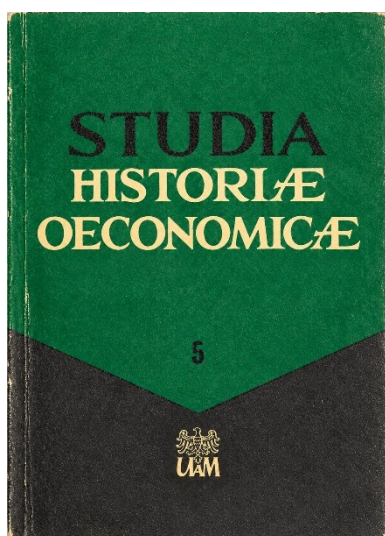




Gierszewski, S. (1970) 'Die Problematik der kleinen Häfen des ehemaligen Polens (Elbląg 16. - 18. Jh.), *Studia Historiae Oeconomicae*, 5, pp. 143–156.

<https://doi.org/10.14746/sho.1970.05.1.010>

Text of article:

<https://pressto.amu.edu.pl/index.php/sho/article/view/57397>

The text was digitised from an earlier printed edition of *Studia Historiae Oeconomicae*. The digitisation process involved scanning, automated optical character recognition (OCR), and subsequent manual verification of the recognised text. The original source material is held by the Collegium Historicum Library at Adam Mickiewicz University, Poznań.
bch.amu.edu.pl

The task was carried out within the framework of the competition “Social Responsibility of Science II – Support for Scientific Libraries”. The project entitled “Digitization of archival editions of scientific journals collected by the Library of the Coll. Historicum of Adam Mickiewicz University”. The project was co-financed from state budget funds granted by the Minister of Science within the framework of the Programme Social Responsibility of Science II. Support for Scientific Libraries (agreement no. BIBL/SP/0092/2024/02 of 05.12.2024).

Total value of the project: PLN 247,236.00. Amount of co-financing: PLN 220,836.00.



UNIwersytet
IM. ADAMA MICKIEWICZA
W POZNANIU



Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego



Spółeczna
Odpowiedzialność
Nauki II

Stanisław Gierszewski (Gdańsk)

DIE PROBLEMATIK DER KLEINEN HÄFEN DES EHEMALIGEN POLENS (ELBLĄG 16. - 18. Jh.)

Die Problematik der kleinen Häfen fand in der Regel ein geringeres Anerkennen als die Forschungen über die Geschichte derjenigen Seehäfen, die auf den Charakter und die Größe des Austausches auf dem Seeweg einen entscheidenden Einfluß hatten. Daraus ergibt sich eine bessere Kenntnis solcher Zentren der Ostsee wie Lübeck, Stockholm, Riga und Gdańsk als der Häfen Wismar, Marstrand, Parnawa oder Kołobrzeg. Die letzteren bildeten jedoch, obgleich sie im Austausch mit dem Ausland und in der internationalen Schifffahrt keine größere Rolle spielten, ein wichtiges Element im Wirtschaftsleben des Küstengebietes und manchmal auch des weiter entfernten Hinterlandes. Darauf macht besonders die neuere Literatur aufmerksam, die sowohl die gesamte Küste bestimmter Provinzen (Mecklenburg sowie Livland, Estland und Ingermanland)¹, als auch auserwählte Häfen des Fürstentums Pommern² betrifft. Diese Arbeiten fördern das Wissen über die Geschichte der kleinen Ostseehäfen (hauptsächlich des 16. und 17. Jh.) und klären mehr oder weniger ausführlich solche Probleme auf, wie: die Rolle und den Bereich des Hafenhinterlandes sowie den Charakter der Verbindungen der Lieferanten mit den Empfängern der Erzeugnisse, die gegenseitigen Verhältnisse zwischen den großen und kleinen Häfen, die Höhe und die Struktur des Umsatzes, den Schiffsverkehr sowie die technische Entwicklung der Häfen³.

¹ S. K. H. Olechnowitz: *Handel und Seeschifffahrt der späten Hanse*. Weimar 1965; sowie A. Soom: *Der baltische Getreidehandel im 17. Jahrhundert*. Stockholm 1961; Dort frühere Literatur.

² H. Lesiński: Główne linie rozwoju gospodarczo-społecznego Kołobrzegu w XIII - XVIII wieku (*Die wirtschaftlich-sozialen Hauptentwicklungslinien in Kołobrzeg im 13. - 18. Jahrhundert*). In: Szczecin, 1960, Nr. 1/2, S. 21 - 38; J. Mertka: Zarys dziejów Ustki — portu Słupska (*Abriß der Geschichte von Ustka — dem Hafen von Słupsk*). In: Z dziejów Słupska i Ustki, Poznań 1958, S. 41 - 62.

³ Dieses Problem wurde als Ganzes nur in bezug auf das Gebiet des Fürstentums Pommern bearbeitet in dem Buch: Z. Szopowski: *Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej* (*Die kleinen Häfen Westpommerns in der Zeit bis zum 2. Weltkrieg*). Warszawa 1962.

Analogische Forschungen wurden auch besonders nach der Beendigung des 2. Weltkrieges durchgeführt, was die Häfen des ehemaligen Polens angeht, die in den Grenzen vor der ersten Teilung im Jahre 1772 (mit Ausschließung der Lehngebiete) lagen. Den Zentralhafen des Weichselgebietes (Gdańsk) nicht mitrechnend, handelt es sich hierbei um die zwei kleineren Zentren: Elbląg und Puck. Die allseitige Kenntnis ihrer Geschichte ist jedoch durch die Spärlichkeit der Quellen, die im Verhältnis zu den Fragen, die sich aus der reichen Forschungsproblematik ergeben, nicht ausreichend sind, erschwert. Diese Problematik kann in zehn Punkten zusammengefaßt werden:

1. Navigationsbedingungen des Hafens (Lage, Lotsendienst, Angaben über das Schleppen und Anlegen der Schiffe, Tiefe des Hafenbeckens)
2. Charakteristik der Kais, der Verladungseinrichtungen und des Flächeninhalts der Magazine
3. Organisation und Technik der Verladungen und der Lagerung
4. Existenzbedingungen der Hafenarbeiter
5. Der Hafen als Reparaturbase für Schiffe
6. Verwaltung des Hafens und des Zolls
7. Charakteristik der Hafengebühren
8. Entwicklung des Hafenumsatzes und die Veränderungen seiner Struktur
9. Richtungen der Ausfuhr auf dem Seeweg und Verbindungen des Hafens mit dem Hinterland
10. Charakteristik des Schiffsverkehrs (Anzahl der Schiffe, Tonnage, Herkunft).

Diese reiche Problematik konnte nicht in jedem Falle mit gleichem Erfolg gelöst werden. Dies betrifft besonders Puck, einen kleinen Fischer- und Handels-hafen, nördlich von Gdańsk an der gleichnamigen Bucht gelegen. Die erhalten gebliebenen Quellen gaben nur die Möglichkeit, seinen Charakter als Holzhafen zu erforschen. Er fungierte in Anlehnung an das Waldhinterland des aller-nächsten Gebietes und ergänzte in dieser Hinsicht den Holzumsatz des Hafens von Gdańsk, wurde aber auch von den Behörden der Stadt Gdańsk energisch bekämpft. In der Literatur wurden außerdem einige Probleme der Organisation des Holztransportes aus dem Hinterland sowie die Rolle der Holzaufkäufer aus Gdańsk in dem Hafen Puck aufgeklärt. Gezeigt wurde auch die Gründung der lokalen „Reederei- und Kaufmannsunternehmen“⁴. Der Zustand der Quellen

⁴ S. Bodniak: Plan utworzenia portu w Pucku w r. 1561 (*Der Plan der Gründung eines Hafens in Puck im Jahre 1561*). In: *Kwartalnik Historyczny*, Jg. 47, 1933, H. 4, S. 553 - 556; W. Odyniec: Eksploatacja lasów powiatu puckiego w XVII wieku (*Die Exploitation der Wälder im Kreise Puck im 17. Jh.*). In: *Gdańskie Zeszyty Humanistyczne*, 1961, Nr. 1/2, S. 135 - 148; S. Gierszewski: Struktura i funkcje rynkowe mniejszych miast województwa pomorskiego w XVI i XVII w. (*Die Wirtschaftsstruktur und die Marktfunktion der kleineren Städte der Woiwodschaft Pomorze im 16. und 17. Jh.*). Gdańsk 1966, S. 128 - 133.

berechtigt jedoch zu keiner Hoffnung, die übrigen Probleme, die den Hafen betreffen, zu lösen.

Eine bedeutend größere Chance, die Hauptprobleme zu lösen, gibt das Quellenmaterial von Elbląg. Obgleich es unvergleichlich dürftiger als das Archiv der Stadt Gdańsk ist, wurde es doch zur Grundlage der Übersicht der Topographie der Hafeneinrichtungen, der Technik und Organisation der Verladungen, der Navigationsbedingungen usw.⁵ Der skizzenhafte Charakter dieser Übersicht sowie ihre Anlehnung — im hohen Grade — an das Material des 18. Jh. weist auf die Notwendigkeit hin, in Zukunft ein erschöpfendes Studium vorzubereiten. Ausführlich wurden dagegen die Rolle Elblągs als Werftzentrum auf dem Gebiet der Überholung der Schiffe, die den Hafen anliefen, und die Organisation der Schifffahrt untersucht⁶. Eine große Rolle spielte in dieser Organisation der Transport innerhalb des Hafens, vor allem aber zwischen den Häfen, d.h. von Elbląg zur Ausfahrt in die See in Piława, wo die Verladungen von kleineren Einheiten auf große Seeschiffe vorgenommen wurden.

Bisher sind die Untersuchungen über die Lebensbedingungen der Hafenarbeiter und das Klassenproblem vernachlässigt worden. Wenig weiß man über die Organisation der Verwaltung des kleinen Hafens und des Zolls. Es fehlt sogar an Eingangsfeststellungen, die die Gebührenpolitik betreffen. Im Falle des Hafens Elbląg war dies jedoch oft eine Sache von entscheidender Bedeutung. Dieses im Mittelalter wichtige Zentrum der Hanse verlor im Laufe des 15. und 16. Jh. — in dem Maße wie die Rolle von Gdańsk als Haupthafen Polens anwuchs — sehr an Bedeutung. Elbląg lag abseits der Weichsel, des Hauptweges der Binnenschifffahrt und war mit ihr mittels des für die Navigation wenig tauglichen Flusses Nogat und des Jagiellonen-Kanals verbunden. Dazu kommen: die Lage des Hafens an dem flachen Flusse Elbląg, die 10 km lange Entfernung auf Wasserweg von dem Frischen Haff und weitere 10 km von der Ausfahrt in die Ostsee in Piława. All dies erfüllte nicht viele der Bedingungen, die für ein regelrechtes Funktionieren eines Seehafens notwendig waren. Elbląg spielte daher im internationalen Handel des 16. - 18. Jh. eine untergeordnete Rolle. Er bediente vor allem seine nächste Umgebung und stand so fast immer im Schatten von Gdańsk. Dieser hatte nämlich das Übergewicht, daß er in der Nähe der Weichselmündung in die Ostsee lag, außerdem über bessere technische Anlagen, Kapital, hochentwickeltes Kreditsystem, reiche Erfahrung und

⁵ S. Gierszewski: *Życie portowe Elbląga w XVII i XVIII wieku (Das Hafenleben in Elbląg im 17. und 18. Jh.)*. In: *Szkice z dziejów Pomorza*, Bd. II, Warszawa 1959, S. 313 - 349.

⁶ Derselbe: *Elbląski przemysł okrętowy w latach 1570 - 1815 (Die Schiffsindustrie in Elbląg in den Jahren 1570 - 1815)*. Gdańsk 1961; Derselbe: *Elbląski cech armatorski w XVIII w. (Die Reedergilde in Elbląg im 18. Jh.)*. In: *Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych*, Bd. XV, 1955, S. 241 - 267.

Verbindungen mit fremden Märkten verfügte⁷. In der Literatur wird auch hervorgehoben, daß in der geschichtlichen Rivalisation Elblags mit Gdańsk einen wesentlichen, negativen Faktor folgende ungünstige physiographische Bedingungen des Hafens Elbląg darstellen: die ferne Lage von der Ostsee, der flache Wasserweg im Flusse Elbląg und in dem Frischen Haff, dessen Verschlammung und die sich daraus ergebenden Schwierigkeiten für die Schifffahrt größerer Einheiten⁸.

Die hier dargestellten Thesen klären jedoch das Problem nicht vollständig auf. Zu den aufgezählten Ursachen der zweitrangigen Rolle des Hafens Elbląg in der Neuzeit kommt noch ein neues Element hinzu, das — wie es heute scheint — endgültig über den Mißerfolg Elblags im Kampf um die Erhaltung des mittelalterlichen Ranges des Hafens entschieden hat. Diesen Faktor stellten die hohen Transportkosten über Elbląg dar, vor allem die hochgeschraubten Zollgebühren, die in Piława auf die Waren und Schiffe, die nach Elbląg segelten oder von dort kamen, aufgelegt wurden.

Es muß nunmehr erklärt werden, daß die Ausfahrt in die Ostsee in Piława (in den Jahren 1466 - 1510 in Balga) nicht innerhalb der Grenzen Polens lag, sich dagegen im Besitz der Lehnsmänner des polnischen Königs befand: des Hochmeisters des Deutschen Ordens und nach 1525 des weltlichen preußischen Fürsten. Eben der letztere setzte in Piława eine so hohe Zollabgabe fest — in der Höhe von 25 Zl. für die Ladungsfähigkeit von 100 Last — die von allen Schiffskapitänen, die nach Elbląg segelten oder von dort kamen, erhoben wurde. Der Kampf, der von den Bürgern Elblags um die Herabsetzung so hoher Gebühren geführt wurde, erwies sich erfolglos⁹.

Ogleich in der Literatur einige Male von diesen Streitfällen Rede ist, kennen wir bisher weder die Zollgebühren in Piława noch die tatsächlichen Transportkosten über den Hafen Elbląg. Es fehlt übrigens auch an entsprechenden Angaben für die Häfen in Gdańsk und Królewiec (Königsberg). An dieser Stelle kann nur angedeutet werden, daß der Vergleich der Zölle in Gdańsk und in Piława für den größten Teil der Waren höhere Gebühren in Piława als in Gdańsk aufweist¹⁰. Der Zoll in Piława, der von den Schiffen, die von oder nach Elbląg segelten oder die in Piława Ladungen von kleinen Schiffen aus Elbląg übernahmen, verhielt sich zu dem Zoll in Gdańsk folgendermaßen (Angaben aus dem 17. Jh.)¹¹:

⁷ S. S. Hoszowski: Handel Gdańska w okresie XV - XVIII wieku (*Der Handel der Stadt Gdańsk im 15. - 18. Jh.*). In: Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Krakowie, Nr. 11, 1960, S. 28 - 30.

⁸ S. Gierszewski: Życie portowe..., S. 314ff.

⁹ Ebd., S. 342 - 344; Siehe auch: Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Gdańsku (*Staatliches Wojewodschaftsarchiv in Gdańsk*) — Sign. III/255, Nr. 453, S. 255 - 7, 264 - 8. Im weiteren zit.: WAP Gd.

¹⁰ WAP Gd., 300 R., Vv 143 o.Z.

¹¹ WAP Gd., III/255, Nr. 453, S. 277.

	Piława	Gdańsk
	in Groschen	
1 Last Roggen	48	40
1 Last Weizen	90	73
1 Last Flachs	148	100
1 Last Salz	40 1/2	33 1/2
1 Stein Tuch „Karazja”	16 1/2	8 1/3

Günstiger gestalteten sich die Gesamtkosten des Transports für Gdańsk als für Elbląg, berechnet nach den Angaben von 1657¹², sie betrugen nämlich

	in Elbląg	in Gdańsk
bei der Ausfuhr:		
1 Last Weizen	1 fl. 13 Gr. 6 d	5 fl. 17 Gr.
bei der Einfuhr:		
1 Last Hering	3 fl. 10 Gr.	9 fl. 12 d

Bei der Ausfuhr von Weizen gestaltete sich das Verhältnis der Kosten wie 1:4, bei der Einfuhr von Heringen dagegen wie 1:2,7. Wesentlich für die angegebenen Proportionen ist das, daß für die Höhe der Transportkosten über Elbląg der Zoll in Piława ausschlaggebend war, da er über 50% aller Kosten ausmachte. Die übrigen Kosten (nach dem Abziehen des zusätzlichen Zolls — der sog. Zulage) waren in beiden Fällen in Elbląg niedriger als in Gdańsk. Dies berechtigt uns dazu, die Arbeitsthese aufzustellen, daß der hohe Zoll in Piława eine entscheidende Bedeutung für die Höhe der Transportkosten der Waren über Elbląg hatte und schließlich dazu führte, daß die Rolle dieses Hafens im Außenhandel des 17. Jh. ganz herunterkam. Dieses Problem erforderte natürlich systematische Untersuchungen, einschließlich der früheren Jahrhunderte sowie des 18. Jh.

Eine weitere, große Problematik der Häfen stellt die Frage der Größe und der Struktur des Warenumsatzes, der Richtungen der Ein- und Ausfuhr usw. dar. Unter allen in diesem Artikel besprochenen Problemen haben gerade diese in der polnischen Historiographie die älteste Tradition auch was den Hafen Elbląg betrifft¹³. Dieses Interesse bezieht sich vor allem auf das Getreide als den wichtigsten Exportartikel des ehemaligen Polens. Die bisher bekannten Aufstellungen des Getreidehandels Elblągs¹⁴ beweisen, daß die durchschnittlichen Jahresumsätze in diesem Hafen bis Mitte des 17. Jh. nicht 6 Tausend Last

¹² WAP Gd., III/255, Nr. 139, K. 83.

¹³ A. Szelągowski: *Z dziejów współzawodnictwa Anglii i Niemiec, Rosyi i Polski (Aus der Geschichte des Wettbewerbs Englands und Deutschlands, Rußlands und Polens)*. Lwów 1910.

¹⁴ Angaben für die Jahre 1642 - 1795, s. S. Gierszewski: *Statystyka handlu zbożowego Elbląga w latach 1642 - 1795 (Statistik des Getreidehandels in Elbląg in den Jahren 1642 - 1795)*. In: *Zapiski Historyczne*, Bd. XXIII, 1957, H. 1/3, S. 157 - 174.

überschritten, während sie in Gdańsk im Jahresdurchschnitt an 90 Tausend Last heranreichten. Später (bis 1772) änderten sich die Proportionen, weil die Getreideausfuhr von Gdańsk 14 Tausend Last und von Elbląg 1 - 7 Tausend Last im Jahresdurchschnitt betrug. Das bedeutet, daß die Ausfuhr aus Elbląg im allgemeinen unbedeutend war. Im 17. Jh. erreichte sie nämlich nicht einmal 10% der Umsätze in Gdańsk, und im 18. Jh. (bis 1772) schwankte sie in den Grenzen von 7 - 19% der Verladungen im Hafen Gdańsk. Schätzungsweise wurde auch berechnet, daß Ende des 16. Jh. der prozentuelle Anteil an der gesamten Getreideausfuhr aus dem Territorium der damaligen Republik aus dem Hafen Gdańsk 82%, aus Elbląg 7,4% betrug. Die übrigen 10% fielen auf Riga, Królewiec und Szczecin zusammen. Erst in der 2. Hälfte des 17. Jh. und im 18. Jh. änderten sich die Proportionen etwas zu Gunsten Elblągs und das nur deswegen, weil sich wegen der Krise der Feudalwirtschaft sowie wegen des Rückgangs der damaligen Gesamtausfuhr Polens die Preisspanne für Getreide zwischen den beiden Konkurrenzhäfen verringerte¹⁵.

Es bleibt jedoch die Frage offen, ob nicht die verhältnismäßig geringen Getreideumsätze in Elbląg ein bedeutenderer — als in Gdańsk — Handel mit anderen Produkten rekompensierte. Unbekannt ist bisher auch der Fragenkomplex, der mit den Richtungen der Ein- und Ausfuhr verbunden ist. Sie lassen sich nicht in Anlehnung an die Sund-Listen erklären, da diese — wie bekannt — ein in vieler Hinsicht unsicheres Material enthalten. Ihre Unzulänglichkeit für eingehende Untersuchungen über die Geschichte des Handels und der Schifffahrt von Elbląg haben schon L. Koczy und A. Kownatzki nachgewiesen¹⁶. Viel sichere Angaben garantieren die lokalen Zollbücher, die sog. Portorienbücher.

Die Pfundzoll-Listen aus Elbląg — 35 Einheiten aus der Zeit von 1586 bis 1700¹⁷ — entstanden unter besonderen Gegebenheiten erst Ende des 16. Jh. Vorher wurde der Zoll von den Schiffen, die Elbląg mit Waren anliefen oder von dort zurückkamen, nur in der Enge von Bałga erhoben — nach ihrer Versandung am Anfang des 16. Jh. — in Piława. Daher flossen die Zolleinnahmen von dem Umsatz in Elbląg in die Kasse der Kreuzritter und nach 1525 in die Kasse des Fürsten von Preußen. Man ging nämlich von der Voraussetzung aus — wie es im 18. Jh. der Verfasser der Geschichte

¹⁵ Nach S. Hoszowski: *Handel Gdańska...*, S. 38.

¹⁶ L. Koczy: *Nowe źródła do dziejów handlu Polski na Morzu Bałtyckim (Neue Quellen zur Geschichte des Handels Polens im Ostseeraum)*. In: *Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych*, Bd. VI, 1937; H. Kownatzki: *Die Bedeutung der Sund-Zoll-Listen nach den Elbinger Pfundzoll-Listen*. In: *Historisches Jahrbuch der Görres-Gesellschaft* Bd. LVII, 1937, H. 2/3, S. 358.; s. auch die letzten Feststellungen von H. Zins: *Anglia a Bałtyk w drugiej połowie XVI wieku (England und die Ostsee in der zweiten Hälfte des 16. Jh.)*. Wrocław 1967, S. 148.

¹⁷ WAP Gd., Abteilung der Stadt Elbląg.

des Handels in Elbląg schrieb — daß „dort, wo kein Hafen ist, kein Zoll erhoben werden kann“¹⁸.

Die geschilderte Situation bestand bis zur Zeit des bekannten Streitfalles des polnischen Königs Stefan Batory mit Gdańsk (1577). Es gibt eine schon recht umfangreiche Literatur, die nachweist, welch große Gefahr damals dem Handel in Gdańsk drohte. Batory verhängte nämlich am 7. März als Repression das Verbot des Handels mit Gdańsk und verlegte den gesamten Warenexport aus der Republik nach Elbląg. Bald darauf wurde auch in Elbląg die Residenz englischer Kaufleute, die in der Ostland-Kompagnie (Eastland Company) vereinigt waren, eingerichtet. Abgesehen von der Zollverwaltung in Piława entstand auch eine zweite in Elbląg. Schon 1577, als der König den Handel Polens über Elbląg leiten ließ, sicherte er der Stadt die sich daraus ergebenden Einnahmen für die Erhaltung des Hafens. Anfangs wurden also nur von den aus Elbląg ausgeführten Waren Gebühren erhoben¹⁹ und wahrscheinlich führte man auch keine besonderen Bücher, sondern nur lose Notizen, die nicht erhalten geblieben sind. Erst nachdem sich etwa um 1583 die Eastland Company endgültig in Elbląg niedergelassen hatte und darauf (3. 5. 1585) der Vertrag zwischen den englischen Kaufleuten und Elbląg, der eine rechtliche Grundlage für das Bestehen der Residenz der Engländer in dieser Stadt darstellte, unterschrieben wurde, verpflichteten sich beide Vertragspartner, die Kosten für die Erhaltung des Hafens gemeinsam zu bestreiten²⁰. Im Auftrage des Königs, der an den Einnahmen aus dem Portorium interessiert war und ähnlich wie Elbląg keinen Anteil an den Einnahmen aus dem Zoll in Piława hatte, wurden hier 1585 drei sog. „Praefecti Portoriae“ ernannt und vereidigt²¹. Das waren, ähnlich wie in Gdańsk, sog. Pfundsherren, Ratsherren, unter deren Generalaufsicht das Zollamt stand. Anfangs übten sie ihr Amt zu dritt und vom 17. Jh. zu zweit aus, und zwar mit der Hilfe von zwei Steuereinnehmern und Schreibern²². Das Portorium in Elbląg, das mit Unrecht auch als Pfundzoll²³ bezeichnet wird, wurde schon ab 1586 von dem Wert der auf dem Seewege ein- oder ausgeführten Waren erhoben²⁴.

¹⁸ WAP Gd., III/255, Nr. 453, S. 294.

¹⁹ Ebd. S. 84, 88.

²⁰ H. Zins: *Anglia a Bałtyk...*, S. 81, 85, 87.

²¹ WAP Gd., III/255, Nr. 453, S. 296.

²² E. Carstenn: *Elbings Verfassung zu Ausgang der polnischen Zeit*. In: Zeitschrift des Westpreußischen Geschichtsvereins, H. 52, 1910, S. 42.

²³ Die Bücher von Elbląg hatten bis 1650 auf der Titelseite die Aufschrift „Pfundzollbuch“. Das war natürlich ein Anachronismus, denn die sobezeichnete Pfundgebühr, die im 14. und 15. Jh. in den Hansestädten vom Hafenumsatz erhoben wurde und für den Bedarf der Hansestädte bestimmt war, wurde hier von Kazimierz Jagiellończyk aufgehoben. — WAP Gd., III/255, Nr. 453, S. 292 - 293.

²⁴ Ebd. S. 93, 294.

Die in Elbląg 1586 angelegten Portorien-Bücher führte man unabhängig von den in Piława weiterhin registrierten Einnahmen aus dem Zoll, der in der dortigen Enge erhoben wurde. Somit bestand eine doppelte Buchführung der Schiffe und Waren, die auf dem Seeweg nach Elbląg eingeführt und von dort ausgeführt wurden. Diese doppelte Zollbelastung der ausländischen Kontrahenten der Kaufmannschaft in Elbląg gibt dem Forscher die theoretische Chance einer Kontrolle der Genauigkeit der Aufzeichnungen durch die eine oder die andere Seite und ermöglicht auch eine Ergänzung der Lücken für diejenigen Jahre, aus denen wir über keine Bücher aus Elbląg verfügen. In diesem letzten Fall handelt es sich vor allem um den Zeitabschnitt vor dem Anlegen der Bücher, d.h. um die Zeit 1466 - 1585 sowie um die Jahre nach 1700.

Der letztgenannte Zeitabschnitt — bis zum Moment der Annexion der Stadt durch Preußen i. J. 1772 und der Einführung einer anderen als die bisherige Organisation der Steuereinnahme und der Registrierung des Hafenzolls — stellt eine besondere Frage dar, wenn es sich um Quellen für die Statistik der Hafenumsätze handelt. Von den Aufzeichnungen, die im 18. Jh. direkt im Portorienamt entstanden sind, sind nur zwei kleine Kladden des „Klein-Portorienbuchs“, aus den Jahren 1745 und 1753, erhalten geblieben²⁵, die eine Aufzeichnung der Zollwaren nicht nach ihrem Umfang oder Gewicht, sondern nach ihrem Wert enthalten. Im Portorienamt zahlte man bei einem Wert von 100 Groschen 25 Groschen Zoll, wovon der Königsschatz 16 Groschen und 12 Denar erhielt, der Rest (8 Groschen und 6 Denar) floß in die Stadtkasse, als der sog. Tertius Nummus²⁶.

Wegen des Fehlens der Portorienbücher für das 18. Jh. ist es notwendig, nach indirekten Quellen zu suchen. Wir verfügen gegenwärtig über summarische Jahresaufstellungen der Umsätze (mit Ausnahme für die Jahre 1737 und 1740 - 1747), die jedoch nur die Warenbezeichnung und ihre in dem gegebenen Jahr eingeführte oder ausgeführte Menge aufweisen. Es fehlen dort die Spezifikation des Ausgangs- und Bestimmungshafens sowie andere Informationen, die in den Portorienbüchern enthalten sind. Diese Statistiken, die den Charakter von städtischen amtlichen Aufstellungen haben und wahr-

²⁵ WAP Gd., In dem Archivfond „Komora palowa“ (Portorienamt) sowie III/255, Nr. 1124.

²⁶ WAP Gd., III/255, Nr. 453, S. 301. Das war mit der Tatsache verbunden, daß sich die holländischen Kaufleute — die Hauptkontrahenten der Stadt Elbląg, die bisher von den Zollgebühren befreit waren, bereit erklärten, den Zoll in einer Höhe von 50% zu zahlen. Die Belastung der Holländer mit dem Portorium in Elbląg erfolgte unter dem Druck der Notwendigkeit, das versandete Fahrwasser zu vertiefen. Die Stadt Elbląg war nicht imstande, diese Investition mit eigenen Mitteln durchzuführen. Die von den Holländern gezahlten Geldsummen wurden von den Steuereinnehmern, nachdem sie in besondere Register eingetragen worden waren, in die Stadtkasse gezahlt, und zwar auf das Konto der Tiefe. — WAP Gd., III/255, Nr. 453, S. 300.

scheinlich in Anlehnung an die Angaben des Portorienamtes gemacht wurden, sind zum Teil in Originalschriften erhalten, teilweise in Abschriften, die in die handschriftlichen Chroniken Elblągs eingefügt wurden²⁷. Materialien dieser Art sind jedoch mit der „Sünde“ der Summierung der einzelnen Positionen der Aufzeichnungen sowie der Kopierung der ursprünglichen Summierungen der Jahresumsätze durch die Beamten des 18. Jh. belastet, enthalten also einen gewissen Prozentsatz von Fehlern. Die Entdeckung dieser Fehler und die Festlegung der tatsächlichen Zahlen ist eine notwendige, jedoch nicht immer durchführbare Maßnahme. Dies wird auch nicht durch die von H. Meier veröffentlichten Globalziffern des Getreideexports aus dem Hafen Elbląg in den Jahren 1642 - 1712, berechnet in Anlehnung an die Zollbücher von Piława, erleichtert²⁸.

Da wir die Urtexte der Portorienbücher Elblągs aus den Jahren 1586 - 1700 (von denen sich für eine statistische Herausgabe die Register für 17 Jahre eignen) und übertragene Materialien aus dem 18. Jh. zur Verfügung haben, lohnt es der Mühe, den Erkenntnisinhalt dieser Quellen zu charakterisieren. In der gegenwärtigen Entwicklungsstufe der Arbeiten kann dies jedoch nur skizzenhaft gemacht werden, und zwar auf Grund einiger als Beispiel untersuchten Register.

Es soll hier betont werden, daß der Informationsbereich, der die Zolleinnehmer in Elbląg interessierte, weit das Schema überschritt, das uns aus den Pfundzollbüchern in Gdańsk bekannt ist²⁹. Im Portorienamt in Elbląg wurde der Grundsatz angenommen, nicht nur solche Angaben zu registrieren wie: Vorname und Name des Schiffskapitäns, sein Wohnort, Eingang- und Ausgangsdatum, Bezeichnung und Menge der Ware sowie eventuell Zollgebühren — sondern auch eine Reihe zusätzlicher Informationen. Die wichtigste davon — oft beim Import, aber stets beim Export — war die Eintragung des Ausgangshafens bzw. des Bestimmungshafens. Dadurch erhalten wir vor allem die Möglichkeit, die Ausfuhr- und Einfuhrrichtungen statistisch zu erfassen. Da für einige Jahre der Hei-

²⁷ Die Charakteristik dieser Quellen s. S. Gierszowski: *Statystyka handlu ...*, S. 158 - 169.

²⁸ Veröffentlicht von H. Meier: *Beiträge zur Handels- und politischen Geschichte Königsbergs*. In: *Neue Preußische Provinzialblätter*, 3. Folge, Bd. IX, 1864, S. 216. Dort befinden sich auch die Zahlen des Schiffsverkehrs und des Salztransportes nach Elbląg. Die globalen Zahlen der Ein- und Ausfuhr einiger Artikel für das Jahr 1644, die den Berichten des Zollamts in Piława entnommen wurden und die sich einst in dem Berliner GeheimenStaatsarchiv befanden, wurden veröffentlicht von H. Rachel: *Die Handels-, Zoll- und Akzisepolitik Brandenburg Preußens bis 1713*. Berlin 1911, S. 368 - 369.

²⁹ Über die letzteren s. Cz. Biernat: *Gdańskie Księgi palowe z drugiej połowy XVIII wieku oraz metoda ich opracowania statystycznego (Die Zollbücher von Gdańsk aus der zweiten Hälfte des 18. Jh. sowie die Methode ihrer statistischen Bearbeitung)*. In: *Studia gdańsko-pomorskie*, Gdańsk 1964, S. 214 - 235.

mathafen des Schiffes und der Wohnort des Kapitäns angegeben sind, kann man festzustellen versuchen, inwieweit der Zusammenhang zwischen dem Heimathafen des Schiffes und seinem Verkehr auf der gegebenen „Schiffahrtslinie“ reicht. Eine Prüfung zu diesem Zweck der Bücher aus den Jahren 1601, 1653 und 1700 wiese einerseits auf das Fehlen dieser Abhängigkeit hin, anderseits aber darauf, daß sich in der Regel der Wohnort des Kapitäns mit dem Heimathafen des Schiffes deckt³⁰.

Eine andere, sehr wichtige Eintragung in den Zollregistern, die leider nur in einem Teil der Bücher zu finden ist, informiert über die Nationalität bzw. über den Wohnort des Eigentümers der Ware. Diese Information folgt aus dem Grundsatz, der mit der Einsetzung des Portorienamts in der Stadt angenommen wurde, wonach nur diejenigen mit Zollgebühren belastet wurden, die gesetzlich verpflichtet waren, für den Zustand der Hafenanlagen zu sorgen, d.h. die Inhaber des Stadtrechts von Elbląg. Als solche galten damals nicht nur die einheimischen Bürger der Stadt, sondern auch die hier angesiedelten englischen Kaufleute. Die übrigen ausländischen Kontrahenten wurden, im gut begriffenen Interesse der Stadt, nicht mit dem Zoll belastet, obgleich es im 17. Jh. Streite und Diskussionen zu diesem Thema gegeben hat. Im Jahre 1614 stellte z.B. Sigismund III. die Befreiung der Engländer vom Portorium, was die Einnahmen des Königs schmälerte, in Frage. Diese Bedenken erneuerte er 1619. Weiter verlangte im Jahre 1637 der Stadtrat das Portorium von den holländischen Maklern, denen das Wohnrecht in Elbląg zuerkannt wurde³². Entscheidend für diese Angelegenheit war jedoch die Bestimmung des polnischen Königs aus dem Jahr 1649, wonach das zur Zeit nur von den Engländern und von den Bürgern Elblągs gezahlte Portorium auch von den anderen gezahlt werden soll, sobald der Zoll in Piława auf die Stufe von vor 1626 herabgesetzt sein wird³³.

Die Differenzierung der Zollrechte bedeutete keineswegs, daß die Bücher in Elbląg nur Waren registrierten, deren Eigentümer Engländer oder Bürger von Elbląg waren. Es wurden die Gesamtumsätze und alle Schiffe notiert — bei den einzelnen Positionen wurde die Erhebung von Gebühren oder auch

³⁰ Dieses Problem war Gegenstand der Untersuchungen vieler Historiker. Von den neusten Forschungsergebnissen sind diejenigen Schlüsse beachtenswert, die von den unsrigen abweichen und die den Hafen Gdańsk betreffen. — M. Bogucka: Handel niderlandzko-gdański w latach 1597 - 1651 (*Der Handel zwischen den Niederlanden und Gdańsk in den Jahren 1597 - 1651*). In: *Zapiski Historyczne*, Bd. XXXIII, 1968, H. 3, S. 179.

³¹ T. Neumann: *Die englische Handels-Sozietät*. In: *Neue Preußische Provinzial-Blätter*, Bd. XII, 1857, S. 142.

³² WAP Gd., III/255, Nr. 453, S. 177 - 178 sowie die Rezesse des Rats der Stadt Elbląg aus dem Jahre 1637 S. 34 und der Index dazu, Bd. III, S. 164, 166.

³³ E. Volekmann: *Katalog des Elbinger Stadtarchivs*, Elbing 1875, Nr. XVII, 484; WAP Gd., III/255, Nr. 453, S. 255 - 57, 264 - 68.

die Befreiung davon nur vermerkt. Bei jedem Schiff wurde darüber Aufschluß gegeben durch die Vermerkung: englische, holländische, Lübecker, Elbläger Ware u.a. Bei der Eintragung eines bestimmten Schiffes treffen wir auf mehrere solche verschieden lautende Eigenschaftswörter, die die Aufnahme von Untersuchungen über das Beförderungssystem des Segelschiffes sowie über die Ausmaße und den Charakter der Penetration des Handelskapitals verschiedener Länder in dem Ostseeraum und auch über das Netz der internationalen Handelsverbindungen ermöglichen. Wichtig ist auch die Tatsache, daß eine große Anzahl der Elbläger Bücher aus der Zeit der Tätigkeit der Ostland-Kompanie in der Stadt (1586 - 1628) erhalten geblieben sind, außerdem aus einigen Jahren vor dem ersten Krieg mit Schweden (1626 - 1629) und vor dem zweiten (1655 - 1660). Eine beträchtliche Anzahl der Bücher betrifft das letzte Jahrzehnt des 17. Jh. Dies erlaubt, eine eingehende Beurteilung der Größe und der Dynamik des Umsatzes mit verschiedenen Warengruppen in verschiedenen Zeitabschnitten vorzunehmen. Wir lernen auch die Struktur des Handels und die Ausmaße der Schifffahrt im direkten Austausch mit England — bis zur Lockerung dieser Kontakte — kennen, ferner die Umwandlungen im Handel in dem Zeitraum der Münzkrisis der 20er Jahre des 17. Jh., den Stand des Austausches vor dem polnisch-schwedischen Kriege (1655 - 1660) und in den Jahren des Wiederaufbaus nach dem Kriege. Die erwähnten Quellen enthüllen eine interessante und in Gdańsk wahrscheinlich nicht so deutlich auftretende Erscheinung einer großen Elastizität des Angebots, der großen Fähigkeit der Elbläger Kaufleute, die ganze Umsatzstruktur (also auch die Lieferungsstruktur aus dem Hinterland) in Hinsicht auf die Forderungen des Abnehmers umzustellen. Der traditionelle Kontrahent, Holland, war immer der wichtigste Getreideabnehmer, nichtsdestoweniger wurde es in der Zeit der Tätigkeit der Ostland-Kompanie deutlich in den Hintergrund geschoben. Ende des 16. Jh. und in den ersten 20 Jahren des 17. Jh. herrschten in der Ausfuhr aus Elbląg Waldprodukte vor (hauptsächlich Pech und Teer), außerdem Wolle, Flachs und Hanf — Artikel, die nach England exportiert wurden. Dagegen spielte in der Ausfuhr nach Holland in derselben Zeit fast ausschließlich Getreide eine Rolle. Eine gänzlich marginale Rolle spielte der Export nach anderen Ländern. Die Ostland-Kompanie schob die übrigen Kaufleute in den Schatten.

Die Situation ändert sich vor dem zweiten und in vielen Fällen gleich nach dem ersten polnisch-schwedischen Kriege, denn nach der Translokation der englischen Magazine nach Gdańsk (auf Grund des Beschlusses des Sejms aus dem Jahre 1628) differenzieren sich die Schifffahrtsrichtungen, die bisher hauptsächlich nach England und zum Teil nach Holland führten. Infolge der Verringerung des Austausches mit England und seines allmählichen Schwindens, vergrößerte sich der Kreis der holländischen Abnehmer und die

Kaufleute aus Elbląg eroberten neue Märkte. Die Ausfuhr des Teers war im Schwinden, der Export des Pechs verringerte sich, dagegen vergrößerte sich die Nachfrage nach Waidasche und Holz (Klappholz, Pipenstäbe) seitens der holländischen Kaufleute. Durch den Verlust der englischen Märkte verringerte sich auch die Ausfuhr von Flachs und Hanf, obgleich neue Abnehmer dieser Waren in Schweden, Dänemark, Frankreich und Lübeck gewonnen wurden. Analogische Veränderungen fanden im Getreidehandel statt und traten auch auf dem Gebiet der Einfuhr zum Vorschein. Es handelte sich, in groben Umrissen, um die Einfuhr von Textilien aus England in der Zeit bis zu den 20er Jahren des 17. Jh., später in der Erhöhung des Austausches mit Schweden, von wo Eisen und Steine geliefert wurden und von Gotland Kalk. Seit Mitte des 17. Jh. kann man beobachten, daß Lübeck durch Gdańsk in der Vermittlung von verschiedenen Waren (hauptsächlich Wein und Salz) aus dem Westen Europas nach Elbląg ausgeschaltet wird.

Einen bedeutend kleineren Bereich der Probleme klären die statistischen Materialien Elblągs aus dem 18. Jh. auf. Aus ihnen lernen wir nur die Höhe der Aus- und Einfuhr verschiedener Waren sowie die Strukturänderungen der Umsätze kennen. Aus diesen Angaben geht hervor, daß sich in der Ausfuhr ununterbrochen durch das ganze 18. Jh. hindurch nur solche Artikel, wie Wolle, Flachs, Federn und Pottasche hielten. Die anderen wurden mit der Zeit aus dem Export zugunsten neuer Erzeugnisse ausgeschieden. So verschwand z.B. um die Mitte des 18. Jh. von der Ausfuhrliste Elblągs die in der ersten Hälfte des 18. Jh. im Export notierte Waidasche (bis 3300 Tonnen jährlich) sowie die, allerdings schon in kleineren Mengen ausgeführten, Borsten. Es erscheinen dagegen Käse, dessen Ausfuhr jährlich etwa 10 Tausend „Stück“ betrug sowie Butter (bis 600 Achtel) und Obst (bis 3300 Fässer). Außerdem wurde Leintuch zu einem Wert von 200 Tausend fl. jährlich ausgeführt. Bescheiden und unveränderlich war durch das ganze 18. Jh. die Liste der nach Elbląg importierten Waren. Es herrschten verschiedene Weinsorten vor (aus Frankreich, Spanien und aus dem Rheinland) sowie Eisen (bis 2600 Schiffspfund jährlich). Außerdem wurden Talg und Heringe eingeführt.

Aus Mangel an Angaben über die Schifffahrtsrichtungen des 18. Jh. ist es schwierig, gegenwärtig einen Versuch zu unternehmen, die Ursachen der Strukturänderungen im Export sowie des Sichumstellens des Exports von Waidasche und Borsten auf Milchprodukte und Obst zu klären. Es scheint, daß deren Quellen in dem Zusammenschrumpfen des Hinterlandes des Hafens und in seiner Beschränkung auf einen Regionalmarkt, der sowohl Erzeugnisse der Viehzucht und des Obstbaus (Żuławy) als auch von Flachs und Leinwand (Warmia) lieferte, zu suchen sind. Dieses Problem verlangt jedoch auch die Prüfung von Seiten des Marktes des ausländischen Abnehmers, der Preisgestaltung für diese Waren und der Zollpolitik.

Was den letzten Punkt der oben vorgeschlagenen Liste der Forschungsprobleme (Schiffsverkehr) anbelangt, so macht in dem Falle Elblągs die Bestimmung der Anzahl der Transporteinheiten die größten Schwierigkeiten, was mit der schon bekannten Tatsache verbunden ist, daß Piława der Hafen für Verladungen auf größere Schiffe war. Die Sache ist hinsichtlich der Jahre, für die Portorienbücher in Elbląg vorhanden sind, verhältnismäßig einfach. In ihnen wurde nämlich eingetragen, ob das Schiff, das Ware für den Abnehmer in Elbląg hatte, hier im Hafen anlegte oder schon in Piława. Bei der Ausfuhr wurde dagegen im Zollamt vermerkt, daß in Elbląg nur ein Teil der Ladung übernommen wurde und diese dann in Braniewo, Królewiec oder auch in Piława ergänzt wurde.

Wir haben gegenwärtig geringe Aussichten, eine Statistik des Schiffsverkehrs für die Jahre, die nicht von den Portorienbüchern erfaßt worden sind, aufzustellen. Als Ersatzmaterial könnten hier die Zolllisten von Piława dienen, dagegen kann man den Angaben aus dem Sund wenig Bedeutung beimessen, da die Ware aus Elbląg doch oft auf kleineren Schiffen nach Piława und Królewiec befördert und dort auf große Segelschiffe verladen wurde. In solchen Fällen wurde im Sund nicht Elbląg als Ausgangshafen angegeben. Ebenso war es auch bei Teilladungen. Die Sundlisten weisen z.B. für 1615 nur ein Schiff eines Reeders aus Horn auf, das als Ausgangshafen Elbląg angibt. Nach den Büchern von Elbląg waren es jedoch zwei Schiffe, von denen eins seine Ladung in Królewiec ergänzte und demnach im Sund mit dem Ausgangshafen Królewiec eingetragen wurde. Ähnlich war es in den Fällen, in denen ein Schiff — aus Elbląg kommend — die Ladung in Braniewo oder in Gdańsk ergänzte³⁴. Daraus geht hervor, daß Schlüsse, die sich auf Angaben der Sundlisten stützen, oft vollkommen falsch sein können, gerade in bezug auf Elbląg. Dies wird durch die von H. Zins veröffentlichte Tabelle einwandfrei bewiesen³⁵, und zwar durch die Anzahl der Schiffe, die im Sund als Schiffe mit dem Ausgangshafen Królewiec vermerkt wurden. Ihre Anzahl nimmt gerade seit 1577 beträchtlich zu, d.h. von dem Zeitpunkt, da der polnische Handel von Gdańsk nach Elbląg verlegt wurde. Das bedeutet, daß die Schiffe in Elbląg nur einen Teil der Ladung, und den Rest dann in Królewiec nahmen, und daß der letztere Hafen im Sund als Ausgangshafen angegeben wurde.

Die Portorienbücher aus Elbląg enthalten nicht die für einen Forscher der Geschichte der Schifffahrt so wichtige Information, wie sich die Tonnage der Schiffe darstellt. Diese Angaben wurden jedoch in den Zollbüchern von

³⁴ H. Kownatzki: *Die Bedeutung...*, S. 359.

³⁵ H. Zins: *Geneza angielskiej Kompanii Wschodniej (Eastland Company) z 1579 r. (Die Genesis der englischen Ostland-Kompanie (Eastland Company) aus dem Jahre 1579)*. In: *Zapiski Historyczne*, Bd. XXIX, 1964, H. 3.

Pilawa vermerkt. Dank den von H. Meier veröffentlichten Zahlenangaben können wir die Durchschnittstonnage der Schiffe für einige Jahre berechnen. 1642 betrug sie 78 Lasten, 1645 — 74, 1656 — 83 und 1707 — 21 Lasten. Das sind im Vergleich mit den Berechnungen der durchschnittlichen Tonnage der Schiffe, die Królewiec 1637 und Gdańsk 1688 anliefen, sehr interessante Angaben. Für Królewiec betrug nämlich die Durchschnittstonnage 85,3 Lasten und für Gdańsk 74,5 Lasten³⁶. Im Lichte dieser Angaben wich die Durchschnittstonnage der Schiffe, die im 17. Jh. Elbląg anliefen, nicht von derjenigen der großen Nachbarhäfen ab und entsprach somit den Schifffahrtsbedingungen in der südlichen Ostsee für diese Zeit. Dies ist ein interessanter Beitrag für die Charakteristik des Hafens Elbląg, eines zweitrangigen Ostseehafens im 17. Jh. Dieses Problem erfordert natürlich Spezialuntersuchungen, auch im Vergleich mit anderen kleinen Häfen, und eine Erweiterung um die Materialien, die die auffallend niedrige Durchschnittstonnage im Jahre 1707 erklären könnten. Es ist zweifelhaft, ob sie im 18. Jh. für die kleinen Häfen der südlichen Ostsee sowie für Elbląg selbst typisch wäre.

Übersetzt von:
S. GONTARCZYK

³⁶ P. Jeannin: *Le tonnage des navires utilisés dans la Baltique de 1550 à 1640 d'après les sources prussiennes*. In: *Le navire et l'économie maritime du Nord de l'Europe du Moyen-Age au XVIII^e siècle*. Travaux du Troisième Colloque International d'histoire maritime, tenu les 30 et 31 mai 1958 à l'Académie de Marine. Bibliothèque Générale de l'École Pratique des Hautes Études, VI^e Section, Paris 1960; S. Gierszewski: *Żegluga gdańska w roku 1688 (Die Schifffahrt von Gdańsk im Jahre 1688)*. In: *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej*, Jg. XI, 1963, Nr. 1, S. 112.