nachdem zu welcher Gruppe sie überwiegend gehörten. Einige Waren ließen sich nicht eindeutig einer Gruppe zuordnen. Die Zolltaxen und Werte der Waren wurden den Portorienbüchern entnommen. Wo eine dieser Angaben fehlte, wurde sie bei den öfter vorkommenden Gütern errechnet und in der Tabelle in Klammern gesetzt. Abkürzungen: Rtl. = Reichstaler, Rst. = Rundstück, 1 Rtl. = 48 Rst., Schpf. = Schiffspfund.

Ware	Einheit der Ware	Warenwert in Rtl. u. Rst.	Zolltaxe in Rtl. u. Rst.	Art der Ware
Kalbfell	1 Decher	1 Rtl.	( 0,72 Rst.)	Tr
Ziegenfelle	1 Decher	6 Rtl.	( 3,32 Rst.)	Tr
Russisches Leder	1 Decher	10 Rtl.	( 7,2 Rst.)	Tr
Rotlaß	1 Decher	3 bzw. 1,5 Rtl.		Tr
Ochsenleder	1 Decher	50 Rtl.	(36 Rst.)	Tr
Schafleder	1 Decher	1 1/3 Rtl.		Tr
Kordewan	1 Decher	12 Rtl.	( 8,64 Rst.)	Tr
Elchhaut	1 Stück	5 Rtl.	( 3,6 Rst.)	Tr
Wolffell	1 Stück	2 Rtl.	( 1,42 Rst.)	Tr
Juchten	1 Paar	2 Rtl.	( 1,42 Rst.)	Tr
Grauwerk	1 Zimmer	1,5 Rtl.	( 0,83 Rst.)	Tr
Teer	1 Last	25 Rtl.	18 Rst.	Tr
Klapholz	1 Ring	20 Rtl.	15 Rst.	Tr
Butter	1 Tonne	(13 Rtl. 42 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> Rst.)	10 Rst.	A
Tran	1 Tonne	(13 Rtl. 42 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> Rst.)	10 Rst.	Tr
Talg	1 Tonne	16 Rtl.	(11,52 Rst.)	Tr
Wachs	1 Lpf. <sup>156</sup>	5 Rtl.	( 3,6 Rst.)	Tr
Seife	1 Tafel	2 Rtl.	( 1,42 Rst.)	Tr
Hopfen	1 Schpf.	(13 Rtl. 42 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> Rst.)	10 Rst.	E
Hering	1 Last	(50 Rtl.)	36 Rst.	Tr
Aalborger Hering	1 Last	(41 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> Rtl.)	30 Rst.	Tr
Rotscher	1 Tonne		4 Rst.	Tr
Dorsch	1 Tonne		4 Rst.	Tr
Kabeljau	1 Tonne		4 Rst.	Tr
Lachs	1 Tonne		8 Rst.	Tr
Aal	1 Tonne		8 Rst.	Tr
Schellfisch	1 Tonne		4 Rst.	Tr
Seehundsspeck	1 Tonne		10 Rst.	A
Fleisch	1 Tonne		8 Rst.	A
Äpfel	1 Last		24 Rst.	E
Pflaumen	1 Oxhoft	10 Rtl.		E
Limonen	1 Oxhoft	10 Rtl.	8 Rst.	E
Rosinen	1 Korb		5 Rst.	E
lange Rosinen	1 Tonne		25 Rst.	E
Feigen	1 Faß		5 Rst.	E
Korinthen	1 Faß		5 Rst.	E
Datteln	1 Faß		25 Rst.	E
Erbsen	1 Tonne		8 Rst.	E
heiße Grütze	1 Tonne		2 Rst.	E
Zwieback	1 Tonne		2 Rst.	E
Kringel	1 Tonne		2 bzw. 4 Rst.	E

156) Lpf. = Liespfund.

Ware	Einheit der Ware	Warenwert in Rtl. u. Rst.	Zolltaxe in Rtl. u. Rst.	Art der Ware
Kork	1 Schpf.		10 Rst.	E
Honig	1 Tonne	(16 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> Rtl.)	12 Rst.	E
Essig	1 Tonne		6 Rst.	E
Weinessig	1 Oxhoft		36 Rst.	E
loses Salz	1 Last	(13 Rtl. 42 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> Rst.)	10 Rst.	E
Tonnensalz	1 Last	(16 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> Rtl.)	12 Rst.	E
Lüneburger Salz	1 Last	(66 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> Rtl.)	1 Rtl.	E
Branntwein	1 Ohm	(66 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> Rtl.)	1 Rtl.	E
Französischer Wein	1 Ohm	(33 <sup>1</sup> / <sub>3</sub> Rtl.)	24 Rst.	E
Spanischer Wein	1 Ohm	(66 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> Rtl.)	1 Rtl.	E
Malmasier	1 Ohm	(66 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> Rtl.)	1 Rtl.	E
Petersimen	1 Ohm	(66 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> Rtl.)	1 Rtl.	E
Alicant	1 Ohm	(66 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> Rtl.)	1 Rtl.	E
heißer Wein	1 Ohm	(66 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> Rtl.)	1 Rtl.	E
Rheinwein	1 Ohm	(66 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> Rtl.)	1 Rtl.	E
Met	1 Tonne	(16 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> Rtl.)	12 Rst.	E
Bier	1 Last	(166 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> Rtl.)	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Rtl.	E
Tonnenbier	1 Last	(133 <sup>1</sup> / <sub>3</sub> Rtl.)	2 Rtl.	E
Braunschweiger Mumme	1 Faß	(100 Rtl.)	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Rtl.	E
Blei	1 Schpf.	12 Rtl.		E
Stahl	1 Faß		6 Rst.	E
Eisen	1 Schpf.		5 Rst.	E
Kupfer	1 Lpf.	5 Rtl.		E
Blech	1 Faß	15 Rtl.		E
Kessel	1 Schpf.	80 bzw. 100 Rtl.		E
Glockenspeise	1 Lpf.	3 Rtl.		A
Glas	1 Kiste		8 Rst.	E
Pasgläser	1 Tonne		2 Rst.	E
Brasilienholz	1 Tonne		15 Rst.	E

B. Verzeichnis der nach Reval importierten Tuche<sup>157</sup>

Tuch	Wert des Tuches in Reichstalern	Zolltaxe in Rundstücken
Dirdumdei <sup>158</sup>	10	( 7,2)
Futtertuch <sup>159</sup>	6	( 4,32)
Garlaus	4	( 2,88)
Meißner	12	( 8,64)
Lübecker Grau	4	( 2,88)
Dosinken <sup>160</sup>	32	(23,04)
Packlaken <sup>161</sup>	40	(28,8)
Puck	25 und 30	
Rapins	6	( 4,32)
Walsroder	4	( 2,88)
Salzwedeler	8	( 5,76)
Boy <sup>162</sup>	20	(14,4)
Göttinger	6	( 4,32)
Kirsej <sup>163</sup>	16	(11,52)
Perpetuan <sup>164</sup>	10	( 7,2)
Kartegk	10 und 16	
Bomseiden <sup>165</sup>	8	( 5,76)
Zweifeler	12	( 8,64)
Parchent	3	( 2,16)
Feiner Purpur	80	(57,6)
Feines Laken	80	(57,6)
Feine englische Saye <sup>166</sup>	80	(57,6)
Viollet	80	(57,6)
Carmesien fein <sup>167</sup>	80	(57,6)
Feines Carmesien Grau	80	(57,6)
Bretliste	70	(50,4)
Florett <sup>168</sup>	30	(21,6)

157) Die Angaben beziehen sich auf ein Stück Tuch. Die Werte in Klammern wurden vom Vf. errechnet. 1 Reichstaler (Rtl.) = 48 Rundstücke (Rst.).

158) Nach Schiller/Lübben (wie Anm. 117) gewebtes Zeug mit baumwollenem Aufzug und wollenem Einschlag.

159) Leichtes Gewebe für das Unterfutter von Kleidung.

160) Nach Schedel (wie Anm. 102) englisches Tuch, 12–13 Yards lang.

161) Nach Schedel eine Art englischer ungefärbter Tuche.

162) Leichtes, tuchartiges Gewebe, zumeist aus England.

163) Nach Schiller/Lübben (wie Anm. 117) grobes, wollenes Zeug aus England.

164) Nach Schedel (wie Anm. 102) wollendes, geköpertes Zeug, in England erfunden.

165) Nach Schiller/Lübben (wie Anm. 117) gewebtes Zeug mit baumwollenem Aufzug und wollenem Einschlag.

166) Nach Schedel (wie Anm. 102) leichtes, dauerhaftes Zeug aus Wolle.

167) Sehr feine Seide.

168) Seidenstoff, meist aus England.

Tuch	Wert des Tuches in Reichstalern	Zolltaxe in Rundstücken
Franzosen Tuch <sup>169</sup>	46	(33,12)
Ninsteder	8	( 5,76)
Schops Laken	12	( 8,64)
Danziger Laken	24	(17,28)
Freysteder	6	( 4,32)
Clor Laken	80	(57,6)
Groffgen <sup>170</sup>	10	( 7,2)
Frisant <sup>171</sup>	70	(50,4)
Futterboy	12	( 8,64)
Trip <sup>172</sup>	20	(14,4)
Leinener Trip	12	( 8,64)
Verdrat	4	( 2,88)
Osterbersches Laken	8	( 5,76)
Esswisch	8	( 5,76)
Buxtehuder	6	( 4,32)
Atlas <sup>173</sup>	110	
Taffet <sup>174</sup>	96	
Karmesin Rot	160	
Karmesin Purpur	120	
Chemnitzer	6	( 4,32)
Hamburger	24	(17,28)
Gemein Blacket	24	(17,28)
Drillich	2 1/2	
Eineinhalb Stall	40 und 60	
Doppelt Stall	60 und 80	
Zweieinhalb Stall	140 und 160	
Dreifach Stall	160	
Schlesische Leinwand	1 und 4	
Gemeines Schlesisches Laken	6	( 4,32)
Schlesisches Tuch	12 und 30	( 8,64 u. 21,6)
Feines Schlesisches Laken	70 und 80	
Türkisch Groffgen	16	(11,52)

169) Nach Schedel (wie Anm. 102) französische Leinwand.

170) Groffgen oder Grobgen oder Groffgrön, nach Schiller/Lübben (wie Anm. 117) grobes, gewirktes Zeug.

171) Fries, französisch Frison, nach Schedel (wie Anm. 102) grobes, ungeschornes Zeug aus geringwertiger Wolle.

172) Nach Schiller/Lübben (wie Anm. 117) sammetartiges Zeug mit leinener Kette und sammetartiger, aufgeschnittener Oberfläche von feiner Wolle.

173) Nach Schedel (wie Anm. 102) seidenes, geköpertes, sehr glattes und glänzendes Zeug.

174) Nach Schedel dünnes, leichtes, seidenes Zeug, das sowohl in der Kette als auch im Einschlag aus ungezwirnter, feiner Seide hergestellt und auf Leinwandart gewebt wird.

An Tuchen, für die in den Portorienbüchern keine Werte und Zolltaxen angegeben worden sind, müssen noch genannt werden: Samt, Rasch<sup>175</sup>, Schiertuch<sup>176</sup>, Haartuch<sup>177</sup>, Macheier<sup>178</sup>, Hundekoten<sup>179</sup>, Boradt<sup>180</sup> und Kamlott<sup>181</sup>.

175) Nach Schedel wollenes, z. T. seidenes, auch halbseidenes Zeug, das auf der Oberfläche glatt ist.

176) Nach Schiller/Lübben (wie Anm. 117) dünne, feine Leinwand, ein klares, schleierartiges Tuch.

177) Nach Schedel (wie Anm. 102) Tuche aus Pferde-, Kuh- und Rehhaaren.

178) Nach Schiller/Lübben (wie Anm. 117) eine Art grobes Wollzeug.

179) Nach Schiller/Lübben eine Art Harraß (d.i. Arrasch oder Rasch), ein Zeug aus Seide, Wolle und Leinen.

180) Nach Schedel (wie Anm. 102) ein schwarzes Zeug, dessen Kette aus Seide, dessen Einschlag aber aus Wolle ist.

181) Nach Schedel dichtes, auf Leinwandart von Wolle, Seide und dgl. gewebtes Zeug, von dem es sehr viele Gattungen gibt.

## Summary

### *Reval's Oversea Trade 1617–1624*

The present contribution tries to fill gaps in the knowledge of the oversea trade of the town of Reval (Tallin), situated at the Gulf of Finland, between 1617 and 1624. For this purpose have been examined six handwritten portoria books (*Portorienbücher*) of Reval, which were kept – as part of the Town Archives of Reval – in the stock of the Federal Archives of Koblenz. The portoria books contain the registers of municipal sea customs (*portorium*) for imported and exported goods. The investigation of the customs books of the port of Reval gives important information about the markets of Reval's oversea trade and the balance of trade of the town, about origin, sort, amount, prices and customs-duties of the imported and exported goods, about shipping traffic and the origin of merchants, sailors and ships.

As regards barter, the people of Reval kept largely passive. They left cargo-shipping to foreigners, above all Dutchmen, and thus they lost considerable profits. In the first place, Reval's export covered the products of its hinterland. Corn (particularly rye) met with favourable sales prospects in Western and Southern Europe and therefore ranked in the first place among exports with a share ad valorem of more than 55 p. c. in total exports. It was followed by flax (10 p. c.), hides (7 p. c.), linseed (6 p. c.) and butter (5 p. c.).

Estonia mainly needed salt and other spices, then particularly cloth and wine and various craft products of Western and Central Europe. Consequently Reval's foreign trade was keyed to these fields in particular. Among imports, salt came first as regards quantity, but not as regards value. Its share ad valorem in total imports amounted only to 15 p. c., while the import of cloth and wine amounted to more than 20 p. c. each. Small wares followed with a share of about 10 p. c. in total imports. In the examined period, Reval had a considerable trade deficit.

While Reval was an important trade centre in the Middle Ages and at the beginning of modern times, its oversea trade decreased in later times, which can be seen in the low customs revenues, registered in the portoria books. This resulted in an economical decline. Reval grew more and more into the functions of a regional port.