

# **Landesbibliothek Oldenburg**

## **Digitalisierung von Drucken**

**1905**

II. Der oldenburgisch-isländische Handel im 16. Jahrhundert. Von Dietrich Kohl.

## II.

# Der oldenburgisch-isländische Handel im 16. Jahrhundert.

Von Dietrich Kuhl.

In meiner vorjährigen Arbeit über die Entstehung der Stadt Oldenburg und ihrer Verfassung habe ich auf eine Handelsverbindung der Oldenburger mit Island aufmerksam gemacht,<sup>1)</sup> die aus verschiedenen Gründen einer näheren Betrachtung wert ist. Einmal ermöglichen nämlich die im Oldenburger Stadtarchiv erhaltenen Quellen einen tieferen Einblick in den inneren — kaufmännischen und nautischen — Betrieb dieses Handels, und sodann berührt sich die Geschichte dieses Abschnittes der oldenburgischen Handelsgeschichte mit der Geschichte der sonstigen deutsch-nordischen Handelsbeziehungen gerade in einem Augenblicke, in dem ein wichtiger Wendepunkt in den letzteren eintritt. Es ist die Zeit, in der das politische und wirtschaftliche Erstarken der nordischen Mächte die hansischen Kaufleute aus ihren letzten mittelalterlichen Stützpunkten verdrängt. In dieser Periode des Niederganges der deutschen Hanse gelingt es oldenburgischen Kaufleuten und Schiffen, wenn auch nur vorübergehend, im isländischen Handel Fuß zu fassen. Für eine richtige Würdigung der damit zusammenhängenden politischen Vorgänge wird es empfehlenswert sein, die Entwicklung der allgemeinen deutsch-

---

<sup>1)</sup> Jahrbuch XII, S. 30. Vgl. auch Gemeindeblatt der Stadt Oldenburg 1904, S. 90. Auch in der Statistischen Beschreibung der Gemeinden des Herzogtums Oldenburg (1897), S. 540, ist sie schon von G. Rütting erwähnt worden.



isländischen Handelsbeziehungen kurz zu kennzeichnen.<sup>1)</sup> Darauf werden wir dann die Geschichte des oldenburgischen Islandhandels und seine inneren Verhältnisse darlegen.

Island hatte, nachdem es ein Teil des norwegischen Reiches geworden war (1263/64), die Stellung eines königlichen Schatzlandes erhalten, d. h. es stand, dem Einfluß des norwegischen Reichsrates völlig entrückt, in finanzieller Beziehung zur unmittelbaren Verfügung des Königs. Seitdem belegten die norwegischen Herrscher den isländischen Handel, der ihnen als eine ergiebige Quelle für die Steigerung ihrer Einkünfte erscheinen mußte, mit Abgaben und machten, um die Zollaufsicht zu erleichtern, indem sie den direkten Verkehr der Fremden mit der Insel verboten, ihre Stadt Bergen zum Stapelplatz für alle nach Island gehenden und von Island kommenden Waren. Diese Handelspolitik wurde nach der Vereinigung der drei nordischen Königreiche durch die Kalmarische Union (1397) von den dänischen Herrschern fortgesetzt. Demgegenüber nahmen zuerst die Engländer, die durch die Hanzen aus Bergen verdrängt worden waren, anfangs auf dem Wege des Schleichhandels, dann mit königlicher Erlaubnis den unmittelbaren Verkehr mit Island wieder auf, und ihren Spuren folgten alsbald, in stetem erfolgreichen Kampfe mit den wegen ihrer Roheit bei den Isländern verhaßten Briten, hantische, namentlich Hamburger Kaufleute. Trotz der Klage der bergischen Kaufmannschaft über die Verletzung des Stapelrechtes ihrer Stadt und trotz wiederholter Verbote auf den Hanzen tagen nahm der direkte Handel mit Island, begünstigt von den dänischen Königen, zu und geriet dabei mehr und mehr in die Hände Hamburgs, wofür besonders bezeichnend der Umstand ist, daß nur hier von allen hantischen deutschen Häfen sich eine Gesellschaft von Islandfahrern gebildet hat. Ihren Bemühungen ist es zu danken, daß in den dreißiger Jahren des 16. Jahrhunderts der deutsch-isländische Verkehr von allen früheren Einschränkungen fast völlig befreit war.

Schon unter Christian III. (1536—1559) bereitete sich indes ein Umschwung in der handelspolitischen Stellung der Hanzen auf

<sup>1)</sup> Nach E. Baasch, Die Islandfahrt der Deutschen, S. 1—57. Forschungen zur hantischen Handelsgeschichte I.

der Insel vor, indem dieser König 1547 die letztere auf zehn Jahre an die Stadt Kopenhagen gegen eine jährliche Abgabe verpachtete. Freilich hatte das nur geringe Wirkung, da die Hansen sich um die Verpachtung wenig kümmerten und die Kopenhagener auch zur alleinigen Befriedigung der isländischen Handelsbedürfnisse außer stande waren. So wurde denn der Pachtvertrag 1557 nicht erneuert. Aber unter dem Nachfolger Christians, Friedrich II., erlitt der Verkehr der fremden Kaufleute mit der Insel dadurch eine Erschwerung, daß die Erlaubnis zum Handel von Verschreibungen abhängig gemacht wurde, die nur auf bestimmte Häfen und kurze Fristen lauteten. Dieses zum Vorteil der königlichen Kasse eingeschlagene Verfahren bewirkte, daß gegen das Ende des Jahrhunderts ein lebhafter Wettbewerb um die Erlangung von Privilegien zur Befregung der einzelnen isländischen Häfen entstand, hatte aber, da oft eine Lizenz ausgestellt wurde, bevor die einem anderen früher gegebene abgelaufen war, auch mancherlei Streitfälle zur Folge. Endlich aber machte König Christian IV. dem deutsch-isländischen Handel überhaupt ein Ende, indem er am 24. Juli 1601 erklärte, daß fortan die Städte Kopenhagen, Malmö und Helsingör das alleinige Recht des Handels mit Island haben sollten und Ausnahmen zu Gunsten anderer nicht gemacht werden würden. In erworbenen Rechten wurde niemand gekränkt, da der König für das Verbot einen Zeitpunkt gewählt hatte, wo die zuletzt erteilten Lizenzen gerade abgelaufen waren, und da den fremden Kaufleuten zur Eintreibung ihrer Ausstände noch für zwei Sommer der Besuch der Insel gestattet wurde. Diesmal handelte es sich bei der Verleihung des Monopols an die dänischen Untertanen nicht um eine vorübergehende Erscheinung. Die Ausschließung der Fremden wurde tatsächlich durchgeführt, der gesetzliche Handel mit Island ging fortan über Kopenhagen. Da indessen die hier gegründete isländische Kompagnie, um dem mitteleuropäischen Markte näher zu sein, in Glückstadt an der Elbe einen neuen — freilich dänischen — Stapelplatz für den isländischen Handel errichtete, so gelang es den Hamburgern dank ihrer finanziellen Überlegenheit über die Dänen wenigstens mittelbar, den größten Teil des deutsch-isländischen Warenaustausches wieder an sich zu reißen. Nur der direkte Ver-

kehr mit der Insel blieb bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts den Ausländern entzogen.

Die oldenburgische Handelsverbindung mit Island fällt in die letzten beiden Jahrzehnte des 16. Jahrhunderts, also in die Zeit, in der durch die Beschränkung der Lizenzen auf einzelne Häfen und auf kurze Fristen auch solchen Kaufleuten Gelegenheit zur Erwerbung von Handelsvorrechten gegeben war, die bisher keinen Platz in dem isländischen Handel eingenommen hatten. Den ersten Schritt in dieser Richtung tat Graf Johann VI. auf Anregung eines Untertanen der Herrschaft Zeven, einige Jahre nach deren Anfall an das gräfliche Haus. Ein gewisser Joachim Kolling aus Hookfiel, der mehrere Jahre lang im Auftrage auswärtiger Reeder, vermutlich von Bremen aus, isländische Häfen befahren und bei der Rückkehr wiederholt in der Festung Zeven Absatz für die mitgebrachten Fische gefunden hatte, machte im Jahre 1579 dem Grafen den Vorschlag, ein Schiff zur Besegelung des von ihm mehrfach besuchten Hafens Kummerwage auszurüsten oder ihm, falls er nicht geneigt sein sollte, „ein Schiff oder Schiffes Part zu bereden“, wenigstens den Alleinverkauf des Isländer Fisches in den gräflichen Festungen zu übertragen, vor allem aber ihm von der Königlichen Majestät zu Dänemark ein Privileg für die Besegelung des erwähnten Hafensplatzes zu verschaffen.<sup>1)</sup> Graf Johann mochte bezüglich der eigenen geschäftlichen Beteiligung an dem vorgeschlagenen Unternehmen damals noch Bedenken haben, verwandte sich aber doch am 29. Oktober 1579 bei König Friedrich für Kolling in dem von ihm gewünschten Sinne und erlangte die Verschreibung für Kummerwage.<sup>2)</sup> Danach erhielt „Joachim Kolling up dem Huc“ das Recht, den dortigen Untertanen des Königs Mehl, Malz, Salz, Kleider und andere Lebensbedürfnisse zu verkaufen und Fisch und andere Waren einzuhandeln, sollte aber auch verpflichtet sein, die Versorgung des Hafens in ausreichender Weise zu betreiben und nur gute, unverfälschte und unverdorbene Ware zu liefern, auch niemanden mit falschen

<sup>1)</sup> Schreiben Kollings an den Grafen Johann, ohne Datum. Großherzogliches Haus und Zentralarchiv. A<sup>n</sup>. Oldenburgisches Landesarchiv, Titel XXV., Nr. 6.

<sup>2)</sup> Ebenda. Abschrift.



Maßen und Gewichten zu übervorteilen und für das eingeräumte Vorrecht einen bestimmten Zoll zu bezahlen.

Nachdem, wie es scheint, das Privileg im Sommer 1580 ungenutzt geblieben war, gründete Kolling am 16. November dieses Jahres mit fünfzehn Bürgern der Stadt Oldenburg eine Gesellschaft zur Ausbeutung des erworbenen Vorrechtes.<sup>1)</sup> Als bald aber erhoben sich Schwierigkeiten, als man nun die Vorbereitungen für die Sommerfahrt zu treffen begann. Dem bremischen Schiffer Rolf Gerdes, den Kolling als Schiffsleiter geheuert hatte, wurde vom Räte seiner Vaterstadt die Befegelung Kummerwages untersagt, vermutlich, weil man in Bremen selber Rechte auf diesen Hafen zu besitzen meinte.<sup>2)</sup> Kolling wandte sich dann am 6. Dezember beschwerdeführend an seinen Grafen, unter Berufung auf die seerechtliche Bestimmung, daß keinem Kaufmann sein Schiffer oder Steuermann in seiner Nahrung beeinträchtigt werden dürfe. Ob durch Verwendung des Grafen das Verbot des Rates rückgängig gemacht wurde, ist aus den hiesigen Akten nicht ersichtlich, jedenfalls wurde die Befahrung Kummerwages durch die Oldenburger dadurch nicht verhindert. Bevor aber die erste Ausreise von statten ging, bemühte man sich, vom dänischen Hofe noch weitere Vorteile zu erlangen. In den ersten Monaten des Jahres 1581 besuchte Graf Johann den König Friedrich in Kolding und bat ihn, den Oldenburger Kaufleuten in seinen Landen Zoll- und Akzisesfreiheit zu gewähren. Nachdem er darauf zunächst eine anscheinend ausweichende Antwort empfangen, wurde ihm später, am 28. März, mitgeteilt, daß S. M., da Sie nicht berichtet worden, wo und an welchem Ort in Ihren Reichen und Landen und in quo genere die Untertanen des Grafen solche Kommerzien trieben, die einzelnen königlichen Länder aber in dieser Beziehung ihre eigenen Ordnungen hätten, sich darüber weiter nicht erklären könne, aber den oldenburgischen Gewerbsleuten in ihrer wohlbefugten Hantierung allen gnädigsten Willen und Beförderung in Aussicht stelle.<sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Vertrag Kollings mit den Reedern 1580, Nov. 16. Stadtarchiv, Urkunden.

<sup>2)</sup> Vergl. Baasch a. a. O., S. 106, Anm. 12.

<sup>3)</sup> Aa. Stadtarchiv. Handels- und Gewerbesachen, Nr. 19: „Akten betr. den Zoll im Sunde, in Norwegen und in Island“.

Genauere Nachrichten über die Oldenburger Islandgesellschaft erhalten wir erst wieder aus dem Jahre 1585. Sie war jetzt 29 Personen stark, welche den angesehensten Kreisen der Stadt angehörten, und es gelang ihr, dank der tatkräftigen Unterstützung der gräflichen Regierung, ihr Absatzgebiet auf Island noch zu erweitern. Graf Johann, der selber einige Anteile erworben hatte, erlangte bei dem dänischen König für sich (die Verschreibungen lauteten fortan immer auf den Namen des Grafen) und seine Untertanen nicht nur eine Erneuerung des auf Kummerwage lautenden Privilegs, sondern auch eine Ausdehnung desselben auf die Häfen Grundfjord und Neßwage.<sup>1)</sup> Mehrfach kamen indes die oldenburgischen Ansprüche mit bremischen in Widerstreit. Im Jahre 1593 verließ König Christian IV. Kummerwage dem Bremer Karsten Bafe, da von Oldenburg nicht rechtzeitig um Erneuerung des Privilegs nachgesucht worden war, erteilte aber dem sich darüber beschwerenden Grafen die erste Anwartschaft auf den Hafen, sobald der dreijährige Kontrakt mit Bafe abgelaufen sei. 1594 klagte Graf Johann auch über Verletzung seines Rechtes auf Neßwage durch die Bremer.<sup>2)</sup> 1596 erhielt er die diesmal rechtzeitig erbetene Erneuerung seiner Privilegien, doch lautete die Verschreibung nur auf Neßwage und Kummerwage, nicht auf Grundfjord, da letzteres in dem Gesuche des Grafen nicht genannt und infolgedessen dem Faktor des Erzbischofs Johann Adolf von Bremen zugesprochen worden war. Ein

<sup>1)</sup> Priv. vom 17. Juni 1585. Großh. Haus- und Zentralarchiv a. a. D. Dasselbst beruhen auch die im folgenden benutzten Schreiben. Baasch a. a. D. S. 45, Num. 4, und S. 106, Num. 12, weiß auf Grund seiner Quellen nur, daß Kummerwage 1585 an den Grafen Hans von Oldenburg kommt. Mit Grundfjord und Neßwage ist nach ihm (S. 45, Num. 4) 1584 der Erzbischof Heinrich von Bremen belehnt worden. Letzteres geht auch aus einem Schreiben König Friedrichs II. vom 18. März 1585 hervor.

<sup>2)</sup> Das Oldenburger Schiff hatte wegen plötzlichen Ablebens des bisherigen Schiffers Klaus Rock kurz vor dem festgesetzten Abreisetermin nicht rechtzeitig in See stechen können. Acht Tage vor seinem Einlaufen in Neßwage war hier ein Bremer Schiffer Hans Howe eingetroffen, hatte die von den Oldenburgern dort früher errichtete Bude niedergerissen und seine eigene an ihrer Stelle aufgebaut. Als nun das Oldenburger Schiff ankam und der oldenburgische Kaufmann seine Bude neben der bremischen errichtete und darin den gewöhnlichen Kauf und Verkauf betreiben wollte, wurde er von den Bremern



nachträgliches Gesuch des Grafen um Grundfjord scheint keine Beachtung gefunden zu haben. Auch 1599 wurde ihm wohl die Verlängerung des 1596 erteilten Privilegs auf weitere drei Jahre, nicht aber die ebenfalls erbetene Ausdehnung auf Grundfjord und Landö gewährt, und ebensowenig hatte er Erfolg, als er sich 1600 von neuem um Grundfjord und außerdem um „Sticksholm“ (Stykkisholmur am Breidifjord?) bewarb, für welches letztere „der Bremer Freiheit“ gerade erlösche.

Damals war eben der Zeitpunkt herangekommen, für den Christian IV. jene einschneidende Veränderung in den isländischen Handelsverhältnissen ins Auge gefaßt hatte. Am 24. Juli 1601 teilte er auch dem Grafen von Oldenburg mit, daß alle für fremde Kaufleute auf isländische Häfen ausgestellte Privilegien aufgehoben seien und neue nicht mehr verliehen werden würden, da S. Maj. fortan nur den eigenen Untertanen die Befegelung gestatten wolle; nur zur Einziehung von Ausständen wurde auch hier eine kurze Frist gewährt. Ein trotzdem gemachter Versuch des Grafen, eine Befreiung von der für die Fremden verhängten Sperre zu erhalten und den Hafen „Oleswyk“ auf drei Jahre zu pachten, wurde höflich, aber entschieden zurückgewiesen, nur der Fischfang „in der offenbaren See unter und bei Island“ wurde den Oldenburgern gleich den Engländern und anderen bewilligt. Auch als am 17. Dezember 1611 ein Bürger Schweder Timmermann den Grafen Anton Günther auf das bevorstehende Erlöschen des den dänischen Kaufleuten erteilten Privilegs aufmerksam machte und eine Pachtung des von den Dänen bisher nicht besuchten Hafens Flattö (an der Westküste Islands) empfahl, kam auf eine bezügliche Werbung des Grafen aus Kopenhagen eine ablehnende

daran gewaltsam gehindert und erhielt auf seine Klage vom dänischen Vogte den Bescheid, daß die Bremer vom Könige eine Belehnung mit dem Hafen Neßwage empfangen und eine Abschrift der betreffenden Urkunde vorgelegt hätten. Vergeblich versuchten die Oldenburger Einsicht in das Schriftstück zu gewinnen. — Bemerkenswert ist auch, daß der Graf, als er um Bestätigung seines Rechtes nachsuchte, dem königlichen Rat Heinrich Ramel zur Erlangung seiner Fürsprache ein „junges friesisches Pferd“ zum Geschenk machte. Die Erzeugnisse der oldenburgischen Pferdezucht fanden auch vor Anton Günthers Zeit schon im Dienste der oldenburgischen Politik Verwendung.

Antwort mit dem Bescheide, daß es bei der früheren Verordnung sein Bemenden habe. Mehrfache spätere Bemühungen in derselben Richtung sind, sogar als die Oldenburger dänische Untertanen waren, ebenso erfolglos verlaufen.

Betrachten wir die diplomatische Seite der eben dargestellten Vorgänge, so ist festzustellen, daß die gräfliche Regierung mit großer Rührigkeit und Ausdauer ihren auf der nahen Verwandtschaft beruhenden Einfluß beim dänischen Hofe zu Gunsten ihrer Untertanen zu verwerthen suchte, wenn auch die Anregung zu den von ihr unternommenen Schritten immer wieder von den geschäftlich beteiligten Kreisen ausging. Wir sehen hier den Grafen Johann im Verein mit dem in der Handelsgesellschaft vertretenen kapitalfräftigen Bürgertum an einem für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Oldenburg bedeutungsvollen Unternehmen tätig, ein zunächst überraschender Anblick, da sonst die Regierung dieses Grafen gerade durch innere Kämpfe zwischen der Landesherrschaft und der Stadt gekennzeichnet wird.<sup>1)</sup> Bei dem isländischen Handel fanden indes beide Teile ihre Rechnung. Des weiteren ist zu beachten der Wettbewerb der Bremer, dem die Oldenburger auf Schritt und Tritt begegnen. Es war natürlich, daß erstere den oldenburgischen Kaufmann auf Island mit eifersüchtigen Augen betrachteten und den Eindringling wieder bei Seite zu schieben suchten. Aber auch sonst hatte man zu freundschaftlichem Verhalten gerade damals keinen Anlaß. Infolge der Einführung des bremischen Konvoyegeldes auf der Weser war in den achtziger Jahren ein sehr ernster Streit zwischen dem Grafen Johann und der Stadt Bremen ausgebrochen, in dessen Verlauf der Graf dem bremischen Handel durch Begünstigung der Seeräuber großen Schaden zufügte.<sup>2)</sup> Das feindselige Verhalten des Grafen gegen Bremen, sein energisches Eintreten für die völlige Befreiung der oldenburgischen Schiffe von allen Abgaben auf der Weser und seine Förderung des oldenburgisch-isländischen Handels scheinen darauf

<sup>1)</sup> Vgl. († L. Strackerjan), Zur oldenburgischen Stadtgeschichte im 16. Jahrhundert. Jahrbuch VII, 75 ff.

<sup>2)</sup> Vgl. W. v. Bippen, Geschichte der Stadt Bremen II, S. 222 ff.



hinzudeuten, daß er seinem Lande eine selbständige maritime Entwicklung hat verschaffen wollen.

Das Wesen, die Mitglieder und den Geschäftsbetrieb der Oldenburger Islandgesellschaft lernt man aus einigen Schriftstücken und Büchern kennen, die sich bei der Ordnung des oldenburgischen Stadtarchivs vorgefunden haben und bisher noch keine Verwertung gefunden haben. Dazu gehört

1) die Gründungsurkunde vom 16. November 1580, enthaltend auf Papier den Vertrag Joachim Rollings mit 15 Reedern;

2) ein Rechnungsbuch der Gesellschaft über die für die Fahrt des Jahres 1585 (teilweise auch 1586) aufgebrauchten und verbrauchten Mittel, geführt von Brun Stör, in Großfolio, bestehend aus 12 Blättern in schwarzem Einband, alles aus Papier (gez. A);

3) ein Rechnungsbuch über die 1585 in Island verkauften und eingehandelten Waren in Großfolio, bestehend aus 30 Papierblättern gebunden in einen einer mittelalterlichen Handschrift entnommenen beschriebenen Pergamentbogen (gez. B);

4) einige lose Einlagen in A und B.

Die Islandgesellschaft ist nicht wie die am 2. Februar 1574 gegründete Oldenburger Schiffergesellschaft<sup>1)</sup> eine zünftische Genossenschaft von Berufsschiffern, sondern eine Vereinigung von Schiffspartnern, welche die gemeinsame Erwerbung, Ausrüstung und Befrachtung eines Schiffes zu Handelszwecken betreiben.<sup>2)</sup>

Sie bestand 1580 aus folgenden 16 Personen: Joachim Rolling, den Bürgermeistern Gerd Bloss und Diedrich zur Helle, den Ratsherren Jürgen Oltken, Helmerich Welow, Gerd Godeken, Hermann van Campen und Johann Holling, ferner Borchert Morizen,

<sup>1)</sup> Vgl. hierüber meinen Aufsatz im Gemeindeblatt der Stadt Oldenburg 1904, Nr. 14. Die Schiffergesellschaft ist nicht mit der Islandgesellschaft identisch, wie in der Statistischen Beschreibung der Gemeinden des Herzogtums Oldenburg, S. 540, angenommen zu werden scheint. Von den 1574 genannten 27 Schiffen ist 1580 nur Jürgen Oltken und 1585 außer ihm nur Klaus Rock Mitglied der Islandgesellschaft.

<sup>2)</sup> Derartige Schiffspartnergesellschaften waren schon während des ganzen Mittelalters in Übung. K. Th. v. Znama = Sternegg, Deutsche Wirtschaftsgeschichte III<sup>2</sup>, S. 271.

Reineke Seddelo, Marten van Harze, Christoffer Hesterwege, Johann Henninges, Hinrich Kannengeter, Rolf Gripenkerell und Diedrich Wegener.

Joachim Kolling ist der „Kaufmann“, <sup>1)</sup> d. h. der Geschäftsführer der Gesellschaft, der die Unternehmung im Heimathafen vorbereitet, das Schiff begleitet und in Island die Geschäfte macht. Er haftet für die Kaufmannsgüter, sobald er sie „auf Schiffes Boden“ hat, und ist, obwohl selber Teilhaber, verpflichtet, das Interesse aller Reeder gewissenhaft wahrzunehmen. Jedes Mitglied hat einen bestimmten Anteil (Part), den es nur mit Zustimmung des Kaufmanns und der übrigen Reeder veräußern oder erhöhen darf. Kolling hat übrigens noch in der Vertragsurkunde nicht genannte Hintermänner, mit denen zusammen er das halbe Schiff bereedet, während die andere Hälfte unter die übrigen 15 geteilt ist.

Im Jahre 1585 ist die Zahl der Reeder auf 29 gestiegen, unter denen sich von den früheren Teilhabern nur noch 8, Joachim Kolling z. B. nicht mehr, befinden. An der Spitze der im Rechnungsbuche A enthaltenen Seite steht „Der herr kanzler“. Daß auch der Graf diesmal beteiligt war, machen der Wortlaut des neuen Privilegs und das Postskript eines Briefes <sup>2)</sup> wahrscheinlich, worin bemerkt wird: einige oldenburgische Bürger seien willens, ihr Part an dem Isländerschiff zu verkaufen. Wenn der Graf Lust dazu habe, könne man mit ihnen um ein Billiges handeln. „E. Gn. Bruder hat 8 Part, und kundte man vor E. Gn. wohl 3 oder 4 Part bekommen, jeder Part ungefährlich um 10 gemein Thaler. Aber die Ausredung kostet uff ein Jahr wohl 6 oder 7 Thaler auf alle 3 Part zusammen, und das thut man mit Mehl, Wand, Bier und anderer Waar.“ Der Graf müsse sich aber bald erklären, denn man beginne frühzeitig auszureden. Hiernach wurde in Oldenburg mit den Schiffsparten auch gehandelt; ein Part kostete 10 Taler und verpflichtete jährlich zur Einzahlung von etwa 2—3 Talern. 1585 werden an barem Gelde 323 Alte Taler flüssig ge-

<sup>1)</sup> Nicht der Kapitän, wie ich ihn im vorigen Jahrbuch, S. 30, bezeichnet habe. Zum Schiffsteiler nimmt er den bremischen Schiffer Rolf Gerdes an.

<sup>2)</sup> Undatiert, wahrscheinlich von 1585. Haus- u. B.-N., a. a. O.

macht, die aus Posten von meist 3, 6 oder 12 Talern zusammenkamen.

Ein im Buche A liegender Zettel enthält eine Abrechnung über den Kauf eines Schiffes. Der Kauf wird im Hause eines Teilhabers (Hartken) vollzogen, wobei 43 Grote vertrunken werden. Hermann von Campen, Helmerich Belau, Klaus Rock und ein Schiffsbauer besichtigen das Schiff — in Emden, wie aus dem Folgenden hervorgeht — wobei sie  $6\frac{3}{4}$  Neue Taler verbrauchen. Darauf werden von den Reedern  $237\frac{1}{2}$  Neue Taler zur Bezahlung des ersten Termins erhoben und davon durch einen Boten einem Väter Newhaussen in Emden  $225\frac{1}{2}$  Taler und 3 Stüver überbracht. Über Größe und Gattung des Schiffes wird nichts gesagt, doch kann es nach dem Umfang der Ladung und der Größe der Besatzung, die es mit sich führte, sowie nach der Reise, die es zu machen hatte, nicht klein gewesen sein und mag daher wohl zu den Karawelen gehört haben, die seit dem 15. Jahrhundert mehr und mehr für größere Entfernungen an die Stelle der früher üblichen Roggen getreten waren und in Emden im 16. Jahrhundert häufig verkauft wurden.<sup>1)</sup>

Eine andere Einlage verzeichnet Ausgaben, die gemacht wurden, „dar wy dat schyp halden“, unter anderem für die Zeit, „dar idt schyp vor den syell lach“, für Leute, „de unß dat schyp uth hulpen“, für einen „pyloten“, sowie einen Fuhrmann, „de idt gudt by den stouw brachte“. Das Fahrzeug scheint hier nach aus dem Emdener Hafen geholt und die Hunte herauf nach dem Stau gebracht zu sein, um dort ausgerüstet und befrachtet zu werden, wenn auch aus anderen Angaben hervorgeht, daß es wenigstens einen Teil der Ladung nachher in Brake („thor brake“) eingenommen hat. Für ein nicht zu schwer befrachtetes Schiff, etwa von der Größe eines Schuners, wird die Schiffbarkeit der Hunte vor 400 Jahren wohl ebenso gut wie jetzt nach der Korrektur ausreichend gewesen sein. Auch die von Graf Anton I. 1569 bei

<sup>1)</sup> Vgl. P. van Kensen, Mitteilungen über das Schiffswesen Ostfrieslands im 16. Jahrhundert. Jahrb. der Ges. f. bild. Kunst u. vaterl. Altertümer zu Emden, XIV, 1. Heft, S. 164 ff.

Huntebrück errichtete Holzbrücke wird kein Hindernis gebildet, sondern einen Durchlaß für Schiffe gehabt haben.

Das Schiff wurde mit Hülfe von Zimmerleuten, die aus Bremen geholt werden mußten, für die Islandsfahrt fertig gemacht. Unter den Ausrüstungsgegenständen werden 11 große und kleine Schränke, ein Kran, zwei Kompassse, die zusammen einen Taler kosten, zwei „Feuerschläge“, viele Pfund Kerzen, ein Buch Papier genannt, namentlich aber wird es mit „Fyt talge“, Vitalie, d. h. Victualien, versehen, zu denen (getrocknete) Bohnen, Erbsen, auch Gewürze, wie Salz und Senf, gehören.

Einen wesentlichen Teil der Schiffsfracht bildete das von den Reedern zu liefernde und selbst zu brauende Bier, dessen Menge und Zusammensetzung ihnen genau aufgegeben wird.<sup>1)</sup> Von dem „Schiffsbier“ wird das „Kaufmannsbier“ unterschieden; ersteres mag für die Schiffsbesatzung, letzteres für den Verkauf in Island bestimmt gewesen sein. Im ganzen sollten etwa 150 Tonnen gebraut werden, freilich meist „Schmaltonnen“ und nur wenig „buckede“, d. h. dickbäuchige Tonnen. Im übrigen gehörte zur Ladung Mehl und Holz, welches letztere aus ammerländischen Orten herangeschafft, ferner das „kleine Gut“, wovon, mehreren Andeutungen nach, manches in Bremen eingekauft wurde. Wenigstens ließ man in Bremen, wie eine Rechnung beweist, die in erheblicher Menge mitgenommenen Tuche färben (rot, blau, braun und „sammt“). Noch weiter hergeholt wurde das „Osemunt“, schwedisch osmund, isländ. asmundr, in Schweden gegrabener Eisenstein, der, bei Lübeck in Schmelzöfen gereinigt, im hansischen Handel eine wichtige Rolle spielte. Nach einer im Rechnungsbuche B liegenden Abrechnung wurde es in Lübeck (Lupke) auf Rechnung der Gesellschaft in 7 Fässern zu je 9 Mark gekauft und zu Schiff auf der Trave bis Oldesloe, von hier zu Lande bis Hamburg und dann weiter auf dem Wasserwege nach Oldenburg, bezw. Brake befördert. Dabei mußte in Lübeck an Wägegeld (pundergeld) und für den Transport zum Schiffe 8 Schillinge, für Akzise zu Lübeck, „up den bome“ und zu Oldesloe 12 Sch., für die Fracht nach Hamburg 7 Mark,

<sup>1)</sup> Es werden dazu Malz und Hopfen im Verhältnis von 3:1 verwendet.

an Primgeld (für die Aufsicht des Schiffers über die Ladung) 6 Pfennig, für Akzise und Laden zu Hamburg 7 Sch. und für die Fracht von Hamburg 28 Sch. bezahlt werden.<sup>1)</sup>

Die Schiffsbesatzung bestand aus „schepes“ oder „boß volt“ und „kopmans volt“. Das Schiffsvolt zählte 1585 elf Mann, nämlich außer dem Schiffer (Klaus Kock) einen Hauptboßmann, einen Steuermann, einen „sahteman“, <sup>2)</sup> einen Feuermann, einen Koch, einen Büchsenhützen<sup>3)</sup> und vier gewöhnliche Matrosen (boßlude). 1586 war der „Stab“ des Schiffes etwas anders zusammengesetzt, aus Schiffer (Luder Niehaus), Grennbargen (?), Hauptboßmann, Zimmermann, Koch, Segelmacher und Böttcher; Matrosen sind diesmal nur zwei vorhanden. Das Kaufmannsvolt setzt sich zusammen aus dem Kaufmann, den Kaufmannsknechten, einem Küper und einem Kaufmannsjungen. In beiden Jahren waren es sechs Personen, sodaß also die Gesamtbesatzung des Schiffes 1585 aus 17, 1586 aus 16 Personen bestand.<sup>4)</sup> Als Kaufmann für 1585 wird in unserem Buche Johann Berenborch genannt, dem der Kaufmannsknecht Gerd von Varel vor der Fahrt 100 Taler nach Bremen bringt. Auf der Fahrt von 1586 ist der letztere Kaufmann, ihm ist u. a. Hermann Kloppenburg „für sçriverie und Küper und Kopmannsknecht“ beigegeben, also als Buchhalter, Küper und Handlungsgehülfe zugleich, während sonst die damit angezeigten Berrichtungen auf verschiedene Personen verteilt sind. Im selben Jahre wird für den Hafen Meßwage Kaufmanns- und Schiffsvolt gesondert aufgeführt, als wenn zwei Schiffe ausgerüstet worden wären, doch fehlt in der anscheinend auf Kummerwage bezüglichen Liste das Schiffsvolt. Für Meßwage ist Johann von Vorsten Kaufmann und Johann Rippen „underkopman und bockholder“.

<sup>1)</sup> Um 1500 ist 1 Lüb. Schilling = 1 Bremer Groten. Eine Mark hat 32 Bremer Groten, bezw. Lüb. Schillinge. S. G. Rütthing, Wertangaben im Mittelalter, Jahresbericht des Old. Ver. f. Altertumskunde und Landesgeschichte XII, S. 58.

<sup>2)</sup> Für dieses Wort habe ich keine Erklärung finden können.

<sup>3)</sup> Zur Bedienung kleiner an Bord befindlicher Geschütze?

<sup>4)</sup> Im hamburg-isländischen Verkehr war die Durchschnittszahl 36, obwohl zur Bedienung eines Schiffes 6–8 Mann ausgereicht hätten. Baasch a. a. D., S. 99 ff.

Die Einkünfte der jeemännischen wie der kaufmännischen Schiffsbesatzung bestehen aus der „Heuer“ und der „Führung“ (voeringe). Die erstere, in Gulden angegeben, ist der in Münzen ausgezahlte Sold. „Voeringe“ bezeichnet „das Maß von Waren, welches die Schiffsleute, ohne Fracht zu zahlen, zu Handelszwecken mit sich führen dürfen, engl. portage, frz. pacotille;“<sup>1)</sup> sie wird angegeben in „Wetten“, d. h. hier Weiß- oder Silberpfunden,<sup>2)</sup> also in Rechnungsgeld. Der Schiffer hat 1585: 30 Gulden Heuer, 24 Witte Führung, der Hauptboßmann 20/18, der Steuermann („up Island“) 6/18, der Shtemann 9/18, der Feuermann 18/18, der Koch 18/18, der Büchsenmeister 9/12, die Matrosen 7/9, 7/9, 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> / 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> und einer gar keine Heuer, sondern nur 10 Witte Führung. Ähnlich ist es bei den Seeleuten 1586. Vom Kaufmannsvolk erhält 1585 der Kaufmann 36 Gulden Heuer, 20 Witte Führung, zwei Kaufmannsknechte je 10/16, der Küper 2/15, ein Knecht nur 6 Witte Führung, der Kaufmannsjunge 2 W. F. 1586 sind die Sätze für den Kaufmann etwas niedriger, für die anderen etwas höher. Schiffsvolk und Kaufmannsvolk zusammen hatten 1585: 185<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Gulden Heuer, 244<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Witte Führung.

Am 21. Januar, demselben Tage, wo jährlich in den Oldenburger Zünften die Obermeister wechselten, wurde die Bemannung angemustert (1586). Nachdem auch die übrigen Vorbereitungen getroffen waren, fand im Frühjahr die Ausreise statt, zeitig, wie in jenem Briefe an den Grafen Johann bemerkt wird. Die Überfahrt wird, wie bei den Hamburger Schiffen, etwa vier Wochen gedauert haben und, wie diese, mochte man unterwegs auf den Schetland-Inseln oder den Faröer anlegen. Vor dem 1. Mai brauchte man in Island nicht einzutreffen, da erst von diesem Zeitpunkte an der Handel der Fremden erlaubt war, aber allzuspät durfte man auch nicht in den Bestimmungshafen einlaufen, da sonst, wie wir oben (S. 39, Anm. 2) gesehen haben, andere zuvorkommen konnten. Etwas Spielraum mußte auch für Aufenthalt durch schlechtes Wetter oder

<sup>1)</sup> Lübben-Walther, Mittelniederdeutsches Handwörterbuch unter „voeringe“.

<sup>2)</sup> Ein Wette oder Witte ist sonst die kleinste Silberscheidemünze. Der Wert = 1 Pf. Silber ist aus den Angaben des Rechnungsbuches B zu berechnen.

Einschlagen eines falschen Kurses, was bei der noch mangelhaft entwickelten Navigation keine Seltenheit war, gegeben werden, und so wird man wohl Mitte März schon den Heimathafen verlassen haben.

Die von den Oldenburgern befahrenen Häfen Kummerwage, Grundsjord (Grönderjord) und Neßwage lagen wahrscheinlich sämtlich an der Westküste Islands.<sup>1)</sup> Grundsjord wird einmal oldenburgischerseits eine Pertinenz von Kummerwage genannt, was allerdings von der dänischen Regierung bestritten wird, aber doch darauf hinzuweisen scheint, daß beide Orte nicht sehr weit voneinander lagen. „Da die meisten dieser Hafentorte nur aus wenigen Häusern bestanden und oft wohl nur vorübergehende Existenz hatten,“ meint Baasch, „so wird in vielen Fällen die Feststellung der Lage nicht leicht sein.“

Nach der Ankunft der fremden Schiffe in dem vom Könige freigegebenen Hafen wurde dem dänischen Vogte, zu dessen Bezirk der Platz gehörte, die königliche Verschreibung vorgelegt und mit ihm über die Feststellung der Preise (kaupsetning) verhandelt. Das Ergebnis wurde, nachdem auch die für die Fahrt zu zahlende Steuer, seit 1523 zwanzig Gulden, entrichtet worden war, veröffentlicht und unter Verkündigung des Marktfriedens die Kaufzeit für den Sommer eröffnet.<sup>2)</sup> Die Oldenburger hatten in Neßwage, vermutlich auch in den anderen Häfen, eine Bude, einen Holzbau, der als Laden diente und wohl auch das Kaufmannsvolk beherbergte. Hier erschienen nun die in der Nähe oder auf entfernteren Höfen wohnenden Isländer, um die Erzeugnisse ihres Landes gegen die fremden Handelsgüter umzutauschen.

Über die in Island verkauften Waren wird in dem oben angeführten Buche B Rechnung geführt. Jede Seite darin zerfällt in zwei Längsspalten. Rechts stehen die Namen der Käufer mit dem Kredit, links das Debet mit dem Quittungsvermerk, das unten rechts als Seitensumme wiederholt wird.

<sup>1)</sup> Baasch a. a. D., S. 106—108.

<sup>2)</sup> Baasch a. a. D., S. 62.

## 1. Beispiel (S. 27).

	Arennt Ossohn 10 $\frac{1}{2}$ wett	
Enntfangen $\frac{1}{2}$ tunne	$\frac{1}{2}$ tunne Mede . . . . .	2 wett
traenn vor 2 $\frac{1}{2}$ wett	2 tunnen beer . . . . .	2 wett
Noch 8 wett fisch Ennt-	lennewanntt . . . . .	i <sup>1)</sup> wett
fangen.	bruenn wanntt . . . . .	2 wett
	i kuevenn honningh . . . . .	$\frac{1}{2}$ wett

	Sir Osmunder Byne ffrouwe	
Enntfangen wattmann	$\frac{1}{2}$ tunne Mede . . . . .	i wett
24 Ell 3 wett	i achtendell wynn . . . . .	i wett
Traenn iiii 2 $\frac{1}{2}$ wett	$\frac{1}{2}$ tunne beer . . . . .	$\frac{1}{2}$ wett
ffysch — 6 ferding	wanntt . . . . .	2 wett
	i achtendell brennewyn . . . . .	$\frac{1}{2}$ wett
	lennewanntt . . . . .	$\frac{1}{2}$ wett
	2 lynenn . . . . .	6 ferding

Summa ahnn fisch 8 wett 6 ferding  
 Traenn 5 wett  
 3 wett ahnn wattmann

## 2. Beispiel (S. 42).

	Adne Jonsonn a schatt laburdes	
	6 $\frac{1}{2}$ wett	
Enntfangen 6 $\frac{1}{2}$ wett	tunne Meell . . . . .	i wett
	3 Remenn . . . . .	3 ferding
	i Reffel . . . . .	i ferding
	8 Ekenn Deleenn . . . . .	i wett
	$\frac{1}{2}$ tunne Beer . . . . .	$\frac{1}{2}$ wett
	wanntt . . . . .	2 $\frac{1}{2}$ wett
	i lynenn . . . . .	3 ferding
	i paer schoee . . . . .	i ferding
	schipsom . . . . .	2 ferding
	i hodet . . . . .	2 ferding

1) i = 1.

		Jonn Dunsonn y Nessewage	
		4 wett 3 ferding	
Enntfangen	4 wett 3 ferding	i tunne Meell . . . . .	i wett
		i keel . . . . .	3 ferding
		i Remenn . . . . .	i ferding
		4 stuck waegenschott . . . . .	1/2 wett
		i steuenn . . . . .	3 ferding
		Teer . . . . .	1/2 wett
		Netghaerenn . . . . .	i wett
		Lennewauntt . . . . .	2 ferding
		i hodet . . . . .	3 ferding

Die eingeführten Artikel waren sehr mannigfacher Art:

1) Nahrungs- und Genußmittel: Mehl, Hartkaut (Hartbrot?), Honig, Met, Bier, Wein, Branntwein;

2) Kleidungsstoffe und -stücke: Tuche, Leinwand, Hemden, Schuhe, Hüte, Besatzstücke;

3) Holzwaren: Eichen- und Tannenbretter, Wagenschott (astfreie zu feineren Arbeiten gebrauchte Eichenbretter), Kiele und Steven (für Boote?), Kisten;

4) Metallfachen: Njemunt (Roheisen, s. o.), Kessel, Hufeisen, Kessel (Kiffel, nd. rēpel, „großer eiserner Kamm mit langen Zähnen, um dem Flachs die Samenknotten abzustreifen“?), Becken, Messer, Beile, Schipsom (Bed. unsicher, Bootsanker?), Haken, zinnerne Kannen;

5) andere Gebrauchsgegenstände: Teer, Wachs, Leinen (Seile), Riemen, Netzgarn.

Diese Waren verteilen sich auf die einzelnen Käufer ziemlich gleichmäßig, weil jeder die gleichen Bedürfnisse zu befriedigen hatte und nur durch seine Mittel im Einkauf beschränkt wurde. Es fehlte in Island vor allen Dingen an Getreide, an Holz für den Bau von Wohnungen, Booten und Schiffen, an Eisen und ferner an den verschiedenen gewerblichen Erzeugnissen einer feineren Kultur. So sehen wir Mehl in größter Menge notiert; im ganzen werden 119,5 Tonnen verkauft, die Tonne zu einem Witten. Sehr groß

ist auch die Nachfrage nach Tuchen, Leinwand, Roheisen, Eichen- und Tannenbrettern, Hufeisen, Hüten und Schuhen, Seilen und Riemen. Von den Getränken werden an Bier  $22\frac{1}{2}$  Tonnen abgesetzt, die Tonne zu 1 Witten, an Met  $3\frac{1}{2}$  Tonne, die Tonne zu 2 W., an Brauntwein 2 Tonnen, die Tonne zu 4 Witten, an Wein nur sehr wenig und anscheinend nur zu kirchlichen Zwecken (zweimal „Myssewyn“), im ganzen 1 Tonne, deren Preis auf 4 Witten zu berechnen ist. Der Brauntwein, der ebenso teuer ist, wird wohl nur medizinisch verwertet worden sein. Denselben Preis hat auch der Honig, der zu 2 Tonnen Absatz findet.

Unter den als Entgelt in Zahlung genommenen isländischen Erzeugnissen ist in erster Linie „Fisch“ zu nennen, d. h. gedörrter Kabeljau, Stockfisch, in Oldenburg bei der Einfuhr Islander Fisch genannt. Auch „wattmann“, isländ. watmál, grobes, aus isländischer Schafwolle gewebtes Tuch, spielt darunter eine größere Rolle. Dazu kommen Tran, ferner Lachs aus den süßen Gewässern Islands, endlich auch Schafe, Butter und „Hosen“, lange strumpffartige Beinlinge, welche in Hamburg viel eingeführt wurden. Dagegen werden Schwefel, Falken, Eiderdunen und Felle, die in der hamburgischen Einfuhr stark vertreten waren, in unserem Buche nicht verzeichnet.

In den Privilegien wird den Islandsfahrern stets Ehrlichkeit im Gebrauche der Maße und Gewichte zur Pflicht gemacht, und seit 1545 wurde an jeder Kaufstätte von einem eigens dazu eingesetzten Ausschusse darüber Aufsicht geführt. Auch die Oldenburger mußten sich natürlich beim Verkaufe ihrer Waren der in Island herrschenden, seit 1533 überall einheitlichen Maß- und Gewichtsordnung unterwerfen. Als Längenmaß galt die hamburgische Elle, als Raummaß die Tonne mit Viertel- und Achteltonnen. Die Tonne sollte nach einem Beschlusse des Althing 240 Mark = 120 Pfund wiegen, die Achteltonne 30 Mark = 15 Pfund.<sup>1)</sup> In dem oldenburgischen Rechnungsbuche B findet das Tonnenmaß (ganze T. und Achtendels) Verwendung bei Mehl, Butter, Bier, Brauntwein, Wein, Met und Honig, die Elle bei Tuchen und

<sup>1)</sup> Baasch a. a. O., S. 25.

Leinwand. Bei gewissen Artikeln wird, ihrer Natur entsprechend, die Stückzahl angegeben. Vielsach begegnen auch nur Angaben über das dafür zu zahlende Geld. In den Rechnungen, die sich auf die Beschaffung der Fracht in der Heimat beziehen, finden sich mehrfach andere Maßwerte, die in Island beim Verkauf nicht in Betracht kommen, wie Schmaltonnen und Buckede Tonnen für das Bier und einmal Lispunth, d. h. ein livländisches Pfund (= 14 gewöhnlichen Pfunden).

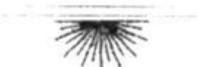
Aus den oben angeführten Beispielen ist ersichtlich, daß „wetten“ und „ferdinge“ zur Bezeichnung des Wertes der Waren dienen. Auf S. 50 sind u. a. 8 wette + 9 fering = 9 wetten + 1 fering, also 1 wette = 8 feringen. Da nun der fering, verding oder Vierding gewöhnlich den vierten Teil einer Mark bedeutet, so ist ein Wette oder Witte = 2 Mark, also = 1 Pfund. Witte ist also das Weiß- oder Silberpfund, wie bereits bemerkt worden ist. Die kleine Silbermünze, die später darunter verstanden wird, kann hier unter keinen Umständen damit gemeint sein. Über gemünztes Geld finden sich in B keine Angaben, wohl aber in den übrigen Abrechnungen, die vor der Fahrt zu Hause aufgestellt worden sind. Doch haben die letzteren in diesem Zusammenhange kein näheres Interesse. Auf eine in der Einlage I des Buches A enthaltene Umrechnung verschiedener Münzsorten in Taler und Grote sei hier nur eben hingewiesen.

Als Käufer der in Kb. B verzeichneten Waren werden ungefähr 90 Isländer genannt, welche in der näheren und weiteren Umgebung des von dem oldenburgischen Schiffe besuchten Hafens wohnten. In letzterem Falle wird außer Vor- und Zunamen auch der Name des Wohnortes vermerkt, z. B.: Jonn Towarson y Oewswett, Sir Christiann a Hilgefælde, Olander Tuerdersonn y Kirckeffelth, Sigmunder Torwardsdochter a hobda y Oewswett, Torleuer Gyslarsonn a Heschottstedum y Lazardall usw. Der Handel ist Kleinhandel, die Waren werden in beliebigen Mengen, auch den kleinsten, unmittelbar an die Konsumenten verkauft.

Der Gewinn, den die Islandfahrt den Reedern einbrachte, läßt sich, da die Aufzeichnungen in den beiden Rechnungsbüchern und ihren Einlagen an geschäftlicher Vollständigkeit zu wünschen

übrig lassen, nicht berechnen, er kann aber im Hinblick auf das große Interesse, das man in Oldenburg an der Erhaltung der isländischen Handelsbeziehungen zeigte, nicht gering gewesen sein. Aus der Zeit nach 1585 fehlen leider die Bücher, obwohl durch eine Eingabe der „Isländischen Ausredere in Oldenburg“ an den Grafen Johann 1597 das Fortbestehen der Gesellschaft bezeugt ist.

Die vorstehenden Ausführungen werden hoffentlich gezeigt haben, daß der dargestellte Abschnitt der oldenburgischen Handelsgeschichte in gewissem Sinne auch eines allgemeingeschichtlichen Interesses nicht entbehrt, insofern als das Bürgertum der kleinen Grafenstadt für wenige Jahrzehnte die sonst engeren Grenzen seines Beziehungskreises überschreitet und auf den Spuren hanseatischer Unternehmungen sich zu bewegen versucht. Eine bedeutendere maritime Entwicklung freilich war der Stadt nicht beschieden und wird auch, trotz mancher kleinen Fortschritte, die gemacht sind und noch gemacht werden können, für Oldenburg schwer zu erreichen sein, da die größeren Flußadern östlich und westlich von der Hunte mit ihren an Menschen und Gütern reicheren Hinterländern naturgemäß den Großverkehr an sich ziehen.



### III.

## Die wirtschaftliche Gesamtlage in den Grafschaften Oldenburg und Delmen- horst unter den Grafen Johann VI. u. Anton Günther.

Eine Untersuchung von Kirchenrat D. theol. L. Schauenburg,  
Pfarrer zu Golzwarden.

Man hat behauptet, daß unter dem Grafen Anton Günther, wie unter dem Regimente seines Vaters, Graf Johann VI. die Vermögenslage der Grafschaften eine bedrängte gewesen sei, besonders in dem Stad- und Butjadingerlande, und die Schuld daran in der Mißwirtschaft Anton I. wie seiner beiden Nachfolger suchen wollen.<sup>1)</sup> Da es an einer eingehenden Statistik aus jener Zeit mangelt und eine übersichtliche Verarbeitung der aktenmäßig erhaltenen Daten bis hierher fehlt, so möge im Nachstehenden versucht werden, nach allgemeinen Gesichtspunkten unter Zuhülfenahme gedruckten und aus den Visitationenakten und anderen Quellen erhobenen Materials die Beantwortung der Frage, ob ein Niedergang oder ein Aufgang in wirtschaftlicher Beziehung während der gekennzeichneten Periode stattgefunden, zu fördern.

In erster Linie wird festzustellen sein, ob der Zinsfuß hinaufging. Ein Steigen desselben ist ein sicheres Zeichen für eine Minderung des Kapitals, — ein Fallen dagegen für eine Mehrung desselben. Aus den Kirchenvisitationenakten erfahren wir, daß der gesetzlich bestimmte Durchschnittssatz von 6% im Jahre 1632 auf

<sup>1)</sup> cf. Allmers, Die Unfreiheit der Friesen. S. 95 ff., 112 f.

