

Die späthansezeitliche Schifffahrt im Nordatlantik vom
15. Jahrhundert bis zum 17. Jahrhundert.
Das maritim-archäologische Potenzial hansischer Handelsplätze auf den
Shetland Inseln, den Färöer Inseln und Island anhand archäologischer und
historischer Quellen

Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades
der Philosophischen Fakultät
der Christian-Albrechts-Universität
zu Kiel

vorgelegt von
Philipp Grassel

Kiel den,
3. Mai 2017

Erstgutachter: Prof. Dr. Ulrich Müller

Zweitgutachterin: Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner

Tag der mündlichen Prüfung: 10.11. 2017

Durch den zweiten Prodekan, Prof. Dr. Elmar Eggert, zum Druck
genehmigt: 07.06. 2018

Vorwort

Will man heute die abgelegenen Archipele der Shetland Inseln und der Färöer Inseln sowie die Vulkaninsel Island besuchen, hat man die Wahl zwischen einer komfortablen Flugreise von wenigen Stunden oder einer nicht weniger komfortablen Schiffspassage von 1 bis 2 Tagen. Zwar können auch in unserer Zeit die häufig widrigen Wetterbedingungen des Nordatlantiks eine Flug- und Schiffsreise durchaus dramatisch erscheinen lassen, jedoch weist eine solche Reise heute nur noch wenige der Gefahren früherer Epochen auf.

Spätestens ab der Wikingerzeit fuhren Seeleute regelmäßig zu den Inseln des Nordatlantiks und die reichen, natürlichen Ressourcen der Inseln, vor allem an Fisch aber auch an Schwefel, Wolle, Fleisch und anderen Gütern, lockten bald darauf Seefahrer und Kaufleute gleichermaßen an. So verwundert es nicht, dass die Shetland Inseln, die Färöer Inseln und Island in den Fokus eines Handelsnetzwerkes gerieten, das im Europa des Mittelalters und der Frühneuzeit eine herausragende Rolle spielte.

Die Hanse oder besser die städtischen, hansischen Seefahrer und Kaufleute trieben ab dem 15. Jahrhundert regelmäßig Handel auf den Inseln und segelten, ungleich unkomfortabler als in der modernen Zeit, mit einer Reisedauer von meist mehreren Wochen zu ihren Zielen im Nordatlantik. Diese Handelskontakte, die teilweise über 200 Jahre andauerten und damit auch über das langsame Verschwinden der Hanse im späten 17. Jahrhundert hinaus nachweisbar sind, finden ihren Niederschlag in einer Vielzahl unterschiedlicher historischer Quellen.

Ebenso finden sich viele historische Belege der mit dem Nordatlantikhandel der Hansestädte eng verbundenen Schifffahrt in diesem Seegebiet. Obwohl es diese Fülle an Informationen zum hansischen Nordatlantikhandel und der dazu zwingend notwendigen Schifffahrt gibt, ist doch die Forschung hierzu wenig entwickelt. Im Besonderen die archäologische Erforschung dieses Themas hat erst in den letzten Jahren einen ersten An Schub bekommen.

Eine maritim-archäologische Bearbeitung der hansischen Schifffahrt und damit auch des hansischen Handels auf den Shetland Inseln, den Färöer Inseln und Island ist jedoch bisher überhaupt noch nicht erfolgt. Dieser Aufgabe nimmt sich der Autor mit der vorliegenden Studie an. Die wissenschaftliche Datengrundlage hierzu ist, aufgrund der historischen Quellen, im Allgemeinen betrachtet zwar sehr umfangreich, jedoch relativiert sich diese Beobachtung bei einer detaillierteren Analyse.

So sind die hansestädtischen Quellen zwar vereinzelt gut aufgearbeitet, jedoch im Ganzen noch relativ wenig zum Thema Hanse im Nordatlantik erforscht.

Ebenso verweisen die bisher fehlenden sowohl terrestrischen als auch marinen Befunde und Funde auf den Inseln deutlich auf eine Forschungslücke. Die vorliegende Studie schafft daher eine erste Grundlage, um diese Lücke zu füllen und die archäologische sowie historische Erforschung der hansischen Schifffahrt im Nordatlantik weiter voranzutreiben.

Zunächst möchte ich an dieser Stelle Dr. Natascha Mehler, Leiterin der Forschungsgruppe „Zwischen Nordmeer und Nordsee: interdisziplinäre Studie zur Hanse“ am Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven, danken, die als eine der treibenden Kräfte der neueren Forschung zur Hanse im Nordatlantik maßgeblich zum Entstehen dieser Dissertationsschrift beigetragen hat. So ermöglichten es sowohl ihre wissenschaftlichen Arbeiten, Kontakte, Informationen und Forschungsprojekte als auch Ihre persönlichen Ratschläge dem Autor, die Grundlagen für die vorliegende Studie auszuarbeiten.

Auch danke ich Prof. Dr. Ulrich Müller vom Institut für Ur- und Frühgeschichte der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel sowie Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner, Direktorin des Deutschen

Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven, für die fachliche Unterstützung, Beratung und Förderung bei der Entstehung der vorliegenden Dissertationsschrift.

Weiterhin möchte ich allen Kollegen danken, die mir mit fachlichen Ratschlägen, Hinweisen und Anmerkungen oder auch in persönlichen und freundschaftlichen Gesprächen eine wichtige Hilfe und Unterstützung waren. Im Besonderen sollen hier Christian Peplow, Dr. Tobias Schade, Till Kühl, Jonas Enzmann, Richard Bleckmann, Heiko Tiede, Fritz Jürgens, Dr. Felix Rösch, Bart Holterman, Dr. Mike Belasus, Janine Cordts, Natascha Beni-Sadr, Dr. Isabella von Holstein, Dr. Eileen Kucükcaraca und Dr. Lena Goedecke erwähnt sein. Auch Dr. Martin Furholt, Ida C. Jørgensen, Pia Wistoft Nielsen und Tobias Danborg Torfing sei hier speziell für die Übersetzungen der dänischen, norwegischen und teilweise auch isländischen Fachliteratur gedankt.

Des Weiteren möchte ich einigen Kollegen auf den Shetland Inseln, den Färöer Inseln und Island danken, deren Hilfe und Unterstützung viele Ergebnisse dieser Studie erst möglich machte. Hierzu sind Dr. Ragnar Edvardsson (University of Iceland), Kevin Martin (University of Iceland), Endre Elvestad (Museum Stavanger), Dr. Símun V. Arge (Faroe Islands National Heritage Archives and Museums) und Dr. Andras Mortensen (Faroe Islands National Heritage Archives and Museums) zu nennen. Ebenso sollen hier auch Dr. Ian Tait (Kurator des Shetland Museum and Archive), Brian Smith, Blair Bruce, Laurie Goodlad und Jenny Murray (Mitarbeiter des Shetland Museum and Archive) genannt sein. Ich danke auch Paul Sharman (Projektmanager ORCA Marine, University of Highlands and Islands - Archaeology Institute), Philip Robertson (Heritage Management - Historic Environmental Scotland), Isgar Vico Sommer (Wessex Archaeology), Graham Scott (Wessex Archaeology) und Dr. Kathrin Zickermann (University of Highlands and Islands - Centre for History).

Besonders möchte ich mich an dieser Stelle auch für die Förderung des Dissertationsprojektes durch die Graduate School „human development in landscapes“ der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel sowie des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven bedanken.

Für die liebevolle Unterstützung und vor allem die immer wieder neu angeregte Motivation danke ich von ganzem Herzen meiner Freundin Kristin Goedecke.

Ebenso will ich an dieser Stelle besonders meinen lieben Eltern und meiner gesamten Familie danken, ohne deren Förderung und Rückhalt mein Studium und letztendlich auch diese Dissertationsschrift nicht möglich gewesen wären.

Schlussendlich danke ich auch von ganzem Herzen meinen Freunden. Im Besonderen sollen hier Julian Ulbrich, Kerstin Otte, Dr. Moritz Mennenga, Saryn Schlotfeldt, Luisa Listmann, Christian Höhle und Sebastian Starzynski genannt sein, die mir immer mit Rat und Tat zur Seite standen und an dieser Stelle auch ein Stück weit exemplarisch für die große Zahl all jener Menschen aus meinem persönlichen Umfeld stehen, denen ich meine tiefempfundene Dankbarkeit für ihre Unterstützung schulde.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

Abkürzungsschlüssel 8

Kapitel I | Einleitung

I.1. Einführung	9
I.2. Zielsetzung und Strukturierung der Studie	12
I.3. Methodik	15
I.4. Forschungsgeschichte und Geschichte der Hanse	22
I.4.1. Hanseforschung	22
I.4.2. Archäologie der Hanse	26
I.4.3. See- und Schifffahrt der Hanse- und Späthansezeit	30
I.4.4. Entwicklung und Struktur der Hanse	35
I.4.5. Hanse im Nordatlantik	41
I.4.6. Handel der Hanse im Nordatlantik	46
I.4.7. Hansische und nicht-hansische Fischerei der Späthansezeit im Nordatlantik	52
I.5. Zusammenfassung	55

Kapitel II | Die Rolle Bremens und Hamburgs im späthansischen Nordatlantikhandel

II.1. Bremen und die Hanse	57
II.1.1. Bremer Handel im nordatlantischen Raum	59
II.1.2. Bremer Händler im Nordatlantikhandel	62
II.2. Hamburg und die Hanse	66
II.2.1. Hamburger Handel im nordatlantischen Raum	68
II.2.2. Hamburger Händler im Nordatlantikhandel	73
II.2.3. Listen der Hamburger Shetland- und Färøerfahrer	76
II.3. Zusammenfassung	83

Kapitel III | Der späthansische Handel auf Island, Shetland und den Färøer Inseln

III.1. Landesgeschichte der Shetland Inseln	85
III.1.1. Organisation des hansischen Handels auf den Shetland Inseln	90
III.1.1.1. Bremer Handelsorte auf den Shetland Inseln	93
III.1.1.2. Hamburger Handelsorte auf den Shetland Inseln	94
III.1.1.3. Weitere Handelsorte auf den Shetland Inseln	95
III.1.2. Handelsgüter der Shetland Inseln	95

III.2. Landesgeschichte der Färöer Inseln	98
III.2.1. Organisation des Handels und hansisch genutzte Handelsplätze auf den Färöer Inseln	103
III.2.2. Handelsgüter der Färöer Inseln	105
III.3. Landesgeschichte Islands	106
III.3.1. Organisation des hansischen Handels auf Island	110
III.3.1.1. Bremer Handelsorte auf Island	114
III.3.1.2. Hamburger Handelsorte auf Island	115
III.3.1.3. Weitere Handelsorte auf Island	116
III.3.2. Handelsgüter Islands	117
III.4. Zusammenfassung	120

Kapitel IV | Seefahrt der Späthansezeit

IV.1. Quellenmaterial	122
IV.2. Schiffbau und Seemannschaft im Hanseraum	129
IV.3. Seefahrtsbedingungen im Gebiet der nordatlantischen Inseln	132
IV.4. Zusammenfassung	137

Kapitel V | Zur archäologischen Erforschung der Hansezeit auf den nordatlantischen Inseln

V.1. Hansearchäologie auf den Inseln	139
V.2. Shetland Inseln	140
V.2.1. Landbefunde und Funde der Späthansezeit auf den Shetland Inseln	140
V.2.2. Submarine Befunde und Funde der Späthansezeit auf den Shetland Inseln	148
V.3. Färöer Inseln	154
V.3.1. Landbefunde und Funde der Späthansezeit auf den Färöer Inseln	154
V.3.2. Submarine Befunde und Funde der Späthansezeit auf den Färöer Inseln	156
V.4. Island	158
V.4.1. Landbefunde und Funde der Späthansezeit auf Island	158
V.4.2. Submarine Befunde und Funde der Späthansezeit auf Island	165
V.5. Zusammenfassung	168

Kapitel VI | Das maritim-archäologische Potenzial der Shetland Inseln für die Späthansezeit

VI.1. Maritim-archäologische Forschung auf den Shetland Inseln	170
VI.2. Schiffsverluste bis zum Jahr 1700 in den Gewässern der Shetland Inseln	173
VI.3. Hansische Schiffsverluste in den Gewässern der Shetland Inseln	179
VI.3.1. Hansische Schiffsverluste mit Bezug zu hansisch genutzten Handelsplätzen auf den Shetland Inseln	183
VI.3.2. Hansische Schiffsverluste ohne Bezug zu hansisch genutzten Handelsplätzen auf den Shetland Inseln	184
VI.4. Lokalisierung hansisch genutzter Hafen- und Handelsplätzen auf den Shetland Inseln und Kategorisierung des maritim-archäologischen Potenzials derselben	185
VI.4.1. Handelsplätze Kategorie I.A.	193
VI.4.2. Handelsplätze Kategorie I.B.	194
VI.4.3. Handelsplätze Kategorie II.A.	195
VI.4.4. Handelsplätze Kategorie II.B.	199
VI.5. Zusammenfassung	200
VI.6. Exkurs: Das maritim-archäologische Potenzial der Färöer Inseln für die Späthansezeit	202
VI.7. Ausblick: Das maritim-archäologische Potenzial Islands für die Späthansezeit	207

Kapitel VII | Resümee

VII.1. Fazit	212
VII.2. Forschungsausblick	218
VII.3. Summary	221
Abbildungsnachweise	225
Bibliographie	227

Anhänge/Appendices

Anhang A Befund- und Fundkatalog	265 - 274
Anhang B Tabellen	275 - 315
Anhang C Karten	316 - 345
Anhang D Datensammlungen	346 - 377

Abkürzungsschlüssel

BJ: Bremisches Jahrbuch

BGR/GUV-R-2112: Berufsgenossenschaftliche Regeln/Gesetzliche Unfallversicherung-Regel-2112

DI: Diplomatarium Islandicum, Íslenskt Fornbréfasafn, sem hefir inni að halda bréf og gjörninga, dóma og máldaga, og aðrar skrár, er snerta Ísland eða íslenska menn, Fyrsta - Sextánda Bindí (1875-1972)

DN: Diplomatarium Norvegicum. Oldbreve til Kundskab om Norges indre og ydre Forhold, Sprog, Slægter, Sæder, Lovgivning og Rettergang i Middelalderen (1847-2011)

DGAMN: Deutsche Gesellschaft für Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit

HGbl: Hansische Geschichtsblätter

HGH: Hamburgische Geschichts- und Heimatblätter

HR: Hanserecesse

HUB: Hansisches Urkundenbuch

ID-Nr.: Identifikationsnummer

IJNA: International Journal for Nautical Archaeology

J. Northw. Atl. Fish. Sci.: Journal of Northwest Atlantic Fishery Science

LMA: Lexikon des Mittelalters

LSAK: Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte

MEA: Multibeam Echolotanalyse

NAU: Nachrichtenblatt Arbeitskreis Unterwasserarchäologie

Proc Soc Antiq Scot: Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland

RGA Ergbd.: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, Ergänzungsband

SBP: Sub Bottom Profiler

SEA: Singlebeam Echolotanalyse

SSS: Side-Scan-Sonar

unpubl.: unpubliziert

ZHG: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte

ZLG: Zeitschrift für Lübeckische Geschichte

I.1. Einführung

Die Erforschung der hansischen Nordatlantikfahrt und des dazugehörigen hansischen Handels mit Island, den Färöer Inseln und den Shetland Inseln war im deutschsprachigen Raum bereits früh in der Entwicklung der Hanseforschung ein stark bearbeitetes Thema.¹ Die als Grundlagenwerk anzusehende Arbeit von Ernst Baasch „Die Islandfahrt der Deutschen, namentlich der Hamburger, vom 15. bis 17. Jahrhundert“ aus dem Jahr 1889 legt hiervon ein klares Zeugnis ab. Eine weitere umfassende Arbeit wurde hierzu im Jahr 1935 von Otto Röhlk mit dem Titel „Hansisch-Norwegische Handelspolitik im 16. Jahrhundert“ vorgelegt und auch die Arbeit von Hermann Entholt und Ludwig Beutin mit dem Titel „Bremen und Nordeuropa“, erschienen im Jahr 1937, beschäftigt sich detaillierter mit der Hansezeit auf den Inseln des Nordatlantiks. Ebenso sind hier natürlich noch mehrere umfangreiche Fachartikel zu nennen, welche den Fokus auf dieses Thema legen.² In den letzten Jahren sind zu diesen meist geschichtswissenschaftlich orientierten Arbeiten vermehrt auch archäologisch fokussierte Betrachtungen des Themas der Hanse im Nordatlantik hinzugekommen. Hier sind vor allem die Arbeiten von Natascha Mehler zu nennen, da sie in der neueren und interdisziplinären Forschung zur hansischen Präsenz auf den nordatlantischen Inseln grundlegende Arbeiten vorgelegt hat.³

Das Gebiet des Nordatlantiks umfasst neben den Shetland Inseln, den Färöer Inseln und Island noch weitere Inseln und Archipele. So gehören die Orkney Inseln und Grönland ebenso dazu, wie im weitesten Sinne auch Jan Mayen und Spitzbergen. Die beiden Letztgenannten bleiben bei einer Betrachtung des hansischen Nordatlantikhandels unberücksichtigt, da sich hier keine hansezeitlichen Handelsstrukturen etablierten. Beide Inseln und Inselgruppen liegen nordöstlich von Island, sind unbewohnt und wurden erst mit dem, ab der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts, einsetzenden Walfang, welcher auch von Hamburg, Bremen, Lübeck, Emden und anderen Städten betrieben wurde, als Seefahrtsgebiet interessant.⁴

Grönland wird ebenfalls bei einer Betrachtung der hansischen Präsenz im Seegebiet des Nordatlantiks nicht berücksichtigt. Die Insel besaß zwar durchaus Handelsverbindungen mit dem nordeuropäischen Raum, jedoch verlieren sich diese Kontakte spätestens ab dem Ende des 14. und frühen 15. Jahrhunderts.⁵ In der Folgezeit gab es verschiedene, vor allem norwegische und dänische, Expeditionsfahrten nach Grönland.⁶ Eine Expedition des Jahres 1542 ging auch von Hamburg aus und sollte „bewohntes Land“ auf Grönland finden.⁷ Das ausgesandte Schiff kehrte jedoch ergebnislos nach Hamburg zurück. So rückte auch diese Insel erst wieder in Verbindung mit dem Walfang in den Fokus der europäischen Handels- und Seefahrtsinteressen.⁸

Anders verhält sich dies mit den Orkney Inseln. Die unmittelbar vor der schottischen Nordküste gelegene Inselgruppe gehörte zwar, wie auch die Shetland Inseln, bis zum Jahr 1469 formal zum norwegisch-dänischen Königreich, wurde aber, anders als zum Beispiel die Shetland Inseln, schon

¹ Zur Bedeutung und Einordnung der in der folgenden Studie verwendeten Begriffen Hanse, hansisch, Späthanse, Hansezeit, Hanseforschung, Hanseraum, Hansegeschichte, Hansefischer etc. aber auch des Begriffes deutsch im Spätmittelalter und der frühen Neuzeit, siehe Kapitel I.3.

² Beispiele hierfür finden sich unter anderem in den Kapiteln I.4.5., II.1.1. und II.2.1.

³ Zu einigen dieser Arbeiten bzw. deren Ergebnissen siehe Kapitel I.4.2., III.2.1., III.3.1., V.2.1., V.3.1. und V.4.1.

⁴ Siehe hierzu Brinner 1913, 379-510.

⁵ Ingstad 1966, 287f. In den vorhergehenden Jahrhunderten bestand durchaus ein reger Handelsverkehr hauptsächlich zwischen Norwegen und den skandinavisch geprägten Siedlungen auf Grönland. Siehe hierzu Arneborg 2003, 163-181.

⁶ Ingstad 1966, 288-297.

⁷ Siehe Ingstad 1966, 294 und Baasch 1894, 309.

⁸ Faltings 2011, 54-65.

lange Zeit davor in die schottischen Verwaltungsstrukturen integriert.⁹ So lässt sich zwar für die Orkney Inseln ein reger hansischer Handelskontakt nachweisen, jedoch waren diese Inseln durch ihre geographische und verwaltungsrechtliche Nähe zu Schottland derart fest in das schottische Königreich integriert, dass man hier nicht mehr von einem hansischen Nordatlantikhandel sondern von einem hansisch-schottischen Handel sprechen muss.¹⁰ Aufgrund der genannten Fakten wurde in der vorliegenden Studie die Betrachtung auf die hansische Seefahrt und den dazugehörigen hansischen Handel mit den Shetland Inseln, den Färöer Inseln und Island fokussiert.

Möchte man sich sowohl historisch als auch archäologisch mit dem Thema des hansischen Nordatlantikhandels befassen, kann man hierzu auf einen reichen Pool an Forschungsliteratur zurückgreifen. Generell bilden zwei Aspekte den zeitlichen und geschichtlichen Rahmen für eine Betrachtung des hansischen Handels im nordatlantischen Raum und vor allem mit den genannten nordatlantischen Inseln. Diese Aspekte sind zum einen die Zeitspanne des 15. bis 17. Jahrhunderts und zum anderen die dortigen hansischen Haupthandelsakteure Hamburg und Bremen.

Die zeitliche Einordnung hängt unmittelbar mit dem Fakt zusammen, dass ab dem 15. Jahrhundert, die zum damaligen norwegisch-dänischen Königreich gehörenden Eilande der Shetland Inseln, Färöer Inseln und Islands die Möglichkeit eines Direkthandels mit mittel- und westeuropäischen Kaufleuten erhielten.¹¹ Die königlich norwegisch-dänische Kontrolle über die Ein- und Ausfuhr von Waren aller Art wurde geschwächt und die Inseln erlangten eine gewisse Selbstständigkeit. Natürlich war diese Selbstständigkeit nicht mit einer Selbstbestimmung zu vergleichen, denn die königlichen Autoritäten verfügten durchaus über reglementierende Mechanismen, um den Direkthandel zu kontrollieren. Mit der Monopolisierung dieses Handelsverkehrs ab dem frühen 17. Jahrhundert durch das nunmehr dänische Königshaus schwächte sich wiederum der Direkthandel merkbar ab und kam letztendlich zum Erliegen.¹²

Natürlich ist dies eine sehr grobe und stark vereinfachte Darstellung der Handelskontakte der nordatlantischen Inseln mit dem europäischen Festland vom 15. bis zum 17. Jahrhundert. Wie in den folgenden Kapiteln gezeigt wird, waren in dieser Zeit die Verbindungen und Konflikte zwischen unterschiedlichen Händler-, Schiffer- und/oder Fischergruppen sowie Amtspersonen und Monarchen auf den Inseln und in den Gewässern um die Inseln des Nordatlantiks wesentlich komplexer. Ebenso komplex waren auch die Beziehungen der Hansestädte untereinander sowie deren jeweilige städtische Wirtschaftsinteressen.¹³

Dies ist auch ein Grund warum Hamburg und Bremen als die hansischen Haupthandelsakteure im nordatlantischen Raum anzusehen sind. So waren sich beide Städte der ökonomischen Vorteile eines direkten Handels, also eines Handels der ohne einen Umweg über den von Lübecker Händlern dominierten Bergener Stapel auskam, gegenüber ihren innerhansischen Konkurrenten durchaus bewusst.¹⁴ Daher etablierten sich beide Städte zügig innerhalb dieser sich neu eröffneten Handelsmöglichkeit. Die geographische Lage im südlichen Nordseeraum verschaffte den Händlern dieser Städte einen erheblichen Zeitvorteil für ihre Handelsfahrten gegenüber den konkurrierenden Händlern aus dem Ostseeraum. Allerdings spielten hier auch weitere inner- und außerhansische

⁹ Siehe Donaldson 1983, 8-19. Siehe auch Kapitel III.1.

¹⁰ Für eine Betrachtung der schottischen Handelsbeziehungen mit dem norddeutschen Raum vom 16. bis zum 18. Jahrhundert sei hier auf die Dissertationsschrift von Kathrin Zickermann „Across the German sea: early modern Scottish connections with the wider Elbe-Weser region“ (erschienen im Jahr 2013) verwiesen.

¹¹ Zur Eingrenzung des Betrachtungsraumes in der vorliegenden Studie auf die Shetland und Färöer Inseln sowie Island siehe Kapitel I.3.

¹² Siehe hierzu auch Kapitel I.4.5., III.1.1., III.2.1. und III.3.1.

¹³ Vgl. hierzu Kapitel I.4.4., I.4.5. und Kapitel II.1. sowie II.2.

¹⁴ Siehe hierzu Kapitel I.4.5., II.1.1. und II.2.1.

Konflikte sowie Handelsinteressen eine wichtige Rolle.¹⁵ Letztendlich dominierten die bremischen und hamburgischen Händler sehr früh den hansischen Direkthandel mit den nordatlantischen Inseln, welcher seinen Höhepunkt im 16. Jahrhundert fand.¹⁶ Es waren aber auch Händler anderer Hansestädte hier anzutreffen.¹⁷

Die Hamburger und Bremer Dominanz blieb auch nach der langsamen Ablösung der Hanse durch den Hanseatischen Bund ab Mitte des 17. Jahrhunderts bestehen, denn dieser Bund wurde ebenfalls von beiden Städten dominiert.¹⁸ Terminologisch könnte man also im späten 17. Jahrhundert durchaus von einem rein hamburgischen und bremischen Handel und nicht mehr von einem hansischen Handel mit den nordatlantischen Inseln sprechen.¹⁹ Dies würde jedoch die Möglichkeit von Handelsfahrten auch anderer, zum ehemaligen hansischen Bund gehörender, Städte in dieser Zeit von vornherein ausschließen und ist daher abzulehnen.²⁰ Andere in diesem geographischen Raum vertretene Gruppen von nicht-hansischen Händlern, Schiffen und Fischern stammten z.B. aus England, Schottland, Dänemark und auch den Niederlanden.²¹

Anders als die historisch-wissenschaftliche Aufarbeitung ist eine archäologische Bearbeitung des Themas der Hanse im Nordatlantik bisher kaum erfolgt. Diese Tatsache ist nicht überraschend bedenkt man das erst seit kurzem aufblühende Interesse vor allem der archäologischen Hanseforschung an diesem Seegebiet und diesem Handelsraum.

Auch ist hierbei zu erwähnen, dass die bisherigen archäologischen Arbeiten fast ausschließlich auf landbezogenen Grabungen und/oder Prospektionen auf den Inseln basieren. Schiffsarchäologische oder maritim-archäologische Forschungen wurden in diesem Raum und für die angesprochene Zeitspanne vom 15. bis zum 17. Jahrhundert bisher kaum vorgenommen.

Grundlegend ist für die nordatlantischen Inseln von einem seefahrtgestützten Handel auszugehen. Auch finden sich hier nur einfache und temporär durch verschiedene Händler genutzte Handelsplätze.²² Daher bilden der eigentliche Handelsplatz und die dazugehörigen Uferbereiche eine geschlossene Einheit, welche durch die geringe Zersiedelung der Inseln teilweise bis heute archäologisch nachweisbar ist.

Natürlich ist eine enge Verbindung von Handelsplatz und dazugehörigem Uferbereich kein spezifisches Charakteristikum der nordatlantischen Inseln. Grundsätzlich teilen alle Handelsstädte und Handelsorte mit einem Bezug zum Wasser eine mehr oder weniger starke Verbindung mit ihren jeweiligen Uferbereichen. Dabei ist es auch irrelevant, ob es sich um Orte im Binnenland oder um Küstenorte handelt. Allerdings ist bei vielen kontinental- und nordeuropäischen Handelsstädten innerhalb ihrer Entwicklung vor allem ab dem Mittelalter eine deutliche Spezialisierung von Handelsplatz und Ufer- bzw. Hafensareal zu beobachten.²³ Von einer ähnlichen Entwicklung kann

¹⁵ Siehe auch Kapitel I.4.5., I.4.6. und Kapitel II.1., II.1.1., II.2. sowie II.2.1.

¹⁶ Vgl. Kapitel I.4.5.

¹⁷ Siehe Kapitel I.4.5. und detailliert Kapitel III.1.1.3. sowie III.3.1.3.

¹⁸ Zum Hanseatischen Bund siehe Ressel 2012, 127-174.

¹⁹ Zum terminologischen Problem des hansischen Handels ab der Mitte des 17. Jahrhunderts siehe Kapitel I.3.

²⁰ So sind Handelsfahrten im nordatlantischen Raum von anderen Hansestädten für das 15. und 16. Jahrhundert durchaus belegt. Siehe hierzu Kapitel I.4.5. Ein kategorischer Ausschluss solcher Handelskontakte für das 17. und vor allem das späte 17. Jahrhundert scheint trotz und/oder gerade wegen der unabgeschlossenen Auswertung städtischer Quellen des hansischen Raumes vorerst nicht gerechtfertigt.

²¹ Siehe hierzu Kapitel I.4.7., III.1.1., III.2.1. und III.3.1.

²² Siehe hierzu Kapitel I.4.5., III.1., III.2. sowie III.3.

²³ Diese Differenzierung ist häufig sowohl stadtplanerisch, städtebaulich als auch stadtrechtlich nachzuvollziehen. Siehe hierzu z.B.: Kalmring 2007, 171-204; Deggim 2005, 299-332; Stoob 1986, 1-65.

jedoch, wie noch gezeigt werden wird, für die meisten der Handelsorte des 15. bis 17. Jahrhunderts auf den Shetland Inseln, den Färöer Inseln und Island nicht gesprochen werden.²⁴

Die temporäre und abwechselnde Nutzung der Handelsplätze auf den nordatlantischen Inseln durch hansische aber auch nicht-hansische Händler macht es darüber hinaus schwierig, terrestrische Funde und Befunde aus dieser Zeit zum einen überhaupt zu bergen und zum anderen, diese zu interpretieren.²⁵ Submarine Funde und vor allem Befunde können hierbei wiederum ergänzend herangezogen werden und lassen ebenso Neubewertungen bekannter Erkenntnisse zu. Bei einer archäologischen und besonders maritim-archäologischen Beschäftigung mit dem hansischen Handel auf den nordatlantischen Inseln treffen demnach verschiedene Aspekte spätmittelalterlicher und frühneuzeitlicher Entwicklungen von z.B. hansestädtischer Schifffahrts-, Handels- und Wirtschaftspolitik aufeinander. Aber auch Entwicklungen, z.B. in der nordeuropäischen Nautik- und Seefahrtsgeschichte, können dabei detaillierter beleuchtet werden.

I.2. Zielsetzung und Strukturierung der Studie

Die vorliegende Studie beschäftigt sich dezidiert mit der hansischen Schifffahrt und in Teilen mit dem damit verbundenen, hansischen Handel im nordatlantischen Raum. Somit fasst diese Studie den aktuellen Stand der Forschung zu diesem Thema zusammen. Auch will sie eine Brücke zwischen der landbasierten archäologischen Erforschung der Hansezeit auf den nordatlantischen Inseln und der maritim-archäologischen Forschung zu diesem Thema schlagen. Allgemein sind submarine Befunde und Funde mit hansischer Provenienz hier allerdings bisher selten.

Eine kombinierte archäologische Aufnahme von hansezeitlichen Handelsplätzen und den, mit diesen unmittelbar verbundenen, Flachwasserbereichen ist noch ausstehend. Ebenso ist bisher eine Einbeziehung der aus historischen Quellen bekannten Fakten zu diesen Handelsplätzen in eine solche archäologische Aufnahme noch nicht erfolgt. Eine solche kombinierte Aufnahme und die darauf basierende Darstellung des maritim-archäologischen Potenzials der hansischen Handelsplätze auf den nordatlantischen Inseln bildet das Hauptziel der vorliegenden Studie. Auch präsentiert sich hiermit eine aufschlussreiche Möglichkeit der Erforschung der See- respektive Schifffahrt auf und zu den nordatlantischen Inseln sowie des dazugehörigen, späthansischen Handels in diesem Seegebiet.

Grundlegend ist zu bedenken, dass die hansestädtischen Archivalien der Späthansezeit, speziell zum Thema der Hanse im Nordatlantik, bisher wenig aufgearbeitet sind. Lediglich Bremen und Hamburg bilden hierbei eine Ausnahme, wobei auch bei diesen beiden Städten nicht von einer abgeschlossenen Erforschung aller Facetten ihrer späthansezeitlichen Präsenz auf Island, den Färöer Inseln und den Shetland Inseln gesprochen werden kann. Die hier dargestellte Übersicht zum bisherigen Forschungsstand des Themas der Hanse auf den Shetland Inseln, den Färöer Inseln und Island ist daher nicht als abgeschlossen anzusehen.²⁶

Der Aufarbeitungsstand der hansestädtischen Quellen zu diesem Thema erlaubt bisher nur in Einzelfällen Analysen zum späthansischen Schiffs- und Warenverkehr in diesem Seegebiet. Eine detaillierte Aufnahme unterschiedlicher späthansischer Quellen zum Thema der Hanse im Nordatlantik kann demnach in der vorliegenden Studie, aufgrund deren unübersichtlicher bzw.

²⁴ Ausnahmen hiervon sind z.B. die heutigen größeren Siedlungen wie Lerwick und Scalloway auf den Shetland Inseln, Tórshavn auf den Färöer Inseln und Reykjavík auf Island. Siehe auch Kapitel III.3.1. und VI.4.2. sowie Kapitel VI.6.

²⁵ Zu späthansezeitlichen Funden und Befunden auf den Inseln siehe Kapitel V.2.1., V.3.1., V.4.1. Zur Hansearchäologie im nordatlantischen Raum siehe Kapitel I.4.2.

²⁶ Zu der Beschränkung auf die Bearbeitung der Shetland Inseln, der Färöer Inseln und Islands innerhalb der vorliegenden Studie siehe Kapitel I.3.

unbearbeiteter Menge nicht erfolgen. Als Basis für die im Folgenden ausgearbeiteten Analysen werden daher hauptsächlich die bereits erstellten wissenschaftlichen Auswertungen zu diesem Thema herangezogen.

Die vorliegende Studie versteht sich daher als Grundlagenarbeit, die aufgrund ihrer gemeinsamen geschichtswissenschaftlichen und archäologischen Basis die Grundlagen für weiterführende interdisziplinäre Forschungen zur hansischen See- und Schifffahrtsgeschichte aber auch Handels- und Wirtschaftsgeschichte des nordatlantischen Raumes und der nordatlantischen Inseln liefert. Auch bilden die erstellten Analysen, Kategorisierungen und Datensammlungen erste Ansatzpunkte, welche als Basis für die Ausarbeitung konkreter maritim-archäologischer Forschungsprojekte zur Hansezeit auf den nordatlantischen Inseln dienen können. Ebenso erlauben diese eine Darlegung des maritim-archäologischen Potenzials bestimmter submariner Areale. Darüber hinaus lassen sich aufgrund der für die Städte Bremen und Hamburg erstellten Analysen einige Tendenzen von inner- und zwischenstädtischen Händlernetzwerken bzw. Organisationsstrukturen sowie personen- und familienbezogenen Verbindungen erkennen und weiterverfolgen.

In Kapitel I.4. folgt zum einen eine ausführliche Darstellung und Betrachtung der Forschungsgeschichte zu den Themen Hanseforschung, Archäologie der Hanse sowie der hansischen See- und Schifffahrt, zum anderen beschäftigt sich dieses Kapitel mit der Darstellung der Struktur der Hanse selbst, des hansischen Nordatlantikhandels sowie des späthansezeitlichen Fischfangs innerhalb des nordatlantischen Raumes. Eine umfassende geschichtliche Aus- und Bewertung der Hanse und deren historischer Entwicklung wurde jedoch auf ein, für ein thematisches Verständnis nötiges, Minimum reduziert.

Im Kapitel II wird eine umfangreiche Betrachtung der Stadt- und Hansegeschichte Bremens und Hamburgs vorgestellt. Der Fokus liegt hierbei auf einer kritischen Skizzierung des späthanseischen Handelsschiffverkehrs beider Städte mit den Inseln des nordatlantischen Raumes. Eine erste zusammenfassende Aufstellung der an diesem Handel beteiligten Personen wird ebenfalls vorgenommen. Anzumerken ist hier, dass die Namen der beteiligten Händler aus der Forschungsliteratur unverändert übernommen und daher nicht transkribiert wurden.

Die Inseln selbst, also die Shetland Inseln und Färöer Inseln sowie Island, werden in Kapitel III wiederum mit einer ausführlichen Beschreibung der jeweiligen Landeshistorie dargestellt, wobei der Fokus, dem Thema der vorliegenden Studie folgend, auf der Späthansezeit liegt. Auch werden die einzelnen späthanseischen Handelswaren, die Handelsplätze sowie die Handelskontakte der jeweiligen Inseln herausgearbeitet und zusammengefasst. In Kapitel IV, das sich mit der umfangreichen See- und Schifffahrtsgeschichte der Hansezeit beschäftigt, wird der Schwerpunkt der hansezeitlichen Schifffahrtsgeschichte auf die Zeitspanne des 15. bis 17. Jahrhunderts gelegt und speziell auf einige praktisch-organisatorische Aspekte hierzu eingegangen. Dabei wird auf eine Betrachtung der hansezeitlichen Binnenschifffahrt verzichtet, da dies für den insularen Raum des Nordatlantiks nicht zielführend ist. Eine konkrete Fokussierung auf den nordatlantischen Raum ist jedoch generell für diese Zeit nur bezüglich der Navigation sinnvoll. Mannschaftsstrukturen, Seerechte und auch Schiffkonstruktionen des hansischen Nordatlantikhandels unterschieden sich in dieser Zeit nicht grundlegend von denen auch in anderen Gebieten verkehrenden Schiffen hansischer Herkunft.²⁷ Erst mit dem Aufkommen des späthansezeitlichen Walfangs ab Mitte des 17. Jahrhunderts - auch Grönlandfahrt genannt - wurde es nötig, speziellere, den klimatischen

²⁷ Siehe hierzu Kapitel IV.2.

Bedingungen des arktischen Meeres und den Bedingungen des Walfangs angepasste Schiffe auszurüsten und deren Mannschaften entsprechend zu strukturieren.²⁸

Aufgrund der engen Verbindung von Handelsplätzen und den dazugehörigen Uferbereichen auf den nordatlantischen Inseln vom 15. bis zum 17. Jahrhundert ist eine Kombination landbasierter und submariner archäologischer Untersuchungen späthansezeitlicher Handelsplätze und deren Flachwasserbereiche zu forcieren, um detaillierte Informationen zum Gesamtbild des hansezeitlichen Handels in diesem Gebiet zu erhalten.²⁹

Um hierfür eine erste Basis zu erlangen, wird mit der vorliegenden Studie eine kritische, zusammenfassende Darstellung der bekannten hansischen Handelsplätze auf den nordatlantischen Inseln vorgelegt. Dazu erfolgt in Kapitel V eine Kartierung und Katalogisierung der bisher bekannten landarchäologischen Befunde und Funde mit einer möglichen hansischen Provenienz. Ebenso erfolgt in diesem Kapitel eine Aufzählung der wenigen maritim-archäologischen Funde und Befunde des 15. bis 17. Jahrhunderts auf den Shetland Inseln, den Färöer Inseln und Island.³⁰ Generell ist hierbei zu bemerken, dass die bekannten Namen von submarinen Schiffsbefunden immer in kursiver Schriftart und deren Verlustdaten wiederum, bei direkten Aufzählungen mit den Wracknamen, in Klammern stehend dargestellt sind.

Diese Daten bilden eine Grundlage, um zum einen das speziell hansisch relevante maritim-archäologische Potenzial und zum anderen das allgemeine maritim-archäologische Potenzial der nordatlantischen Inseln vom 15. bis zum 17. Jahrhundert herauszustellen. Als Fallbeispiel für eine solche Darstellung werden in der vorliegenden Studie in Kapitel VI die Shetland Inseln näher untersucht. Hierbei wird einerseits ein Fokus auf die hansischen Schiffsverluste und weitere nicht-hansische Wracklagen dieser Zeitspanne gelegt, andererseits werden die äußeren Bedingungen für maritim-archäologische Untersuchungen von bekannten hansischen Handelsorten auf den Shetlands beleuchtet und eine theoretische Einstufung dieser Plätze nach deren geschätzter Priorität für eine solche submarine Bearbeitung vorgestellt.³¹ Eine analog strukturierte Betrachtung wird als verkürzter Exkurs in Kapitel VI.6. auch für die Färöer Inseln vorgestellt.

Aufgrund der in der vorliegenden Studie erarbeiteten sehr umfangreichen Datengrundlage zu hansischen Handelsplätzen auf Island kann für diese Insel im Kapitel VI.7. lediglich ein erster Ausblick auf das maritim-archäologische Potenzial der Späthansezeit vorgelegt werden. Mit Hilfe der am Beispiel der Shetland Inseln vorgestellten Methodik zur Kategorisierung von potenziell sinnvollen Bereichen für maritim-archäologische Untersuchungen der Späthansezeit kann jedoch auch für Island eine gleichartige Kategorisierung und Kartierung der Plätze in einem Folgeprojekt vorgenommen und detaillierter ausgearbeitet werden.³² Ein abschließendes Resümee und auch ein Forschungsausblick sind in Kapitel VII angefügt.

Der Anhang A enthält den zugehörigen Befund- und Fundkatalog. Anhang B enthält die Tabellen, obwohl hier angemerkt sein muss, dass vereinzelt Tabellen und alle Diagramme bereits im Text zu finden sind. Diese dienen der direkten Illustration einzelner Ergebnisse und Beschreibungen. Das Kartenmaterial findet sich im Anhang C und die ergänzenden Datensammlungen sind in Anhang D einzusehen.

²⁸ Zum späthansezeitlichen Walfang im 17. Jahrhundert siehe Brinner 1913; Bullen 1667 und Martens 1675.

²⁹ Siehe hierzu auch Kapitel I.3.

³⁰ Siehe Anhang A | Befund- und Fundkatalog, 265-274.

³¹ Siehe hierzu genauer Kapitel I.3.

³² Zur Datengrundlage hierfür siehe ausführlich Kapitel III.3.1. bis III.3.2.

I.3. Methodik

Grundlegend ist hier zu bemerken, dass der Ausdruck Hanse sowie die damit verbundenen Begriffe wie hansisch, Hanseraum, späthansisch, Hansehändler, Hanseschiffer, hansische Seefahrt etc. bisher ungenügend definiert und daher letztendlich nur unbefriedigend nutzbar sind.³³ Aufgrund dieser Tatsache werden in der vorliegenden Studie die Begriffe der Hanse bzw. des Hansischen auf zwei grundlegende Punkte reduziert. Zum einen auf den zeitlichen Rahmen, der die Hansezeit definiert, und zum anderen den geographischen Raum, welcher als Hanseraum anzusprechen ist. Die Hanse bestand zwischen dem 12. und dem 17. Jahrhundert.³⁴ Als Späthansezeit bzw. hansische Spätzeit ist in etwa die Zeitspanne zwischen dem 15. und dem 17. Jahrhundert anzusehen, welche damit den zeitlichen Betrachtungsrahmen der vorliegenden Studie ausfüllt.³⁵ Durch die Benennung des Betrachtungszeitraumes als Späthansezeit entfällt hier eine Aufzählung der verschiedenen, innerhalb der hansischen Geschichtsforschung fassbaren Bezeichnungen für diesen Zeitabschnitt.³⁶ Der als Hanseraum zu bezeichnende geographische Bereich umfasst ein Gebiet, das vom Baltikum im Osten bis zu den zuiderzeeischen Städten (z.B. Kampen und Deventer in den heutigen Niederlanden) im Westen und vom mitteldeutschen Raum (zwischen Oberweser und Saale) bis zum norddeutschen Raum, etwa bei Kiel, reichte.³⁷ Allerdings ist hierbei nicht von einem geschlossenen hansischen „Herrschaftsgebiet“ zu sprechen. Vielmehr illustriert diese Ausdehnung die Netzwerkstruktur der Hansestädte untereinander.³⁸ Auch ist der Begriff deutsch sehr vorsichtig zu nutzen. So existierte im Mittelalter und der frühen Neuzeit kein geschlossener, geographischer Raum oder fester Begriff, der mit den jeweiligen deutschen Staatsbegriffen des 19., 20. und 21. Jahrhunderts vergleichbar wäre.³⁹ Daher ist der Begriff deutsch nicht zwangsläufig mit dem Begriff hansisch gleichzusetzen und wird im Folgenden auch nicht in solcher Weise verwandt.⁴⁰ Die Existenz des Hansebundes lässt sich formal lediglich bis zum Jahr 1669 belegen. Da sich die vorliegende Ausarbeitung mit einer Zeitspanne befasst, welche das komplette 17. Jahrhundert einschließt, ergibt sich hieraus ein schon in der Einführung angesprochenes terminologisches Problem.⁴¹ Wie sind z.B. Händler aus dem Hanseraum zu betiteln, welche nach dem Jahr 1669 zu den nordatlantischen Inseln fuhren? Handelt es sich um hansische Händler? Die Studie orientiert sich hierbei an zwei Publikationen von Rolf Hammel-Kiesow und Magnus Ressel.⁴² Beide Autoren stellen 1669 als das Jahr des letzten Hansetages heraus, sehen dies jedoch nicht als ein abruptes Ende der Hanse an.⁴³ So etablierten sich die Städte Hamburg, Bremen und Lübeck schon im Jahr 1629 als „Sachverwalter“ hansischer Interessen und bildeten in der Folge eine Konsulats-

³³ Siehe hierzu auch Kapitel I.4.1.; I.4.2. und I.4.4.

³⁴ Brood 2007, 30.

³⁵ Die Späthansezeit oder hansische Spätzeit ist ein wissenschaftstheoretischer Begriff. Diese Zeitphase ist erst seit kurzem in den weiteren Fokus der Hanseforschung gerückt. Daher sind eine konkrete zeitliche Eingrenzung, welche teilweise ab dem 14. Jahrhundert und teilweise ab dem 15. Jahrhundert beginnt, sowie die forschungstheoretischen Fixpunkte für die jeweiligen zeitlichen Übergänge noch nicht befriedigend geklärt. Siehe Hammel-Kiesow 2008, 17f.

³⁶ Diese Bezeichnungen reichen von Hochzeit (Ende 14. und Anfang 15. Jahrhundert) und Neugeburt (Mitte des 16. Jahrhunderts) bis zu Auflösung, Untergang, Niedergang und auch Übergang der Hanse (Ende 16. und ab dem 17. Jahrhundert). Siehe Hammel-Kiesow 2008, 97f.; Selzer 2010, 118; Ressel 2012, 128f. und Jahnke 2014, 15f.

³⁷ Hammel-Kiesow 2014a, 258-259.

³⁸ Siehe hierzu Kapitel I.4.4.

³⁹ Siehe LMA III (1986) 781-789 s.v. Deutschland (K.F. Werner).

⁴⁰ Eine solche Gleichsetzung wurde jedoch in der Hanseforschung vor allem vor dem Jahr 1945 angestrebt und unkritisch umgesetzt. Siehe hierzu Kapitel I.4.1.

⁴¹ Vgl. Kapitel I.1.

⁴² Hammel-Kiesow 2008 und Ressel 2012, 129-140.

⁴³ „Ebenso wenig wie es ein Anfangsdatum der hansischen Geschichte gibt, kann man der Hanse ein definitives Ende in einem bestimmten Jahr zuschreiben“ (Hammel-Kiesow 2008, 118); siehe auch Ressel 2012, 129-140.

gemeinschaft (auch hanseatische Gemeinschaft genannt), die im Kern wohl bis zum Jahr 1866 bestand.⁴⁴ Die Hanse als Organisation verschwand demnach nicht, sondern ging in die hanseatische Gemeinschaft über. Gleichwohl muss hier angemerkt sein, dass die Städte Hamburg, Bremen und Lübeck darin gewissermaßen als einzige Mitglieder bestanden und auch hauptsächlich ihre eigenen Handelsinteressen verfolgten.⁴⁵

Wie bereits angesprochen sind die hier genutzten Begriffe der Hanse, Hansezeit und des Hanseraums etc. sowie die strittige Frage einer Festlegung des tatsächlichen Endes der Hanse nicht befriedigend definiert. Daher beziehen sich in der vorliegenden Studie Benennungen wie hansischer Händler, hansisches Schiff, späthansische Handelsplätze etc. zum einen auf den genannten Zeitrahmen, wobei hier der Begriff späthansisch im speziellen die Jahre zwischen dem Beginn des 15. und dem Ende des 17. Jahrhunderts einschließt, und zum anderen auf den genannten geographischen Raum als Herkunftsgebiet von Hansehändlern, Hanseschiffen und Hanseschiffen im Handelsverkehr mit den nordatlantischen Inseln.

Da für eine maritim-archäologische Bearbeitung des Themas der Hanse im Nordatlantik entsprechende archäologische Untersuchungen bisher kaum vorgenommen wurden, wird im Folgenden unterschiedliches historisches Quellenmaterial für eine Zusammenstellung der insularen, durch Hansehändler genutzten Handelsplätze und auch der damit verbundenen Flachwasserareale herangezogen. Diese Areale waren aufgrund der Insellage des Untersuchungsraumes für die Durchführung des Handels in diesem Gebiet unerlässlich.⁴⁶ Als Quellenmaterial wird dabei ein breites Spektrum bestehend aus Schriftquellen, historischen Karten, historischen Reiseberichten, Registern von Schiffsverlusten, Zusammenstellungen von Händlernamen und weiterführender Forschungsliteratur betrachtet. Anders als bei einer Beschränkung auf nur eine Quellengattung erlaubt die Nutzung mehrerer Quellengattungen zum einen eine breitgefächerte kritische Be- und Auswertung der verschiedenen historischen Quellen und zum anderen eine relativ genaue, wenn auch vorerst nur theoretische Eingrenzung der maritim-archäologisch relevanten Untersuchungsbereiche auf den genannten nordatlantischen Inseln. Selbstverständlich ist es nötig alle diese Quellen unabhängig von ihrer jeweiligen Gattung zu bewerten und einzuordnen. Dieses grundlegende Vorgehen wird in den einzelnen Kapiteln, bezogen auf die jeweils in diesen Kapiteln betrachteten Themenbereiche, detailliert herausgestellt.

Obwohl die Lage der verschiedenen durch Hansehändler genutzten Handelsorte auf den nordatlantischen Inseln relativ gut bekannt ist, ergibt sich neben dem Problem der bisher kaum durchgeführten, archäologischen Untersuchungen dieser Plätze ein zweites Problem.⁴⁷ Dieses ist die unklare Differenzierung der Handelsorte zwischen hansisch genutzten Handelsplätzen sowie nicht-hansisch genutzten Handelsplätzen in historischen Quellen. Da die Handelsorte in der Späthansezeit zu unterschiedlichen Zeiten von verschiedenen Händlern mit unterschiedlicher Herkunft genutzt wurden, lassen sich diese Orte kaum eindeutig einzelnen hansischen oder nicht-hansischen Händlern bzw. Händlergruppen zuordnen.⁴⁸ Ebenso etablierten sich auf den Inseln in

⁴⁴ Ressel 2012, 173f.; „Sie [die Idee eines dauerhaften Gremiums aus Hansestädten sic.] wurde in abgeschwächter Form 1629 verwirklicht, als sich die drei Städte Bremen, Hamburg und Lübeck zu einer engen Gemeinschaft zur Wahrung der hansischen Interessen zusammenschlossen“ (Ressel 2012, 162).

⁴⁵ „Auf dem Friedenskongress von Rijswijk im Jahre 1697 wurden die drei Hansestädte jedenfalls nur noch zugunsten ihrer eigenen Handelsinteressen aktiv, von einem hansischen Bewusstsein war kaum noch etwas übrig geblieben“ (Duchardt zitiert nach Hammel-Kiesow 2008, 118).

⁴⁶ Zu archäologischen Funde und Befunden siehe Kapitel V.

⁴⁷ Vgl. Kapitel III.1.1., III.2.1. und III.3.1. sowie Kapitel V.2.1., V.3.1. und V.4.1.

⁴⁸ Daher lässt sich die Nutzung eines Handelsortes durch hansische Händler lediglich für den in den Schriftquellen genannten oder für den durch diese Quellen datierten Zeitraum feststellen. Siehe auch Kapitel III.1.1., III.2.1. und III.3.1.

der Späthansezeit keine festen Hafensstrukturen oder gar Handelszentren, wie dies z.B. in Norwegen, vor allem in Bergen, schon seit dem Frühmittelalter geschah.⁴⁹

Die späthansezeitlichen Handelsorte auf den nordatlantischen Inseln waren anders als die Handelszentren des Festlandes sehr wahrscheinlich einfache, saisonal genutzte Plätze, auf denen einzelne oder mehrere ufernahe Handelsbuden standen, die den Händlern als Lager, Unterschlupf und Verkaufsraum dienten.⁵⁰ Die zu den Handelsplätzen gehörenden Ufer- und Flachwasserbereiche selbst entsprachen dabei wohl lediglich den Minimalanforderungen für ein sicheres Anlanden von Handelswaren. Hierzu zählte ein relativ geschützter Ankerplatz, von welchem aus die größeren Händlerschiffe geleichtert werden konnten.⁵¹ Auch einfache Uferbefestigungen oder Ankerringe, sogenannte mooring rings, an welchen die Händlerschiffe fixiert oder die kleineren Leichter anlegen konnten, sind nachweisbar. Schiffsländen waren eine weitere Anlandemöglichkeit, die jedoch nur an flach auslaufenden, sandigen Uferbereichen mit kleineren Booten realisiert werden konnte.⁵²

Aufgrund der für den Warenverkauf und den Warentransport notwendigen Nutzung der Handelsplätze sowie deren ufernahe Flachwasserbereiche sind sowohl Landfunde und Befunde auf den Handelsplätzen als auch submarine Funde und Befunde in deren Uferbereichen zu erwarten. Hierbei ist jedoch zwischen Siedlungs- und Handelsplatzfunden zu unterscheiden.

So zeigen Funde mit hansischer Provenienz, welche aus kontinuierlich genutzten Siedlungen auf den Inseln stammen, lediglich den einheimischen Abnehmer als Endpunkt einer Handelskette. Zu diesen Siedlungsfunden werden an dieser Stelle auch Funde bzw. Befunde von z.B. Versammlungsplätzen und/oder Klöstern bzw. sonstigen kirchlichen Einrichtungen gezählt. Diese Siedlungsfunde sind aufgrund des Problems der nicht verifizierbaren Verbindung von Funden hansischer Provenienz mit einem direkten hansischen Handel kein klarer Beleg für eine Interaktion von Hansehändler und Abnehmer.⁵³ Aufgrund dieses Problems werden reine Siedlungsfunde mit hansischer Provenienz in der vorliegenden Studie nicht behandelt und nur Funde von bekannten, hansisch genutzten Handelsplätzen vorgestellt. Hierin wurden auch Funde einbezogen, deren Fundort sowohl als Siedlung als auch als möglicher hansischer Handelsplatz anzusehen ist.⁵⁴

Will man nun die Präsenz eines hansischen Handels auf den nordatlantischen Inseln sowie der dazugehörigen Schifffahrt archäologisch nachweisen, empfiehlt es sich, die aus historischen Quellen bekannten und durch Hansehändler genutzten Handelsplätze inklusive deren Flachwasserbereiche genauer zu untersuchen. Natürlich sind die archäologischen Befunde und Funde dieser Untersuchungen allein keine unumstößlichen Beweise einer solchen Hansepräsenz. So können Funde mit hansischer Provenienz auch von nicht-hansischen Zwischenhändlern stammen.⁵⁵ Daher ist die Verbindung verschiedener Indizien, z.B. dem archäologischen Beleg eines Fundes mit hansischer Provenienz und der historischen Quellenbeschreibung eines hansischen Kontaktes auf einem ehemaligen Handelsplatz, eine Möglichkeit, um hier eine hansische Präsenz anzunehmen. Die archäologische Aufarbeitung hansisch genutzter Handelsplätze auf den Inseln lag, wie schon erwähnt, bisher kaum im Fokus des Forschungsinteresses.

⁴⁹ Siehe hierzu Herteig 1985, 9-46. Zu Hansearchäologie in Bergen/Norwegen siehe auch Øye 2014, 481-490.

⁵⁰ Genaueres zu diesen Handelsbuden siehe Kapitel III.1.1., III.2.1. und III.3.1.

⁵¹ Als Leichter werden kleinere Boote mit geringem Tiefgang bezeichnet. Diese leichterten, also entluden, größere Handelsschiffe, die wiederum aufgrund ihres höheren Tiefgangs in tieferem Wasser, also auf Reede, ankerten.

⁵² Eine Schiffslände ist ein flacher und meist sandiger Uferbereich der zum sicheren Auflaufen der Schiffe genutzt werden kann. Der Nachteil ist hierbei, dass die Schiffe anschließend wieder in tieferes Wasser gezogen werden müssen um Auslaufen zu können. siehe Ellmers 1983/84, 5-10.

⁵³ Zu diesem Problem siehe Kapitel I.4.2.

⁵⁴ Siehe hierzu z.B. Lerwick und Scalloway auf den Shetland Inseln in Kapitel V.2.1.

⁵⁵ Vgl. zu diesem methodischen Problem Kapitel I.4.2.

Daher bedarf es zuerst einer ausführlichen Vorarbeit um archäologisch relevante Plätze zu identifizieren. Hierzu bieten sich folgende Instrumente an: die Onomastik⁵⁶, die Analyse historischer Karte sowie die Analyse historischer Schriftquellen.⁵⁷ Selbstverständlich zeigen diese letztendlich nur Tendenzen auf. So gehen aus der Betrachtung von Schriftquellen relativ schwankende Angaben zwischen der Nennung ganzer Regionen und konkreter Orte für hansisch genutzte Handelsplätze hervor.⁵⁸ Letztere erlauben zwar das Suchgebiet einzugrenzen, lassen jedoch häufig noch einen relativ großen Spielraum für mögliche Handelsplätze zu. Ein weiterer Abgleich dieser Daten mit historischen Karten und Landesbeschreibungen bietet sich folglich an, um hier archäologisch relevante Orte zu markieren. Natürlich ist eine kritische Begutachtung dieser historischen Quellen obligatorisch, da sich diese auch gegenseitig widersprechen können.⁵⁹

Die Onomastik bietet wiederum die Möglichkeit Rückschlüsse zu historischen Ortsnamen zu ziehen und damit aus Schriftquellen bekannte Ortsbezeichnungen nachzuvollziehen.⁶⁰ Die historischen, aus zeitgenössischen Quellen der Späthansezeit bekannten Bezeichnungen der hansisch genutzten Handelsplätze auf den nordatlantischen Inseln werden dabei innerhalb der vorliegenden Studie den modernen Bezeichnungen unmittelbar folgend in kursiver Schriftweise und in Klammern stehend angefügt. Um diese onomastische Zuordnung vornehmen zu können, richtet sich der Autor nach bereits bekannten Zuordnungen, die aus der Forschungsliteratur ersichtlich sind.

Neben der landarchäologischen Begutachtung der Handelsplätze ist auch eine maritimarchäologische Betrachtung des zu den Handelsplätzen gehörenden Ufer- und Flachwasserareals vorzunehmen. Submarine Funde in diesen Bereichen, die als Verlustfunde, Ballast- und/oder Verklappungsreste angesehen werden können, erlauben einen guten Überblick über die tatsächliche Ein- und Ausfuhr von Handelswaren und Gütern. Deren Provenienz und Datierung kann anschließend durch Schriftquellenauswertungen mit den Handelswaren unterschiedlicher Händlergruppen abgeglichen werden.⁶¹ Ebenso erlaubt es die Verteilung dieser submarinen Funde innerhalb der Flachwasserareale unterschiedliche Aktivitätsbereiche aufzuzeigen. Letztendlich bilden größere subaquatische Befunde wie Reste von Holzstrukturen oder Ballaststeinhaufen Hinweise auf Wrackreste, welche wiederum, in Verbindung mit historischen Quellen, tendenzielle Rückschlüsse über die Herkunft eines gesunkenen Schiffes liefern.

Die archäologische Bearbeitung der hansisch genutzten Handelsplätze ist bisher nur vereinzelt erfolgt. So konnten zwar einige dieser Handelsplätze in den letzten Jahren durch archäologische Prospektionen bearbeitet werden, jedoch sind diese Auswertungen zum Teil noch nicht vollständig abgeschlossen oder ergeben kein befriedigendes Bild der Nutzung dieser Plätze für die Zeitspanne vom 15. bis zum 17. Jahrhundert.⁶² Ebenso ist eine Bearbeitung späthansezeitlicher, maritimarchäologischer Strukturen, wie möglicher hafentechnischer Anlagen und unspezifischer submariner Anomalien in den Gewässern sowie speziell in den Flachwasserbereichen der nordatlantischen Inseln, bisher leider kaum erfolgt.

⁵⁶ Die Onomastik oder Namenskunde beschäftigt sich mit der Erforschung der Herkunft, Bedeutung und Entwicklung von Eigennamen; unabhängig ob es sich um Personen-, Orts-, Gewässer- oder Flurnamen handelt. Siehe auch Wahrig-Burfeind 2009, 681. Als Unterpunkt der Historischen Geographie, befasst sich die Onomastik mit der Erforschung von historischen Orts- und Flurnamen. Siehe hierzu Brandt 2003, 25f.

⁵⁷ Siehe auch Kapitel IV.1. und IV.3. und Gardiner/Mehler 2013, 3-5.

⁵⁸ Vgl. Anhang B | Tab. III.1.1. und Anhang B | Tab. III.3.1. - b.

⁵⁹ Siehe hierzu Kapitel VI.4.

⁶⁰ Für die Shetland Islands siehe z.B. Waugh 2001, 69f. und Gardiner/Mehler 2010, 347.

⁶¹ Keramik als sehr häufiges Fundgut eignet sich hierfür wenig, da dieses Produkt kaum in hansischen Schriftquellen als Handelsgut erwähnt wird. Siehe Kapitel I.4.2.

⁶² Siehe Kapitel V.2.1., V.3.1. und V.4.1.

Neben der quellenbasierten Betrachtung und Auswertung von hansisch genutzten Handelsplätzen sowie deren land- und maritim-archäologischer Untersuchung ist noch eine weitere Möglichkeit des Nachweises direkter hansischer Kontakte auf den nordatlantischen Inseln zu nennen. So kann dieser Nachweis durch die Betrachtung der überlieferten hansischen Schiffsverluste des 15. bis 17. Jahrhunderts in den insularen Gewässern vorgenommen werden. Eine solche Betrachtung, Analyse und Kartierung der hansischen aber auch der nicht-hansischen Schiffsverluste des 15. bis 17. Jahrhunderts wurde in der vorliegenden Arbeit ausführlich anhand der shetländischen Gewässer und in verkürzter Form anhand der färöischen und isländischen Gewässer vorgenommen.⁶³ Da nur eine Gesamtbetrachtung der Schiffsverluste der Späthansezeit in den Gewässern der Inseln ein komplettes Bild des maritim-archäologischen Potenzials derselben in dieser Zeitspanne liefert, erscheint es durchaus relevant auch die historisch überlieferten, nicht-hansischen Schiffsverluste eingehender zu betrachten.

Die so zusammengetragenen Daten von Schiffsverlusten bilden schlussendlich die Grundlage, um einerseits das speziell hansisch relevante maritim-archäologische Potenzial und andererseits das allgemeine maritim-archäologische Potenzial der nordatlantischen Inseln für Wrackfunde der Späthansezeit herauszustellen. Hierbei ist zu beachten, dass die in der vorliegenden Studie erstellten Kartierungen nur Schiffsverluste mit relativ konkreten Ortsangaben enthalten. Ortsbeschreibungen von Schiffsverlusten wie „bei der Insel“ oder „in der Nähe von“ wurden als unklar definiert und erscheinen daher nicht in den Karten. Sie sind in den jeweiligen dazugehörigen Tabellen genauer aufgelistet.

Letztendlich bilden die auf verschiedenen historischen Quellen und archäologischen Funden basierenden Erkenntnisse zu den hansischen Handelsplätzen auf den nordatlantischen Inseln die Grundlage einer Kategorisierung der Plätze anhand ihres maritim-archäologischen Untersuchungspotenzials. Bei dieser Kategorisierung erfolgt eine Einstufung der Plätze nach drei Kriterien.

Kriterium A bedeutet, dass Funde bzw. Schiffsverluste hansischer Provenienz in der unmittelbaren Nähe der Handelsplätze bekannt sind.

Kriterium B bedeutet, dass die Nutzung der Handelsplätze durch hansische Händler aufgrund historischer Quellen bekannt ist.

Kriterium C beschreibt den Schwierigkeitsgrad der submarinen Untersuchungsmöglichkeiten des zum Handelsplatz gehörenden Flachwasserbereiches, mit zwei Unterpunkten. Handelt es sich etwa um flache und/oder geschützt liegende Buchten, beträgt der Schwierigkeitsgrad C.1. Handelt es sich um strömungsstarke und vielbefahrende Sunde oder um tiefe, große und ungeschützt liegende Buchten bzw. Fjorde, entspricht dies dem Schwierigkeitsgrad C.2.

Treffen die Kriterien A und B zu, fallen die Handelsorte unter die Kategorie I. Wobei die Einteilung nach C.1. und C.2. wiederum eine Abstufung innerhalb der Kategorie I in Kategorie I.A. und Kategorie I.B. zulässt. Trifft nur ein Kriterium zu, fallen diese Orte unter die Kategorie II wobei auch hier die Einteilung nach C.1. und C.2. eine Abstufung der Kategorie II in Kategorie II.A. und Kategorie II.B. erlaubt. Das bedeutet allerdings nicht, dass bei der Kategorie II.B. zugeordneten Plätzen keine submarinen, späthansischen Funde zu erwarten sind.

Die herausgestellten Umstände für diese Orte lassen dies nur weniger erwarten als etwa bei Plätzen der Kategorien I.A (siehe Tabelle 1).

Diese Methode erlaubt lediglich eine erste Vorsortierung der bekannten, insularen Handelsplätze. So schließt z.B. das Kriterium B alle bekannten Erwähnungen eines bestimmten Ortes als Handels-

⁶³ Die Notwendigkeit einer verkürzten Darstellung der hansischen und nicht-hansischen Schiffsverluste in färöischen und isländischen Gewässern während der Späthansezeit ist mit der bisher relativ geringen Datengrundlage hierzu zu begründen. Siehe Kapitel VI.6. und VI.7.

platz mit ein und differenziert nicht nach der Häufigkeit dieser Erwähnungen. Daher ergibt sich das Problem, dass sowohl sehr häufig als auch selten frequentierte Handelsplätze unter dieses Kriterium fallen. Eine zweite Schwierigkeit ergibt sich, wenn an einigen Orten, dem Kriterium A folgend, zwar archäologische Funde hansischer Provenienz nachweisbar, diese Orte jedoch nicht als hansisch genutzte Plätze bekannt sind. Beide Probleme können allerdings in die Kategorisierungsmethode integriert werden.

Kombinationsmöglichkeiten der Kriterien	Kategorie der Untersuchungsareale
A + B + C.1.	I.A.
A + B + C.2.	I.B.
A + C.1.	II.A.
B + C.1.	II.A.
A + C.2.	II.B.
B + C.2.	II.B.

Tab. 1: Darstellung der Kombinationsmöglichkeiten und der möglichen Kategorien nach den Bewertungskriterien A, B und C

So basiert die Kenntnis über die Häufigkeit der Nutzung eines Handelsplatzes durch Hansehändler auf der Auswertung hansischer und nicht-hansischer Quellenüberlieferungen.

Die vorliegende Studie stützt sich hierbei auf bereits erstellte Quellenauswertungen und Analysen zum hansischen Nordatlantikhandel. Diese Daten sind nicht als abschließend bzw. komplett vollständig anzusehen und daher bilden die in dieser Studie erarbeiteten Ergebnisse eine erste Grundlage für weiterführende Analysen. Ausschlaggebend für das dargestellte Kriterium B ist daher lediglich die Nutzung eines Handelsplatzes durch hansische Händler, unabhängig von der Häufigkeit dieser Nutzung.

Die Problematik der Einordnung von Plätzen, auf denen sich archäologische Funde hansischer Provenienz nachweisen lassen, die aber nicht als durch Hansehändler frequentierte Orte bekannt sind, lässt sich ebenfalls entkräften. Geben z.B. nicht-hansische Quellen Auskunft darüber, dass ein Handelsplatz in der Späthansezeit überregional und durch Händler unterschiedlicher Herkunft genutzt wurde, schließen demnach Funde hansischer Provenienz zumindest die Möglichkeit mit ein, dass zu diesen Händlern auch Hansehändler gehörten. Wichtig ist hier für das Kriterium A also lediglich, dass der Fundplatz generell als Handelsort der Späthansezeit anzusehen ist.

Die genannten Kriterien sind relativ grob gehalten. Sie genügen hier jedoch, um eine nützliche und nach Priorität gestufte Voreinteilung der Handelsorte und vor allem der dazugehörigen Flachwasserbereiche für weiterführende archäologische Untersuchungen vorzunehmen.

Es werden also die herausgearbeiteten Handelsplätze und die dazugehörigen Flachwasserareale aufgrund der naturräumlichen Bedingungen, der bisherigen archäologischen Funde und Befunde sowie der quellenüberlieferten Beschreibungen analysiert, kategorisiert und kartiert. Exemplarisch für die nordatlantischen Inseln wird diese Methode detailliert am Beispiel der Shetland Inseln vorgestellt und dann in verkürzter Form auch für die Färöer Inseln und für Island herangezogen.

Zu der genannten Methodik der Kategorisierung der Flachwasserbereiche aufgrund deren naturräumlicher Bedingungen sei angemerkt, dass hierfür jeweils mehrere Prospektionsmethoden benannt werden. So sind neben tauchergestützten Untersuchungen auch sonargestützte Methoden anzuführen. Tauchergestützte Methoden erlauben eine direkte optische, photographische, haptische oder zeichnerische Aufnahme, Vermessung und Begutachtung möglicher Befunde und Funde. Sind

tauchergestützte Untersuchungen nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen möglich, erlauben es sonargestützte Methoden wie z.B. Side-Scan-Sonar Messungen⁶⁴, Einzel- und Multibeam (Echolot- und Fächerecholot) Messungen⁶⁵ und/oder das Sub bottom profiling⁶⁶ erste Begutachtungen und Interpretationen möglicher Befunde und Funde im submarinen Bereich vorzunehmen.⁶⁷

Die im Folgenden dargestellten hypothetischen Untersuchungsbereiche befinden sich alle in Küstennähe. Küstennähe meint in der vorliegenden Studie nicht die Sichtweite zur Küste, sondern vielmehr eine maximale Wassertiefe von 30 m. Selbstverständlich gibt es ebenfalls Stellen innerhalb der Buchten, Sunde und Fjorde, welche Tiefen von mehr als 30 m aufweisen. Hierbei handelt es sich jedoch um vereinzelte Stellen. Die meisten der Suchbereiche bewegen sich in Tiefenbereichen von unter 30 m. Die Zahl von 30 m wurde hier als Maximalwert angesetzt, da bei einem Tauchgang mit Druckluft in 30 m Tiefe, der ohne Dekompressionsstops durchgeführt wird, eine Grundzeit von 15 bis maximal 20 Minuten zu veranschlagen ist.⁶⁸ Für eine grobe Prospektion bzw. eine erste Begutachtung möglicher Befunde wird diese Zeitspanne durch den Autor als ausreichend angesehen. Bei einer geringeren Wassertiefe erhöht sich die Grundzeit und damit auch die Zeit für eine Begutachtung sowie Aufnahme möglicher Befunde und Funde.

Generell erlauben die Ergebnisse der genannten Mess- und Prospektionsverfahren z.B. größere maritim-archäologische Suchbereiche einzugrenzen, um dann subaquatische Anomalien gezielt unterwasserarchäologisch bearbeiten zu können. Alle diese Untersuchungsmethoden eignen sich somit für die Flachwasserbereiche der hansisch genutzten Handelsplätze, um hier mögliche Befunde und archäologisch relevante Stellen im submarinen Bereich zu identifizieren.⁶⁹

⁶⁴ Bei diesem Messverfahren wird mit Hilfe von Schallsignalen eine strukturelle Darstellung von Anomalien innerhalb der Wassersäule oder auf dem Untergrund ermöglicht. Allerdings werden hierbei keine Tiefenangaben erfasst. Siehe Wessels et al 2013, 274.

⁶⁵ Hierbei handelt es sich um Verfahren bei denen mit Hilfe von Schallsignalen Lage- und Höhenkoordinaten des submarinen Untergrundes erfasst und darauf basierend Geländemodelle erstellt werden können. Siehe Wessels et al 2013, 273.

⁶⁶ Bei einem Sub bottom profiler oder auch Sedimentecholot werden ähnlich dem Echolotmessverfahren durch das Aussenden von Schallwellen mit unterschiedlichen Frequenzen, welche unterschiedlich tief in den Boden eindringen, Struktur/Aufbau der Sedimentschichten sowie darin befindlicher Anomalien erfasst. Vgl. Heimerl/Kohler 2015, 377.

⁶⁷ Zu unterschiedlichen archäologisch genutzten Prospektionsverfahren in Flachwasserbereichen siehe z.B.: Halbwidl/Huber 2009, 56-60; Auer/Maarleveld 2014; Huber 2015; Enzmann/Wilkes 2016, 4-8; Beni-Sadr et al 2017 (unpubl.).

⁶⁸ Zu den gesetzlichen Regelungen und Vorgaben für geprüfte Forschungstaucher im deutschsprachigen Raum unter dem Dach der „Kommission Forschungstauchen Deutschland“ siehe <http://www.forschungstauchen-deutschland.de/> (Stand April 2017). Zu den Berechnungen von Luftmengen und Grundzeiten bei vorgeschriebenen, nicht-dekompressionspflichtigen Tauchgängen mit Druckluft in unterschiedlichen Tiefen siehe BGR/GUV-R-2112: Einsatz von Forschungstauchern. Da es sich bei den Gewässern der nordatlantischen Inseln nicht um deutsche Hoheitsgewässer handelt sind hier die gesetzlichen Regelungen für forschungstaucherische Arbeiten mit den geltenden nationalen Vorgaben abzugleichen. Die im Text dargelegte Zeit- und Tiefenwerte basieren auf den geltenden Vorgaben für den deutschsprachigen Raum.

⁶⁹ Siehe hierzu Kapitel VI.3. bis VI.4.4. sowie Kapitel VI.6. und VI.7.

I.4. Forschungsgeschichte und Geschichte der Hanse

Das folgende Kapitel gibt einen forschungsgeschichtlichen Überblick zum aktuellen Stand der Hanseforschung im Allgemeinen und zur Archäologie der Hanse sowie der See- und Schifffahrt derselben im Speziellen.

Die Bearbeitung und Bewertung der Forschungsgeschichte dieser verschiedenen Aspekte ist grundlegend, um eine detaillierte Betrachtung des späthansezeitlichen Handels und der hansischen Seefahrt im nordatlantischen Raum vorzunehmen. Ebenso basiert hierauf eine umfassende, kritische Darstellung der Entwicklung und Struktur der Hanse. Hierbei werden sowohl die Organisation des hansischen Handels auf den nordatlantischen Inseln selbst als auch die hansischen Aktivitäten in den Gewässern des Nordatlantiks, hier ist insbesondere der Fischfang zu nennen, dargestellt und bewertet.

I.4.1. Hanseforschung

Es scheint innerhalb der Gemeinschaft der Hansehistoriker eine Art Konsens zu geben, nach dem jeder etablierte Forscher mindestens einmal eine überblickshafte Arbeit zum Thema „Die Hanse“ verfasst. Sucht man mit diesem Schlagwort im internationalen Bibliothekenverbundkatalog WorldCat, finden sich von nicht weniger als 2540 Einträge.⁷⁰ Hinzu kommt eine unübersichtliche Menge an Veröffentlichungen zu unterschiedlichsten Einzelaspekten der Hanseforschung. Stephan Selzer nennt in einem Aufsatz aus dem Jahr 2014 die Zahl 10.000 und zählt hierzu allein jene Arbeiten, die in den letzten 25 Jahren in der „Hansischen Umschau“ als „für die Hanseforschung wichtig“ bezeichnet wurden.⁷¹ Diese hohe Zahl ist jedoch wenig überraschend, bedenkt man die Tatsache, dass sich Historiker wissenschaftlich schon seit dem frühen 19. Jahrhundert mit der Hanse beschäftigen.

Die von Karl Koppmann und anderen ab dem Jahr 1870 publizierten Quellensammlungen zur Hanse, die bekannten „Hanserecense“, bilden eine der wichtigsten Forschungsgrundlagen und werden auch in dieser Arbeit verwendet. Ähnlich verhält es sich mit den zwischen 1876 und 1916 von Konstantin Höhlbaum und anderen publizierten Quellensammlungen der „Hansischen Urkundenbücher“. Neben diesen Quellensammlungen bilden die seit dem Jahr 1872 erscheinenden „Hansischen Geschichtsblätter“ einen reichhaltigen Fundus zu Forschungsaspekten mit unterschiedlichsten Schwerpunkten. Zu nennen sind hier auch die bis heute durch den Hansischen Geschichtsverein publizierten Sammelwerke der „Hansischen Studien“ und die „Quellen und Darstellungen der Hansischen Geschichte“ (ältere Bezeichnung Hansische Geschichtsquellen). Diese Sammelwerke beschäftigen sich detailliert mit Einzelaspekten hansischer Geschichte, aber auch mit hansischer Geschichtsforschung. Andere Sammelbände, die sich ebenfalls mit Einzelaspekten der Hansegeschichte auseinandersetzen, jedoch heute nicht mehr fortgeführt werden, sind z.B. die „Abhandlungen zur Handels- und Seegeschichte“⁷² (ältere Bezeichnung Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte) oder die „Hansischen Volkshefte“ (erschieden zwischen 1923 und 1929).⁷³

⁷⁰ Stand April 2017.

⁷¹ Dies war eine Zahl die seine „Proseminaristen tief verstört“ habe (Selzer 2014, 21).

⁷² Erschienen zwischen den Jahren 1908 und 1937.

⁷³ Die genannten Publikationsreihen sind größtenteils einsehbar über die Homepage des „Hansischen Geschichtsvereins“ unter <http://www.hansischergeschichtsverein.de/publikationen.htm> (Stand April 2017).

Neben diesen umfassenden Publikationen sind des Weiteren die regionalgeschichtlichen und stadtbezogenen wissenschaftlichen Veröffentlichungen zu nennen, derer es wohl mindestens so viele sind, wie es Mitglieder im Hansebund gab. Hierbei sind für die vorliegende Arbeit sowohl Quellensammlungen, wie z.B. das „Bremische Urkundenbuch“ und das „Hamburgische Urkundenbuch“, als auch Jahrbücher und wissenschaftliche Zeitschriften, wie das „Bremische Jahrbuch“ und die „Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte“, zu nennen.⁷⁴

Allerdings bleibt hier zu bemerken, dass sich diese Veröffentlichungen nicht ausschließlich mit der Hansegeschichte ihrer Heimatstädte beschäftigen und daher ein breites Spektrum regional-historischer, wissenschaftlicher Arbeiten zu verschiedensten Zeitstellungen beinhalten.⁷⁵ Weiterhin finden sich Kongress-, Tagungs- und Ausstellungsbände, welche die Ergebnisse wissenschaftlichen Austauschs und Diskurses einer weiten Forscher- und Interessentengemeinde zugänglich machen wollen. Der genannte Aufsatz von Selzer erschien in solch einem Band.⁷⁶ Auch gibt es eine große Zahl vielschichtiger und thematisch relevanter Festschriften, welche zu Ehren bestimmter Forscherpersönlichkeiten herausgegeben werden.⁷⁷

Neben der Forschungsliteratur und den Quellensammlungen zur Hanse gibt es auch eine große Menge an städtischen, zeitgenössischen Schriftquellen, welche in Teilen wiederum die Forschungsgrundlagen für die Forschungsliteratur bilden.⁷⁸ Die Bewertung und Auswertung dieser Quellen ist problematisch, da hierbei Forschungsfragen nach Vollständigkeit, Verfasserintention und auch Kontext selten klar beantwortet werden können. Eine Auswertung von Schriften aber auch anderer Quellen und Darstellungen wie Kunstwerken, Siegeln, Land- und Seekarten etc. bleibt daher immer tendenziös und letztendlich auch dem subjektiven Empfinden des Bearbeiters unterstellt.⁷⁹ Anders gesagt, gewähren zeitgenössische Quellen je nach Einteilung, Fragestellung, Kombination und Auswahl ein durchaus „variierbares Erkenntnisziel“.⁸⁰

Den genannten Sammelwerken, Quellensammlungen, Zeitschriften sowie Ausstellungs- und Kongressbänden sollen im Folgenden noch zahlreichen Monographien zur Seite gestellt werden. Die Affinität der Hanseforscher monographische Gesamtwerke zur Hansegeschichte zu verfassen wurde schon eingangs erwähnt und einige Werke werden hierzu in Kapitel I.4.4. näher beschrieben.⁸¹ Im Folgenden wird ein Überblick über die Geschichte der Hanseforschung, in deren Folge diese enorme Menge an Forschungsliteratur entstand, erstellt.

Der Beginn der Hanseforschung im frühen 19. Jahrhundert war noch geprägt von einer bürgerlich-liberalen Sicht auf die Hanse.⁸² Nach der gescheiterten Bürgerlichen Revolution von 1848 und vor allem nach der Gründung des Deutschen Reiches im Jahr 1871 verschärfte sich die politische und

⁷⁴ Einsehbar unter: <http://brema.suub.uni-bremen.de/periodical/structure/23118> (Stand April 2017) und <http://agora.sub.uni-hamburg.de/subhh/digbib/ssearch> (Stand April 2017).

⁷⁵ Genaueres zu der genutzten Literatur zu diesen beiden Städten siehe in Kapitel II.1. und II.2.

⁷⁶ Siehe z.B. O. Auge (Ed.) Hansegeschichte als Regionalgeschichte. Beiträge einer internationalen und interdisziplinären Winterschule in Greifswald vom 20. bis 24. Februar 2012 (Frankfurt/Main 2014).

⁷⁷ Als Beispiele zweier solcher Festschriften neueren Datums sollen hier M. Hundt/J. Lokers (Eds.) Hanse und Stadt. Akteure, Strukturen und Entwicklungen im regionalen und europäischen Raum. Festschrift für Rolf Hammel-Kiesow zum 65. Geburtstag (Lübeck 2014) und A. Falk/U. Müller/M. Schneider (Eds.) Lübeck und der Hanseraum. Beiträge zu Archäologie und Kulturgeschichte. Festschrift für Manfred Gläser (Lübeck 2014) genannt sein.

⁷⁸ Für Hamburg und Bremen siehe hierzu Kapitel II.1. und II.2.

⁷⁹ Siehe hierzu auch die Quellen- und Literaturkritik zur hansischen Seefahrt in Kapitel I.4.3. und Kapitel IV.

⁸⁰ „Eine absolut geltende, d.h. philosophisch-logisch einwandfreie Gruppierung des historischen Quellenstoffes ist nicht möglich und wäre auch sinnlos, da die Quellen nicht Selbstzweck, sondern nur Mittel zum Zweck der historischen Erkenntnis sind; ihre Gliederung und Wertung muss daher vom jeweiligen, unendlich variierbaren Erkenntnisziel abhängig sein“ (Brandt 2003, 50). Die kritische Betrachtung der Quellen- und Literaturgrundlagen ist daher Voraussetzung einer jeden wissenschaftlichen Arbeit (Siehe hierzu Brandt 2003, 48-64).

⁸¹ Die Nennung und Bewertung der genutzten Forschungsliteratur sowie der historischen Quellen findet sich bei den einzelnen Unterkapiteln.

⁸² Selzer 2014, 22; Puhle 2014, 38.

deutschnational geprägte Sichtweise der Historiker auf die Hanse als eine Art Symbol eines deutschen Einheitsgedankens.⁸³ Georg Waitz zeigt dies deutlich in seiner Vorrede des ersten Bandes der „Hanserecesse“.⁸⁴ Auch Koppmann unterstreicht diesen Einheitsgedanken in der Einleitung desselben Werkes durch den inflationären Gebrauch des Begriffes deutsch.⁸⁵ Die bis heute genutzte und sehr wichtige Quellensammlung der „Hanserecesse“ selbst ist aufgrund ihrer Entstehungszeit also ebenfalls kritisch zu bewerten, da es sich hierbei um eine Auswahl von Quellen handelt, welche durchaus den politischen Ansichten der damaligen Herausgeber folgten.⁸⁶

Mit der vor allem gegen England gerichteten, kaiserlichen Flottenpolitik des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts wurde die Hanse zusehends auch als militärische Seemacht instrumentalisiert.⁸⁷ Walter Vogel beschrieb dies in seiner Abhandlung zur „Geschichte der Deutschen Seeschifffahrt, I. Band“ aus dem Jahr 1915 im Kapitel „Die Blütezeit der Hanse bis zur städtischen Revolution“.⁸⁸ Dietrich Schäfer, ein Lehrer von Vogel, vertrat diese Ansicht ebenfalls und beschrieb die Hanse gar als eine „Vertretung Deutschlands zur See“.⁸⁹ Nach der Niederlage im 1. Weltkrieg (1914-1918) wandelte sich das Forschungsbild der Hanse in weiten Teilen von einer hauptsächlich politisch motivierten zu einer eher sozial-, wirtschafts- und kulturgeschichtlich forcierten Forschung.⁹⁰ Eine Entwicklung die bereits vor dem Jahr 1933 durch die Nationalsozialisten aufgenommen und für propagandistische Zwecke genutzt wurde.⁹¹ Die nationalsozialistische Machtpolitik stand innerhalb der Hanseforschung in „guter“ Tradition zu der unterstellten hansischen Großraumwirtschaft des Hoch- und Spätmittelalters.⁹²

Nach dem Jahr 1945 wandelte sich erneut das Forschungsbild der Hanse, da sich weder die deutschnationalen noch die nationalsozialistischen Forschungsansichten zur Hanse als haltbar erwiesen. Dennoch kann eine politische Beeinflussung des Forschungsthemas auch nach dem Jahr 1945 nicht komplett ausgeschlossen werden. Die weltpolitische Teilung zwischen den Jahren 1945 und 1990, die sich in Deutschland durch die Entstehung der BRD und der DDR manifestierte, findet ihre Entsprechung auch in der jeweiligen Hanseforschung. So sah man in der damaligen BRD die Hanse als einen Vorläufer eines geeinten Europas.⁹³ Dies ist ein durchaus kritisch zu sehendes Bild, welches jedoch auch heute noch gern bemüht wird, wie Selzer richtig bemerkt hat.⁹⁴

⁸³ Jahnke 2014, 13.

⁸⁴ „Die Bedeutung des Unternehmens [gemeint ist die Edition der hansischen Quellen sic.] für die Geschichte des Deutschen Volkes überhaupt [...] für die Geschichte der Cultur [sic.], des Handels, der Industrie, des Rechtes, für alle Beziehungen zu den benachbarten und selbst den entfernteren Staaten Europas ward in sachkundigster Weise näher dargelegt“ (HR I.1, V).

⁸⁵ „Die Gemeinsamkeit des deutschen Rechtes verband die Deutschen im Auslande zu der Gemeinschaft des deutschen Kaufmanns, wie auch die Kaufleute anderer Nationen im Auslande als Gemeinschaften aufgetreten sind“ (HR I.1, XXV).

⁸⁶ Siehe hierzu Jahnke 2013, 2f. (Anmerkung 10).

⁸⁷ Jahnke 2014, 15f.; Selzer 2014, 23.

⁸⁸ „Die Kriegsmacht der Kölner Konföderation war kleiner als die im ersten Feldzuge, aber sie präsentierte wirklich die Gesamtheit der Städte [...]. Die Erfolge der Städte im zweiten Waldemarischen Kriege erregte weithin Aufsehen [...]. In der Tat rückte die Hanse damit in die Reihe der Großmächte des feudalstaatlichen Europa auf [...]. Bei keiner politischen Verwicklung in den Ländern vom Kanal bis zum Finnischen Meerbusen konnte ihrer Stimme überhört werden“ (Vogel 1915a, 271).

⁸⁹ Zitiert nach: Postel 1989, 676.

⁹⁰ Hammel-Kiesow 2014b, 368.

⁹¹ Selzer 2014, 23; Hammel-Kiesow 2014b, 368f. Ernst Hering erklärte im Jahr 1940 „Die deutsche Hanse [war sic.] ein Zeitalter deutscher Weltgeltung, ohne Kaiser- und Fürstengewalt“ in Folge derer „schreitet mit unserer Zeit die ewige Deutsche Hanse zu einer neuen Welt- und Seegeltung“ (Ernst Hering zitiert nach Postel 1989, 676).

⁹² Postel 1989, 676; Hammel-Kiesow 2014b, 368.

⁹³ Hammel-Kiesow 2014b, 370f. „es war die Hanse, durch die der Geist und die Kunst Westeuropas [...] sich im gesamten Ostseeraum ausbreitete. Insofern hat die Hanse einen nicht unerheblichen Beitrag zur Anbindung der eher am Rande gelegenen Regionen Nord- und Nordosteuropas an das lateinische Abendland geleistet“ (Ilgvars Misāns zitiert nach Dollinger 2012, 496).

⁹⁴ Selzer 2014, 23f.

Die Forschung der DDR interpretierte in die Geschichte der Hanse dagegen eher klassenkämpferische und antifeudalistische Aspekte.⁹⁵ Gleichzeitig unterstrich sie die negative Rolle des städtischen Patriziates.⁹⁶ Mit der starken Zersplitterung der Geschichtsforschung in Wirtschafts-, Stadt-, Regional-, Kultur- und auch Sozialgeschichte erfolgte seit den 1970er Jahren eine intensive Beschäftigung innerhalb der Hanseforschergruppe mit diesen Einzelaspekten.⁹⁷ Eine Entwicklung, die durchaus positiv zu sehen ist, da sie detaillierte Einzelanalysen hervorbringt, jedoch auch die Gefahr birgt in diesem Detailreichtum den Blick für „das Ganze“ zu verlieren.⁹⁸ Spätestens mit der deutschen Wiedervereinigung im Jahr 1990 wuchs das öffentliche und damit auch das politische Interesse an der Hanse und ihrer Geschichte merklich an. So wird z.B. seit 1980 der Hansestag der Neuzeit jährlich durch jeweils eine andere Mitgliedsstadt des „Städtebundes Die Hanse“, in der Städte aus 16 Nationen vertreten sind, veranstaltet. Neben dem folkloristischen Spektakel dienen diese Versammlungen auch der wirtschaftlichen Kontaktaufnahme und Vernetzung der Städte.⁹⁹ Dagegen hat die touristisch sehr beliebte Hanse Sail in Rostock, ein Traditionsseglertreffen, das sich im Jahr 2017 zum 26ten Mal jährt, mit der Hanse selbst, außer dem Namen, dem Ort¹⁰⁰ und Besuchen von einigen fahrtüchtigen Nachbauten mittelalterlicher Schiffe, nicht viel gemein. Zwei der drei Nachbauten des Bremer Schiffsfundes von 1962, der gemeinhin als Bremer Kogge bezeichnet und um das Jahr 1380 datiert wird, wurden bereits Anfang der 1990er Jahre fertig gestellt.¹⁰¹ Dieser Schiffsfund, der im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven zu sehen ist, gilt heute in Deutschland als Symbol der Hanse sowie der hansischen Seefahrt und seine Nachbauten erfreuen sich großer touristischer Beliebtheit.¹⁰² Eines der jüngsten Beispiele für das gesteigerte Interesse an der Hanse, ihrer Geschichte, ihrer Entwicklung und ihrer Nachwirkung findet sich in dem 2015 eröffneten Europäischen Hansemuseum in Lübeck.

Die heutige, moderne Hanseforschung hat sich größtenteils von einem Geschlossenheits- und Einheitlichkeitsgedanken befreit und verfolgt eher den Ansatz, dass die Organisation der Hanse weniger staatlich, kohärent und hierarchisch, als vielmehr kaufmännisch, plural und netzwerkartig aufgebaut war.¹⁰³ Grundlegend verbanden den Hansebund gemeinsame Werte und Normen, wenn ihm auch ein Gesamtkonzept fehlte.¹⁰⁴ Diese Struktur wird auch mit dem Begriff des loosely coupled model beschrieben, also einem Model mit flachen Hierarchien und sehr lockeren Verbindungen zwischen den Mitgliedern.¹⁰⁵

Diesem Forschungsansatz folgt auch die hier vorliegende Studie. Auch wenn gesagt werden muss, dass diese moderne Geisteshaltung selbstverständlich der heutigen Zeit entspricht. Vernetzung,

⁹⁵ Hammel-Kiesow 2014b, 371; Postel 1989, 676f.

⁹⁶ „Sie [die Hanse sic.] war darüber hinaus eine Selbsthilfeorganisation gegenüber den Feudalgewalten [...]. Als Instrument des Handelsbürgertums und insbesondere seiner herrschenden Schicht, des Patriziates, diente sie jedoch in wachsenden Maße auch zur Unterdrückung oppositioneller Bewegungen der städtischen Bürger- und Einwohnerschaft“ (Schildhauer/Fritze/Stark 1982, 229).

⁹⁷ Puhle 2014, 39; Hammel-Kiesow 2008, 20f.

⁹⁸ „[Dass sic.] das Ganze aus dem Blick gerät oder fragwürdig wird“ (Puhle 2014, 39).

⁹⁹ Hammel-Kiesow 2014b, 371f.

¹⁰⁰ Rostock war ab 1259 Mitglied des wendischen Städtebundes. Siehe: Dollinger 2012, 55f.

¹⁰¹ Die *Ubena von Bremen* hatte ihren Stapellauf 1990 in Bremerhaven und die *Hansekogge* lief 1991 in Kiel vom Stapel. Die *Roland von Bremen* lief 2000 in Bremen vom Stapel. Außer dem letztgenannten Schiff, das derzeit nach einer Havarie überholt wird, werden die Nachbauten vor allem im Tourismussektor verwendet.

¹⁰² Zur Koggediskussion, also dem wissenschaftlichen Disput zum Thema des mittelalterlichen Schiffstyps Kogge sowie generell zum Thema Schiffstypenbezeichnungen siehe Kapitel I.4.3. und Kapitel IV.1.

¹⁰³ Selzer 2014, 24.

¹⁰⁴ Müller 2014a, 439.

¹⁰⁵ Jahnke 2009, 58. Zur Struktur der Hanse siehe auch Selzer 2010, 52-65. „Die Hanse bediente sich für ihrer Handlungen [...] stets Organisationsstrukturen, die vor, neben und unabhängig von ihr bestanden und entstanden waren. Äußerst schwachen Strukturen der Gesamthanse standen äußerst starke Strukturen der hansestützenden Institutionen gegenüber“ (Selzer 2010, 53).

Pluralität und Liberalität grade im wirtschaftlichen aber auch im persönlichen Bereich sind Triebfedern unserer heutigen Kultur und Gesellschaft; damit also auch unserer heutigen Wissenschaftskultur. Der Blick auf die dargestellte Forschungsgeschichte zeigt jedoch deutlich, dass Forschung graduell immer von den jeweils vorherrschenden gesellschaftlichen und damit politischen Ansichten abhängig ist. Diese wiederum beeinflussen direkt und auch indirekt die Ansichten der jeweiligen Forscher. Eine kritische Bewertung der heutigen Forschung kann daher nur durch zeitlichen Abstand erfolgen und darum bleibt abzuwarten wie zukünftige Forscher- generationen unsere heute gültigen Ansichten und Analysen zu verschiedensten Themen der Hanseforschung bewerten werden.

I.4.2. Archäologie der Hanse

Lange wurde eine Erforschung der Hanse und ihrer Zeit auf das ausgiebige Studium historischer Quellen sowie die Interpretation derselben reduziert.¹⁰⁶ Die Archäologie galt eher als eine Art „Zuträger der Geschichtswissenschaften“.¹⁰⁷ Spätestens seit den 1980er Jahren hat sich die Archäologie in Deutschland jedoch dieses Status entledigt. Die Publikationsreihe der „Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte“, welche seit dem Jahr 1978 erscheinen und die seit 1997 veröffentlichen Bände des „Lübecker Kolloquium zur Stadtarchäologie im Hanseraum“ sind hierfür gute Beispiele.¹⁰⁸ Ein weiteres Beispiel ist der auch archäologisch interessante und im Jahr 1989 von Jörgen Bracker edierte Ausstellungsband „Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos“. Ebenso ist hier auch die im Jahr 1993 erschienene und von Manfred Gläser herausgegebene Festschrift für Günther P. Fehring „Archäologie des Mittelalters und Bauforschung im Hanseraum“ zu nennen.¹⁰⁹ Natürlich gab es auch schon vor den genannten Zeiten archäologische Befunde und Funde der Hansezeit sowie wissenschaftliche Arbeiten hierzu. Hierzu ist z.B. der Fund eines Schiffswracks, welches 1962 in der Weser gefunden, anschließend wissenschaftlich analysiert sowie publiziert wurde und heute als Bremer Kogge bekannt ist, zu nennen.¹¹⁰ Weiterhin sind hierzu die großen Grabungen in den Hansekontoren im norwegischen Bergen¹¹¹ und im russischen Novgorod¹¹² zu zählen.¹¹³

Im deutschsprachigen Raum gewinnt die Forschung bis heute durch die bau- und stadt-archäologischen Grabungen in den früheren Hansestädten wie z.B. Hamburg, Bremen, Stralsund oder Köln und vor allem Lübeck verifizierbare Erkenntnisse über die Entwicklung des Alltags- lebens und der Lebensumstände, über Handelsgüter und Warenwege und auch über Befestigungen, Hafenausbauten und städtebaulichen Entwicklungen innerhalb der ehemaligen Hansestädte.

Natürlich ergeben sich bei der Kombination einer „schriftquellenfixierten“ Wissenschaft wie der Geschichtsforschung mit einer auf materiellem Fundgut basierenden Wissenschaft wie der Archäologie grundlegende Probleme. Rolf Hammel-Kiesow hat dies in einem, im Jahr 2014

¹⁰⁶ Hiermit sind sowohl schriftliche Quellen als auch die Auswertungen zu zeitgenössischen, kunsthistorischen Quellen wie Gemälden, Siegeln, Altarbildern oder Architekturelementen gemeint. Vgl. Wubs-Mrozewicz 2013, 19.

¹⁰⁷ Falk/Mührenberg 1997, 493.

¹⁰⁸ Zu den „Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte“ sind bisher 30 Bände und zu den „Lübecker Kolloquium zur Stadtarchäologie im Hanseraum“ sind bisher zehn Bände erschienen.

¹⁰⁹ Siehe Bracker 1989 und M. Gläser (Ed.) Archäologie des Mittelalters und Bauforschung im Hanseraum. Eine Festschrift für Günther P. Fehring (Rostock 1993).

¹¹⁰ Zur kritischen Bewertung von Wrackfunden dieser Zeitspanne siehe Kapitel I.4.3. und Kapitel IV.1.

¹¹¹ siehe hierzu Herteig 1985, 9-46.

¹¹² siehe hierzu Rybina 2002, 126-132.

¹¹³ Zu Kontoren siehe Kapitel I.4.4.

erschienen Aufsatz für die Mittelalterforschung zusammengefasst.¹¹⁴ So ist bei archäologischen Grabungen, welche sich in einem Zeithorizont bewegen, für den auch zeitgenössische Schriftquellen überliefert sind, meist von einer Einteilung der möglichen Funde in mehrere Gruppen auszugehen. Es finden sich z.B. bei mittelalterlichen Stadtgrabungen Funde von Handelswaren, die sich sowohl archäologisch als auch in Schriftquellen nachweisen lassen. Hinzu kommen aber auch Funde und Befunde, die zwar archäologisch nachweisbar sind, jedoch nicht in Schriftquellen fassbar werden. Ebenso finden sich in Schriftquellen überlieferte Handelsgüter, deren Nachweis archäologisch nicht erbracht werden kann.¹¹⁵

Die letztgenannte Diskrepanz ist hauptsächlich den Erhaltungsbedingungen unterschiedlicher Materialien innerhalb der Bodenbeschaffenheit der einzelnen Städte zuzuschreiben. Man muss sich demnach bei einer wissenschaftlichen Interpretation von Fundgut und Schriftquellen immer des Faktes bewusst sein, dass jeweils beide Forschungsdisziplinen wichtige, in der Partnerdisziplin aber kaum überprüfbare Aspekte der zeitgenössischen Realität darstellen können. Dies bedeutet natürlich nicht, die Vereinbarkeit von historischen Quellen und archäologischer Überlieferung auf ein Minimum zu reduzieren.¹¹⁶ Häufig genug lassen sich sowohl archäologische Funde als auch quellenhistorische Belege parallel nachweisen. Somit kann durch die Kombination und die gegenseitige Überprüfung beider Forschungsdisziplinen ein besseres Bild der historischen Realität entwickelt werden, als es aus den alleinigen Einzelbetrachtungen beider Forschungsdisziplinen möglich wäre.

Natürlich ist dieses Ideal nicht immer erreichbar und daher muss die Interpretation von Funden wie z.B. keramischen Handelsprodukten, welche in der Mittelalterarchäologie und der Archäologie der Frühen Neuzeit reichlich vorkommen, allerdings historisch kaum fassbar sind, sehr kritisch bewertet werden.¹¹⁷ Durch die meist gute Erhaltung sowie die unterschiedlichen Arten und Ausprägungen liefern Keramikprodukte dennoch sehr gute Informationen über lokale, regionale bzw. überregionale Verbreitungsräume derselben und bieten dadurch gute Rückschlussmöglichkeiten auf Handelswege oder auch Handelskontakte.¹¹⁸

Der genannte Punkt der archäologischen Fassbarkeit von z.B. keramischen Funden, welche nicht in Schriftquellen Erwähnung finden, offenbart also deutlich das Potenzial der archäologischen Forschung. Dieses Potenzial wurde schon im Jahr 1983 durch den Hansehistoriker Konrad Fritze relativ allgemein und bezogen auf die historisch kaum fassbaren Frühphasen der Entwicklung vieler Hansestädte beschrieben.¹¹⁹ In der heutigen Hanseforschung wird die Frage, ob sich archäologische Forschung und Geschichtswissenschaft ergänzen und befruchten können, nicht mehr ernsthaft diskutiert, da eine symbiotische Zusammenarbeit aller dazugehörigen Fachrichtungen als grundlegend angenommen wird.¹²⁰ Gerade in den Peripheriebereichen des hansischen Handels-

¹¹⁴ Hammel-Kiesow 2014c, 107-114.

¹¹⁵ Hammel-Kiesow 2014c, 108. Hammel-Kiesow führt hier als Beispiel die wissenschaftliche Auswertung einer Stadtgrabung in Kiel (im heutigen Antwerpen) an, welche die Handelsfunktion dieses Ortes vom 9. bis zum 11. Jahrhundert archäologisch als auch quellenhistorisch beleuchtete.

¹¹⁶ Hammel-Kiesow 2014c, 108.

¹¹⁷ Diese kritische Bewertung gilt selbstverständlich auch für Handelsgüter und ähnliches, welche nur in Schriftquellen überliefert sind. Da archäologische Güter jedoch materiell fassbar sind lassen sich an ihnen auch verschiedenen Verbreitungs-, Handels- und Produktionsmodelle relativ realistisch überprüfen. Bei den lediglich in Schriftquellen fassbaren Gütern ist dies nur theoretisch oder nach einer quellenkritischen Analyse teilweise auch gar nicht mehr möglich.

¹¹⁸ Hammel-Kiesow 2014c, 108f.

¹¹⁹ „So richten sich die Hoffnungen und Erwartungen der Historiker immer intensiver auf die Archäologen, deren Arbeitskapazität sich freilich mit einem Schläge vervielfältigen müsste, wenn sie nur die dringlichsten Fragen der Stadthistoriker beantworten wollten“ (Fritze 1983, 199).

¹²⁰ Siehe Hammel-Kiesow 2014c, 112f.

raumes, zu dem auch die in dieser Arbeit bearbeiteten Regionen gehören, spielt die Betrachtung des als hansisch zu interpretierenden, hauptsächlich keramischen Fundgutes eine wichtige Rolle. Dabei werden jedoch vermehrt die oft bemühten Begriffe hansisch und hansische Kultur kritisch betrachtet. Ulrich Müller publizierte hierzu im Jahr 2014 zwei umfassende Artikel, welche im Folgenden näher betrachtet werden.¹²¹

Da es kein fassbares Einheitlichkeitskonzept der Hanse gab, stellt sich die Frage, was als hansisch bzw. als Teil einer Hansekultur oder einer hansischen kulturellen Identität gelten kann und wie diese Begriffe archäologisch zu bewerten sind.¹²² Der Begriff der kulturellen Identität fußt hierbei, archäologisch und bauhistorisch gesehen, darauf, dass Funde und Befunde als Ausdruck hansischer (Bürger-) kultur anzunehmen sind.¹²³ Folglich könnten hansische Kaufleute als Kulturträger angesehen werden, die mit Hilfe ihrer Waren auch Vorstellungen einer nordwesteuropäischen urbanen Kultur vermittelten.¹²⁴ Auch könnten hierdurch städtebauliche Elemente und Bauformen, vor allem in den Städten der südlichen Ostsee, mit der Hanse in Verbindung gebracht werden.¹²⁵

David Gaimster hat dies noch in den Jahren 2011 und 2014 in zwei Aufsätzen herausgearbeitet.¹²⁶ So sei die vermehrte Nutzung spezifischer, aus dem Hanseraum stammender Objekte, zu denen vor allem die schon oben genannten Keramiken zu zählen sind, durch die ortsansässige Bevölkerung in den ausländischen Absatzmärkten der Hanse demnach als Marker (Kulturträger) für den Transfer einer hansischen Kultur in diese Gebiete anzusehen.¹²⁷

In der jüngeren Forschung wird diese sehr kulturwissenschaftlich geprägte Sicht zunehmend differenzierter betrachtet. Vor allem der von Gaimster anhand der Keramikverbreitung im Ostseeraum geprägte Begriff der Hansekaufleute als Kulturträger, welcher auf der bewussten Vermischung von Güterproduktion/Güterverkauf und einer, wie auch immer gearteten, Etablierung hansischer Kultur durch die Hansehändler in den nicht-hansischen Absatzmärkten basiert, wird dabei durch Müller kritisiert.¹²⁸ Dieses Modell setzt ein übergreifendes Bewusstsein für eine gemeinsame Kultur innerhalb der Hansegemeinschaft voraus sowie den Willen diese zu verbreiten. Für Gaimster zeigen sich daher in der „Archäologie der hansischen Handelsstädte“ innerhalb des Ostseeraumes bereits erste Ansätze, um die spätere Entwicklung von Klassensystemen, des durch Händler getragenen Kapitalismus und auch des europäischen Kolonialismus erkennen zu können.¹²⁹ Müller beschreibt dagegen fünf verschiedene Begriffe, damit also Zugänge, der archäologischen Forschung zur Hanse, um eine Verbindung von Hanse und Archäologie vornehmen und in ihren Auswirkungen bewerten zu können.¹³⁰ Diese Begriffe sind Archäologie in der Hansestadt, Hansekultur, Archäologie im Hanseraum, Archäologie der Hansezeit und Hansearchäologie.

Die Unterschiede sind hierbei tatsächlich marginaler Art und alle Begriffe hängen wiederum mit dem Begriff der Hansekultur zusammen. Dieser wird wiederum kritisch bewertet, da die Hansekultur dabei, wie schon angedeutet, auf eine direkte Verbindung von materieller Kultur,

¹²¹ Vgl. Müller 2014a, 439-452 und Müller 2014b, 133-172.

¹²² „Sind Artefakte Zeugnisse eines Handels und Austausches durch die Hanse, kann man diese Objekte, aber auch Gebäude oder Stadtstrukturen als Ausdruck einer gemeinsamen kulturellen Identität werten?“ (Müller 2014a, 439).

¹²³ Müller 2014a, 440.

¹²⁴ Müller 2014b, 137.

¹²⁵ Müller 2014a, 441.

¹²⁶ Gaimster 2011, 341f. und 349; Gaimster 2014, 63-64.

¹²⁷ Gaimster 2014, 63.

¹²⁸ Müller 2014b, 137.

¹²⁹ „The archaeology of the Hanseatic trading town in the Baltic, with its prodigious and well-preserved artefact sequences, offers the prospect of investigating some key attributes of pre-industrial European society. Such attributes include the development of merchant capitalism, the formation of the (modern) class system, and the processes of European colonialism“ (Gaimster 2014, 64).

¹³⁰ Siehe Müller 2014a, 442; Müller 2014b, 135f.

Lebensstilen und der Hanse anspielt.¹³¹ Möchte man Archäologie und Hanse verbinden, empfiehlt sich nach Müller der Begriff der Archäologie im Hanseraum. Dieser stellt weniger den schwammigen, also schlecht fassbaren Begriff der Hansekultur in den Mittelpunkt und unterstreicht mehr die kulturelle Pluralität in den verschiedenen Hanseregionen.¹³²

Der genannte Begriff der Hansearchäologie sollte dabei aber eher als *archaeology of the (german) hansa* bezeichnet werden, da dieser sich hauptsächlich auf die Peripheriebereiche des Hanseraumes stützt.¹³³ Natascha Mehler hat für den in dieser Arbeit zu betrachtenden geographischen Raum und die *archaeology of the (german) hansa* mehrere wichtige Arbeiten publiziert, in denen sie detailliert auf die Schwierigkeiten des Nachweises eines hansisch geprägten Handels im nordatlantischen Raum eingeht. Hierbei weist sie speziell auf die Probleme eines multilateralen, triangulären und auch indirekten Handels hin.¹³⁴ Sie nutzt hierbei den Begriff der *hanseatic material culture*, welche sich zum einen direkt in den als hansisch zu interpretierenden Befunden und Funden zeigt, zum anderen indirekt durch nicht-hansische, aber durch Hansehändler verhandelte Produkte tradiert wird und/oder auch einen Einfluss auf die materielle Kultur der einheimischen Gesellschaften gehabt hat.¹³⁵ Letztendlich sind hier Funde hansischer Herkunft nicht mit der Tatsache eines direkten hansischen Handels oder Einflusses gleichzusetzen. Unabhängig davon, ob es sich um Keramik-, Holz-, Stein-, Eisen oder Glasfunde handelt. Für ein tiefergehendes Verständnis des Ablaufs und der Organisation des hansischen Handels auf den nordatlantischen Inseln sowie der Frage, wer zu welcher Zeit welches Produkt verhandelte, ist daher die Kombination von Quellenkunde und Archäologie notwendig. Aufgrund des Problems des indirekten und triangulären Handels geben die zweifellos aus dem Hanseraum stammenden Funde, wie z.B. Keramiken auf den nordatlantischen Inseln, lediglich ihr Produktionsgebiet, jedoch nicht die Herkunft der entsprechenden Händler, preis. Daher ist z.B. die hansische Keramik als Kulturträger, anders als es Gaimster für den Ostseeraum definiert hat, im Gebiet des Nordatlantiks nicht nutzbar, da eine direkte Verbreitung der Keramikware durch Hansehändler nicht vorausgesetzt werden kann.¹³⁶

Schlussendlich zeigt die archäologische Bearbeitung der hansischen Hinterlassenschaften, ähnlich wie die Analyse der literarischen Quellen, überdeutlich die grundlegende Schwierigkeit einer stichhaltigen Definition der Hanse. Auch wird die Problematik einer Beschreibung dessen, was die Hanse tatsächlich historisch und archäologisch ausmachte, durch die bislang unbefriedigende Definition von materieller Hansekultur deutlich.

¹³¹ Müller 2014a, 442.

¹³² Müller 2014a, 442f.

¹³³ Der Begriff thematisiert dabei „einerseits ökonomische Aspekte wie Art und Herkunft der verhandelten Waren, andererseits aber auch die Veränderung der Lebenswelten, die durch neue Waren und diesen zu Grunde liegenden Lebensstilen vermittelt werden“ (Müller 2014b, 136).

¹³⁴ “Various stopovers in this long-distance trade, and hence the actual trading routes, are hard to track down in the archaeological record, and it is very difficult to link artefacts to a transporting nation or a particular group of merchants” (Mehler 2009, 93).

¹³⁵ Mehler 2009, 104f.

¹³⁶ Mehler 2009, 105. Ob diese auch für den Ostseeraum ohne weiteres vorauszusetzen ist bleibt zu diskutieren.

I.4.3. See- und Schifffahrt der Hanse- und Späthansezeit

Die Forschung zur See- und Schifffahrt und dem damit untrennbar verbundenen Schiffbau der Hansezeit ist ähnlich wie die Arbeiten zur Hanse im Allgemeinen ein Thema mit einer sehr umfangreichen Forschungsgeschichte.¹³⁷ Dies ist letztendlich auch nicht verwunderlich, handelte sich doch bei der Hanse um einen Handelsbund des Mittelalters und der Frühen Neuzeit, somit also einer Epoche, in der weder die regionalen noch die überregionalen Straßen- und Wegenetze ausgebaut bzw. ausreichend gesichert waren, um den Bedürfnissen eines solchen Handelsbundes nach sicherem Handelsverkehr gerecht zu werden.¹³⁸ Daher war das probateste Mittel zum sicheren Transport von Waren unterschiedlichster Größen und Mengen, etwa bis zur Erfindung von Eisenbahn und Flugzeug im 19. und frühen 20. Jahrhundert, das Schiff und damit die See- und Binnenschifffahrt.¹³⁹

Man kann die historischen Entwicklungen der Schifffahrt und des Schiffbaus bewerten ohne die Hanse hierin mit einzubeziehen. Schifffahrt und Schiffbau sind ein globales Phänomen der Menschheitsgeschichte. Die Hanse war lediglich ein Aspekt der europäischen Geschichte des Mittelalters und der Frühen Neuzeit. Anders gesagt, die See- und Binnenschifffahrt funktionierte auch ohne die Hanse, die Hanse jedoch nicht ohne die See- und Binnenschifffahrt. Daher könnte man hier eine Beeinflussung der Hanse durch seefahrerische und schiffbauliche Entwicklungen postulieren. Diese Annahme wäre aber zu einseitig, da es sich bei der Schifffahrt um ein „Werkzeug“ handelt, also einem Mittel, dessen man sich bedient, um ein gewünschtes Ergebnis, wie z.B. einen Warentransport von Punkt A nach Punkt B zu erzielen, unabhängig davon, ob man sich in z.B. Europa oder Südostasien befindet. Natürlich passt der Nutzer dieses „Werkzeug“ seinen Anforderungen an und nicht umgekehrt. Allerdings konnten, in früheren Zeiten noch mehr als heute, diese Anpassungen nicht frei von limitierenden Aspekten wie Konstruktions-einschränkungen für Schiffe sowie Boote und vor allem Wetter- und Seegebietsbedingungen erfolgen.

Es ist hier also durchaus von einer Symbiose von Hanse und Schifffahrt zu sprechen. Dennoch erscheint es wenig sinnvoll, von einer hansischen Schifffahrt oder einem hansischen Schiffbau zu sprechen, da diese eine Definition dessen, was hansisch ist, nötig macht und von einer übergeordneten Macht innerhalb des Hansebundes ausgeht. Zwei Punkten also, die sehr kritisch zu sehen und kaum darzustellen sind.¹⁴⁰ Beschreibungen wie Schiffbau und Schifffahrt in der Hansezeit lassen dagegen mehr Raum um sich diesem Thema objektiv zu nähern. Auch ist es nötig, wie noch gezeigt werden wird, die einzelnen Hansestädte zu diesem Thema jeweils gesondert zu betrachten. Die vorliegende Studie beschäftigt sich mit dem späthansezeitlichen Handel, der Zeit des 15. bis 17. Jahrhunderts, im Gebiet des Nordatlantiks. Dabei handelt es sich um ein geographisches Gebiet, das nur per Schiff zu erreichen war. Dies unterstreicht den genannten Fakt, dass es sich bei der Hanse um einen auf See- und Binnenschifffahrt basierenden Städtebund handelte.

¹³⁷ Siehe hierzu Kapitel I.4.1. Auf eine Betrachtung der hansischen Binnenschifffahrt wird hier verzichtet, da dies für das Thema der vorliegenden Studie nicht zielführend ist.

¹³⁸ Zwar gab es Wegenetze in dieser Zeit, jedoch waren die Transportmöglichkeiten größere Warenmengen auf diesen Wegen hauptsächlich beschränkt auf von Lasttieren gezogenen Karren. Auch waren Überlandreisen mit diesen Karren aufgrund von wechselnden Wetterverhältnissen und der häufig schlechten Qualität der Straßen oft sehr beschwerlich. Siehe Ansoerge 2005a, 153-154.

¹³⁹ „Die Schifffahrt ist ein Mittel des menschlichen Verkehrs [...] Auf dem regelmäßigen Austausch lebensnotwendiger materieller Güter beruht [...] die Wirksamkeit der städtischen, hansischen Schifffahrt“ (Vogel 1915a, 202-203). Siehe auch Pohl 2005, 169.

¹⁴⁰ Zur Definition von Hanse, hansisch, späthansisch etc. siehe auch Kapitel I.3. sowie Kapitel I.4.1. und I.4.2.

Aufgrund des seefahrtsbasierten Handelsbundes der Hanse und des geographischen Betrachtungsraumes der vorliegenden Studie ist eine kritische Darstellung der hansezeitlichen Seeschifffahrt unerlässlich. Da es keine speziell auf den nordatlantischen Raum ausgerichtete Seehandelsfahrt der Hansestädte gab, schließt eine wissenschaftliche Beschäftigung mit der späthansezeitlichen Seefahrt dieser Städte die Handelsschifffahrt im nordatlantischen Raum mit ein.

Die eingangs erwähnte umfangreiche und der Forschungsgeschichte zur Hanse in nichts nachstehende Forschungsgeschichte zur Schifffahrt der Hansezeit ergibt sich aus der häufigen Untrennbarkeit beider Punkte. Unabhängig davon, welche Teilaspekte der hansezeitlichen Handelsentwicklungen in unterschiedlichen Forschungsarbeiten fokussiert werden - so z.B. städtischer Schiffbau, überregionaler und städtischer Waren Im- und Export, städtische Handelsrechtsentwicklungen oder hansezeitliche Maß- und Gewichtsangaben etc. - haben diese meist zwangsläufig einen Bezug zur hansezeitlichen Schifffahrt. Somit ist trotz der im Folgenden beschriebenen und in der Literatur zur Schifffahrtsgeschichte der Hansezeit überproportional gewichteten Fragestellung zu hansezeitlichen Schiffstypen die Bearbeitung unterschiedlichster Aspekte der Schifffahrt dieser Zeitstellung weit fortgeschritten. So sind speziellere Forschungszweige des Themas der hansischen Seefahrt, wie z.B. die städtischen Seerechte, die Navigation, die Mannschaftsstruktur oder das Seemannsleben, für die Zeit ab dem 15. Jahrhundert ausführlich aufgearbeitet worden.¹⁴¹ Hierzu sind z.B. die Arbeiten von Götz Landwehr „Das Seerecht der Hanse. 1365-1614“ aus dem Jahr 2003, „Zur Seemannsarbeit in der Handelsschifffahrt Norddeutschlands und Skandinaviens vom 13. bis zum 17. Jahrhundert“ von Christina Deggim aus dem Jahr 1999 oder die Dissertationsschrift von Wolfgang Woywodt „Untersuchungen zur Geschichte der hansischen Seeleute vom 14. bis zum 16. Jahrhundert“ des Jahres 1957 zu nennen.¹⁴²

Gleich der Forschungsgeschichte zur Hanseforschung war und sind auch die Forschungsarbeiten zur See- und Schifffahrt der Hansezeit nicht frei von den politischen Strömungen sowie persönlichen Ansichten ihrer Verfasser und ihrer jeweiligen Entstehungszeit. Mike Belasus hat diesen Fakt in seiner im Jahr 2014 eingereichten Dissertationsschrift „Tradition und Wandel im neuzeitlichen Klinkerschiffbau der Ostsee am Beispiel der Schiffsfunde Poel 11 und Hiddensee 12 aus Mecklenburg-Vorpommern“ detailliert herausgearbeitet und die historische Entwicklung der deutschen Schifffahrts- und Schiffsbauforschung umfassend dargestellt.¹⁴³

Innerhalb der deutschsprachigen Forschung zur hansischen Seefahrt wird vor allem ein Thema immer wieder diskutiert. Dieses beschäftigt sich mit der Bestimmung, Beschreibung und Interpretation hansezeitlicher Schiffstypen. Zuletzt hat Reinhard Paulsen mit seiner Arbeit „Schifffahrt, Hanse und Europa im Mittelalter. Schiffe am Beispiel Hamburgs, europäische Entwicklungslinien und die Forschung in Deutschland“ aus dem Jahr 2016 ausführlich dieses Forschungsfeld bearbeitet.¹⁴⁴

In den bis heute immer wieder zitierten Grundlagenwerken zur deutschen Schifffahrt und Schiffbaugeschichte „Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis in das 19. Jahrhundert“ von Bernhard Hagedorn aus dem Jahr 1914 und „Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, Bd. I“ von Walter Vogel aus dem Jahr 1915 gehen beide Autoren unter anderem detailliert auf die Hansezeit

¹⁴¹ Für die Zeit vor dem 15. Jahrhundert sind diese Themengebiete wiederum noch wenig bearbeitet. Freundliche Mitteilung von Christian Peplow (Historisches Seminar der CAU zu Kiel).

¹⁴² Siehe Landwehr 2003; Deggim 1999, 1-37 und Woywodt 1957.

¹⁴³ Belasus 2014, 14-31. „Erst in jüngerer Zeit, nicht zuletzt durch das fortschreitende Zusammenwachsen einer internationalen Forschergemeinschaft, setzten sich Archäologen und Historiker zunehmend kritisch mit der kulturhistorischen Schiffsforschung auseinander“ (Belasus 2014, 30).

¹⁴⁴ Siehe Paulsen 2016.

ein und betreiben dabei eine grundlegende Selbstkritik.¹⁴⁵ So lassen sich ihrer Ansicht nach Bautypen und Typennamen hansischer Schiffe anhand historischer Bild- und Schriftquellen nicht in Übereinstimmung bringen.¹⁴⁶ Daher definierten beide Autoren lediglich hypothetisch ihre historischen Schiffstypen. Dennoch basiert auf diesen Arbeiten ein bis heute fest mit der Seefahrt der Hansezeit verbundenes Bild hansezeitlicher Schiffe und Schifffahrt. Ebenso trugen beide Werke erheblich zur Etablierung der Begriffe Holk und vor allem Kogge bei.¹⁴⁷ Diese Schiffstypen, von denen vor allem letzterer zum Synonym hansezeitlicher Schifffahrt geworden ist, werden seitdem regelmäßig in wissenschaftlichen wie auch populärwissenschaftlichen Abhandlungen bemüht, wenn es darum geht die Seefahrt der Hanse zu illustrieren.¹⁴⁸

Trotz der schon von Hagedorn und Vogel formulierten Erkenntnis der kaum zu vereinbaren Differenz von Schiffskonstruktionen und Typenbezeichnungen in der Hansezeit, versuchten und versuchen nachfolgende Forschergenerationen eine direkte Verbindung beider Punkte herzustellen und zu belegen. So schien es Paul Heinsius bereits im Jahr 1956 aufgrund der Auswertung von Schriftquellen und historischen Stadtsiegeln möglich, eine solche Verbindung herzustellen und Rückschlüsse über die Konstruktionsmerkmale von sogenannten Hansekoggen des 13. und 14. Jahrhunderts zu ziehen.¹⁴⁹ Diese Rückschlüsse sind durchaus sehr kritisch zu sehen, vor allem da Heinsius basierend auf Siegelbildern von Handelsstädten, teilweise auf diesen nicht sichtbare Konstruktionsdetails definierte und sogar regionale Sonderformen des Schiffstypus Kogge postulierte.¹⁵⁰ Dennoch hat seine Arbeit das Bild dieses hansezeitlichen Handelsschiffes grundlegend geprägt. Vor allem aber der Fund eines Schiffwracks, das 1962 in der Weser bei Bremen entdeckt und um das Jahr 1380 datiert wurde¹⁵¹, zementierte die Darstellung dieses Handelsschiffes endgültig, da dieses Wrack hauptsächlich aufgrund der Arbeit von Heinsius als der gesuchte Schiffstyp definiert wurde.¹⁵²

Dies führte letztendlich zu einer bis heute andauernden Diskussion über die Sinnhaftigkeit und vor allem wissenschaftliche Überprüfbarkeit historischer Schiffstypenbezeichnungen. Tim Weski publizierte im Jahr 1999 einen Artikel, in dem er die Abkehr von einer auf historischen Bezeichnungen basierenden wissenschaftlichen Analyse forderte. Die ungenauen Quellenangaben ließen nach seiner Ansicht einen zu großen Interpretationsraum zu, um konkrete Aussagen darauf zu begründen.¹⁵³ In einer 2002 erschienenen Arbeit untermauert Weski diese Sichtweise und geht dabei detailliert auf die Problematik einer auf Schrift- und Bildquellen basierenden Bestimmung historischer Schiffstypen sowie die Interpretation archäologischer Funde als Spiegel dieser Schiffstypen ein.¹⁵⁴ Siegfried Fliedner und Detlev Ellmers sehen dagegen durchaus die Möglichkeit der Verbindung schriftlicher und bildlicher Quellen sowie die Verifizierung derselben durch archäologische Funde.¹⁵⁵ Carsten Jahnke kritisiert hingegen weniger die Nutzung der überlieferten historischen Begriffe als vielmehr die z.B. von Ellmers und Paulsen vorgenommene, unkritische Vermengung und damit Gleichsetzung von Typennennungen in Quellen des 13. bis 15.

¹⁴⁵ Siehe Hagedorn 1914 und Vogel 1915a. Zum Begriff deutsch in der Frühneuzeit siehe Kapitel I.3.

¹⁴⁶ Vgl. Hagedorn 1914, 10; Vogel 1915a, 466f.; Belasus 2014, 18-22.

¹⁴⁷ Zu Kogge siehe Hagedorn 1914, 12-14. Zu Holk siehe Hagedorn 1914, 46-50.

¹⁴⁸ Siehe z.B. Hoffmann/Schnall 2003 und Förster 2009. Siehe auch die zweiteilige Terra X Dokumentation „Die Deutsche Hanse. Eine heimliche Supermacht“ unter <https://www.zdf.de/dokumentation/terra-x/die-deutsche-hanse-eine-heimliche-supermacht-zweiteiler-100.html> (Stand April 2017).

¹⁴⁹ Heinsius 1986a, 247f. Die erste Auflage seiner Arbeit „Das Schiff der hansischen Frühzeit“ erschien 1956.

¹⁵⁰ Heinsius 1986a, 57-63. Siehe auch Heinsius 1986b, 89-104.

¹⁵¹ Diese Datierung basiert auf dendrochronologischen Untersuchungen. Näheres hierzu siehe Klein 2003, 154-159.

¹⁵² Belasus 2014, 25.

¹⁵³ Weski 1999, 96-106.

¹⁵⁴ Weski 2002, 143-159.

¹⁵⁵ Siehe Fliedner 2003, 44-51 und Ellmers 2014, 53-67.

Jahrhunderts.¹⁵⁶ Eine detaillierte Darstellung dieser Koggendiskussion soll hier nicht erfolgen da diese von Jahnke im Jahr 2011 in einem umfassenden Artikel herausgestellt worden ist.¹⁵⁷ Es sei aber erwähnt, dass diese Diskussion zwischen den einzelnen Parteien teilweise unverhältnismäßig vehement geführt wird.¹⁵⁸

Mit dem Befund der Bremer Kogge stoßen wir auf einen weiteren grundlegenden Kritikpunkt zur heutigen historischen und auch technischen Rekonstruktion der Schiffe der Hansezeit. Anders als noch Hagedorn, Vogel oder Heinsius, die sich bei ihren Theorien lediglich auf schriftliche bzw. bildliche Quellen und überlieferte schiffbauliche Traditionen stützen konnten, eröffnete der Bremer Fund eine weitere Quellengattung. So erlaubte es dieser archäologische Fund, schiffbauliche Details anhand eines zeitgenössischen Fundes zu beurteilen.¹⁵⁹ Allerdings bildet ein einzelner Fund, so beeindruckend er auch sein mag, keine statistisch relevante Menge, um z.B. umfassende Aussagen zu den Konstruktionsdetails einer übergreifenden Fundkategorie, wie z.B. der Segelschiffe des späten 14. Jahrhunderts im südlichen Nordseeraum, zu verifizieren.

Bis heute bildet das Fehlen einer ausreichenden und vergleichbaren, also statistisch relevanten, Fundmenge an mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Wracks im mittel- und nordeuropäischen Raum ein grundlegendes wissenschaftliches Problem. Ebenso basiert die schiffbauliche Interpretation des Bremer Wrackfundes, auf welcher wiederum die „Konstruktionsblaupause“ eines hypothetischen und hansischen Schiffstyps des späten 14. Jahrhunderts seine Grundlage findet, wie gezeigt wurde auf größtenteils sehr zu hinterfragenden Rückschlüssen.¹⁶⁰ Dennoch finden sich in der schiffsarchäologischen Literatur immer wieder Bezüge zu diesem Wrackfund und dem damit verbundenen Schiffstyp. Dieser dient häufig als Basis für den Versuch, andere z.B. dänische und niederländische Wrackfunde mit dem Bremer Fund in eine Art Entwicklungsreihe mit verschiedenen Untergruppen zu stellen.¹⁶¹ Es sei hier noch angemerkt, dass von diesen sogenannten koggenähnlichen Wracks bisher lediglich etwa 20 Funde bekannt sind.¹⁶² Diese wiederum umfassen ein geographisches Fundgebiet, das von Belgien bis Estland reicht - jedoch nicht die englischen Gewässer berührt - und einen Zeitraum vom 12. bis zum 15. Jahrhundert umspannt.¹⁶³ Diese Tatsache unterstreicht nochmals das Problem einer fehlenden, statistisch relevanten Fundmenge, um die schiffsarchäologisch als koggentypisch definierten Merkmale umfassend zu verifizieren.¹⁶⁴

¹⁵⁶ Jahnke 2011, 305-320.

¹⁵⁷ Siehe hierzu auch Jahnke/Englert 2015, 35-38.

¹⁵⁸ Vgl. Paulsen 2010, 19-112 und Ellmers 2010, 113-140.

¹⁵⁹ Die Begriffsdefinitionen von Fund und Befund werden bis heute diskutiert. Im Folgenden richtet sich der Autor nach den Vorschlägen von M.K.H. Eggert, nach der unter Fund „konkrete Objekte der materiellen Kultur [...] verstanden [werden sic.]“. Ein Befund dagegen wird häufig als „der Kontext von Funden bestimmt“ er „repräsentiert die Gesamtheit historisch aussagefähiger Beobachtungen in archäologischen Befundsituationen“ (Eggert 2008, 50). Im Fall eines Wracks können also beide Begriffe genutzt werden, da es sich hierbei sowohl um ein konkretes Objekt (Fund) als auch in seiner Gesamtheit um ein Ensemble vieler einzelner Objekte (Befund) handelt. Diese wiederum erlauben zusammengenommen konkrete Aussagen zum weiteren historischen Kontext des Gesamtfundes.

¹⁶⁰ So weist dieser Fund, vereinfacht beschrieben, folgende Merkmale auf. Generell zeigt sich eine bauchige Form des Schiffes. Es hatte nur einen Mast, besaß relativ gerade Bug- und Achtersteven, ein Heckruder, sowie ein Achterkastell. Der Kiel bestand aus einer breiten Kielplanke und der Schiffsboden war bis zur Kimmung in Kraweelbauweise beplankt. Ab der Kimmung wandelte sich die Beplankungsart zur Klinkerbauweise. Auch ragen die Enden der, das Deck tragenden, Decksbalken über die Außenhaut des Schiffes hinaus und sind daher deutlich zu erkennen. Siehe hierzu Hoffmann 2003, 12-17.

¹⁶¹ Hierzu siehe Bill 2002, 96f.; Crumlin-Pedersen 2003, 256-271. Kritisch hierzu siehe Englert 2015, 69f.

¹⁶² Hier ist noch ein Konstruktionsdetail welches als koggentypisch definiert wurde zu nennen. So wurden die Außenplanken mit sogenannten Koggenägeln, hierbei handelt es sich um lange, doppelt umgeschlagene Nägel mit einer meißelförmigen Spitze, am Spantgerüst des Schiffes befestigt. Vgl. Crumlin-Pedersen 2003, 258f.

¹⁶³ Zur Menge der koggenähnlichen Vergleichsfunde und zum geographischen Raum siehe Hocker/Daly 2006, 187. Zum Mangel an Wrackfunden des Mittelalters und der Frühneuzeit siehe auch Kapitel I.4.3. und IV.1.

¹⁶⁴ Zu diesen Merkmalen siehe auch Crumlin-Pedersen 2003, 256-259.

Die Vehemenz der sogenannten Koggendiskussion sowie ihre Stützung auf Schriftquellen ist allerdings ein Phänomen, das sich auf den deutschen Sprachraum bezieht. Im internationalen, schiffsarchäologischen Kontext wird diese terminologische Zuweisungsdiskussion eher mit Hilfe des technischen Vergleiches von unterschiedlichen Entwicklungen einzelner, schiffbaulicher Konstruktionskonzepte geführt.¹⁶⁵

Wie schon oben erwähnt gibt es neben den wissenschaftlichen Arbeiten, die sich hauptsächlich mit Schiffstypenbezeichnungen und dem praktischen Schiffbau der Hansezeit beschäftigen, weiterhin eine Menge an Literatur, welche sich mit den unterschiedlichsten Aspekten der Schifffahrt jener Zeit, wie dem Seerecht, der Seemannschaft und dem Seemannsleben auseinandersetzt. Ein weiterer Forschungszweig zur hansischen Seefahrt beschäftigt sich mit der Ermittlung der numerischen Stärke der Handelsflotte einzelner Hansestädte bzw. des Hansebundes anhand der zeitgenössischen Quellen. Zu diesen sind z.B. städtische Handelsregister, Akzisebücher, Zolllisten, Spendenbücher, Schiffsregister oder auch Burspaken - also städtische Verordnungen - zu zählen. Vor allem in den älteren Arbeiten des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts finden sich Hochrechnungen einer gesamt-hansischen Flotte, die häufig durch den national-patriotischen Geist ihrer Zeit getragen sind. Deutlich wird dies vor allem in den Arbeiten von Baasch „Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaus und der Schiffbaupolitik“ aus dem Jahr 1899 und Vogel „Zur Größe der europäischen Handelsflotten im 15., 16. und 17. Jahrhundert“ aus dem Jahr 1915.¹⁶⁶ Während Baasch eine von der Hansezeit bis in das 18. Jahrhundert reichende Darstellung anstrebt, beschränkt sich Vogel auf die genannten Jahrhunderte. Beide Autoren beschäftigen sich in ihren Ausarbeitungen mit den Handels- und Schiffbauaktivitäten verschiedener Städte bzw. Regionen wie Hamburg, Bremen, Lübeck, Danzig, Ostfriesland, Schleswig-Holstein oder den Seestädten der südlichen Ostseeküste, um darauf basierend ihre Hochrechnungen zu präsentieren.

Trotz des offensichtlichen national-patriotischen Zeitgeistes¹⁶⁷ der Arbeiten sind sich doch beide Autoren durchaus der Probleme der durch sie genutzten Quellengrundlage bewusst und präsentieren daher lediglich Schätzungen der gesamten Flottenstärken.¹⁶⁸ Andere Werke wie die Artikel von Baasch und Pierre Jeaninn zu den hamburgischen Schiffslisten der Jahre 1671 und 1674 oder die Ausarbeitung von Hartmut Müller zur Bremer Reederei des 17. Jahrhunderts erlauben ebenfalls einen detaillierten, jedoch auch stadtbezogenen Einblick in die Schifffahrtsgeschichte dieser Städte innerhalb der Späthansezeit.¹⁶⁹

Neben Hamburg und Bremen, die hier aufgrund des Themas der vorliegenden Studie exemplarisch genannt sind, existiert auch zu anderen ehemaligen Hansestädten, vor allem im Ostseeraum, eine

¹⁶⁵ Siehe hierzu Hocker 2004, 72-79. „Cogs reflect a gradual trend away from “pure” bottom based construction. [...] a cog is structurally a mix of shell and skeleton, with a greater reliance on skeleton in the bottom” (Hocker 2004, 79).

¹⁶⁶ Siehe Baasch 1899 und Vogel 1915b, 268-333.

¹⁶⁷ „Die erste deutsche Seemacht, die Hanse, besass [sic.] eine Flotte, die für jene Zeiten in hohem Grade achtungsgebietend war; im Frieden wie im Kriege hat diese Flotte eine Rolle gespielt, an die der Deutsche noch nach Jahrhunderten nur mit Neid und Wehmut zurückdenken konnte“ (Baasch 1899, 1); „die Gesamtgröße der hansischen Flotte um 1470, die wir damals noch unbedenklich mit der deutschen Flotte gleichsetzen können“ (Vogel 1915b, 272).

¹⁶⁸ Siehe Vogel 1915b, 269-272; Baasch 1899, 265ff., siehe auch Kapitel IV.1. „Wir sind also nicht im Stande, zahlengemässe [sic.] Antworten zu geben auf Fragen nach dem Verhältnis des Umfanges des Schiffbaus in den verschiedenen Städten und dem allgemeinen Stande des Schiffbaus zu irgendeinem Zeitpunkt; wir können solche Fragen nur allgemein [...] beantworten“ (Baasch 1899, 266); „Allerdings reicht das vorhandenen Material noch längst nicht dazu aus, die Entwicklung des Schiffbestandes der größeren europäischen Seemächte etwa von Jahrzehnt zu Jahrzehnt zu verfolgen. Wir müssen uns begnügen, jeweils einen großen Querschnitt durch jedes Jahrhundert zu ziehen“ (Vogel 1915b, 269).

¹⁶⁹ Zu diesen Artikeln siehe Kapitel II.2.1. und II.1.1. Als weitere auf Hamburg und Bremen bezogenen Arbeiten seien hier z.B. Deggim 2005; Weidinger 1997; Sprandel 1986, 193-210 oder Helm 1955, 175-243 genannt.

Vielzahl von wissenschaftlichen Arbeiten zum lokalen Schiffbau und der jeweiligen städtischen (Handels-) Schifffahrt in der Hansezeit.¹⁷⁰

Eine Auswertung aller erhaltenen Archivalien der ehemaligen Hansestädte zum Thema „See- und Binnenschifffahrt der Hansezeit“ sowie thematisch verwandter Forschungsfragen steht noch aus und bildet daher für die zukünftige archäologische und historische Forschung, auch aufgrund der vorhandenen Mengen dieser Quellen, eine vielversprechende Datenbasis.

I.4.4. Entwicklung und Struktur der Hanse

Die Hanse ist als solche und mit all ihren Aspekten, seit dem frühen 19. Jahrhundert ein immer wieder neu wissenschaftlich untersuchtes und interpretiertes Forschungsobjekt.¹⁷¹ Im folgenden Kapitel wird nun kurz die Entwicklung und Struktur der Hanse dargestellt, ohne jedoch tieferegehende Analysen hierzu anzustreben. Aufgrund der enormen Masse an Forschungsliteratur zu diesem Thema erlaubt sich der Autor hier nur eine kleine Auswahl an Grundlagenliteratur zu benennen. So bilden die Monographien von Philippe Dollinger, Heinz Stoob, Rolf Hammel-Kiesow und Carsten Jahnke, welche alle den Titel „Die Hanse“ tragen und in ihren jeweiligen Originalausgaben in den Jahren 1964, 1995, 2000 und 2014 erschienen sind, eine gute Grundlage für eine allgemeine und der modernen Hanseforschung entsprechende Darstellung der Hanse in dieser Arbeit.¹⁷²

Der Begriff der dudieschen Hanse, also in etwa der deutschen Hanse, taucht zuerst ab der Mitte des 14. Jahrhunderts im Zuge der flandrischen Handelsblockade von 1358 bis 1360 und des Friedensvertrages mit König Waldemar IV. von Dänemark im Jahr 1365 auf.¹⁷³ Kurz zuvor, im Jahre 1342, gewährte der norwegische König Magnus VII. Eriksson den Mitgliedern der „hansa Theutonicorum“ Handelsprivilegien in seinem Reich.¹⁷⁴ Bei den genannten Begriffen handelt es sich lediglich um zeitgenössische Versuche diesen Handelsbund juristisch einzuordnen. Faktisch bestand die Hanse aus einer Vielzahl von Mitgliedsstädten mit ähnlichen Handelsinteressen, jedoch ohne eine hierarchische Struktur, ein gesetzbildendes Organ oder gar eine verpflichtende Satzung.¹⁷⁵ Die Tatsache, dass in den hansestädtischen Quellen selbst der Begriff Hanse/Hansa kaum zu finden ist, unterstreicht den Rückschluss, nach dem die Zugehörigkeit der Städte zur Hanse nur ein kleiner Aspekt ihrer städtischen Identität war.¹⁷⁶ So wurde z.B. erst 1556 mit dem Kölner Heinrich Sundermann ein gesamthansischer Syndikus ernannt, dessen tatsächliche Befugnisse aber wenig weitreichend waren.¹⁷⁷

Der singuläre Begriff Hanse ist ebenso irreführend. Vielmehr ist es, vor allem für die Frühzeit der Hanse im 12. Jahrhundert, zutreffender von den Hansen zu sprechen. Hierbei handelte es sich um Zusammenschlüsse von Kaufleuten einer Region, die zum persönlichen Schutz gemeinsam im

¹⁷⁰ Vgl. hierzu z.B. Olechnowitz 1961, 311-321; Olechnowitz 1965; Schildhauer 1968, 63-76; Pietsch 1982 oder Fritze 1998, 101-114.

¹⁷¹ Vgl. hierzu Kapitel I.4.1.

¹⁷² Siehe Dollinger 2012; Stoob 1995; Hammel-Kiesow 2008 und Jahnke 2014. Siehe auch Kapitel I.4.1.

¹⁷³ Hammel-Kiesow 2008, 63.

¹⁷⁴ Dollinger 2012, 79.

¹⁷⁵ Dollinger 2012, XII.

¹⁷⁶ Wubs-Mrozewicz 2013, 5. Die Einführung von Justyna Wubs-Mrozewicz zum Sammelband „The Hanse in Medieval and Early Modern Europe“ von 2013 bietet einen guten Überblick zu den Ansichten und Schwerpunkten der modernen Hanseforschung.

¹⁷⁷ Zu seinen Aufgaben gehörte es hansische Interessen auf diplomatischen Reisen zu vertreten, ein gesamthansisches Urkundenverzeichnis anzulegen sowie die Geschichte der Hanse und ein gesamthansisches Seerecht zu verfassen. Siehe hierzu: Queckenstedt 1993, 44f.

Außenhandel auftraten.¹⁷⁸ Die Bezeichnung Schar oder Kriegsschar, die auf das altgermanische Wort *hanso* zurückgeht, wird häufig bemüht um die Bedeutung des Begriffes Hanse zu entschlüsseln.¹⁷⁹ Für das Hochmittelalter mag das auch zutreffen, später ist dies jedoch ungleich diffiziler.¹⁸⁰ Unabhängig davon konnten auch mehrere Kaufleute aus einer Stadt gemeinsam als Hanse auftreten und Handelsprivilegien verhandeln.¹⁸¹

Gemeinhin werden die (Neu-) Gründung Lübecks (1158/59) und die Gründung der Gotländischen Genossenschaft (1161) als Keimzellen des späteren Hansebundes angesehen.¹⁸² Der Begriff Gotländische Genossenschaft wird in der modernen Forschung sehr kritisch gesehen. Bei dem Begriff handelt es sich nach Jahnke um eine bewusste Kreation der deutschen Hanseforschung.¹⁸³ Hammel-Kiesow sieht hierin gar eine wissenschaftliche Wortschöpfung des 19. Jahrhunderts ohne Quellengrundlage.¹⁸⁴ Überliefert ist ein Zusammenschluss von Händlern auf Gotland, Mitte des 13. Jahrhunderts, der sich als „universitas mercatorum Romani imperii Gotlandiam frequentantium“ bezeichnete.¹⁸⁵ Damit lässt sich hier der Zusammenschluss von Händlern erkennen, die sich durch die allgemeine Zugehörigkeit zum Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation und durch ihren gemeinsamen Zielort (Gotland) definierten.¹⁸⁶ Andere ältere Fahrtgemeinschaften wie z.B. die Soester Schleswigfahrer (1161) oder die schon im Jahr 1157 nach England handelnden Kölner Händler, definierte sich z.B. noch nach der Zugehörigkeit zu ihren Heimatstädten und/oder ihren Handelszielorten.

Mit der (Neu-) Gründung Lübecks konnten das Ostseegebiet und der baltische Raum als neue Absatzmärkte durch und für die nordwestdeutschen und rheinischen Handelsstädte etabliert werden. Damit war laut Hammel-Kiesow ein elementarer Faktor für die Weiterentwicklung der Hanse erfüllt.¹⁸⁷ Weitere Faktoren waren der wachsende Bedarf an Handelsgütern, hervorgerufen durch eine steigende Bevölkerungszahl und die wirtschaftliche Zentralortfunktion der Städte.¹⁸⁸

Unabhängig von diesen und anderen modernen Begriffsdefinitionen muss erwähnt sein, dass sich Lübeck zu einem herausragenden Mitglied innerhalb des Hansebundes entwickelte. Mit der politischen Ausschaltung seines gotländischen Konkurrenten Visby zwischen den Jahren 1293-1298 festigte Lübeck seine Stellung als vorherrschende Handelsstadt im westlichen Ostseeraum.¹⁸⁹ Darüber hinaus verband das häufig auch Haupt der Hanse¹⁹⁰ genannte Lübeck durchaus partnerschaftliche Handelsinteressen mit den, mit dem lübischen Recht¹⁹¹ bedachten, mecklenburgischen und pommerschen Städten. Zu diesen gehörten z.B. Rostock, Wismar, Danzig,

¹⁷⁸ Jahnke 2014, 28.

¹⁷⁹ Siehe hierzu Stoob 1995, 143f.

¹⁸⁰ Wubs-Mrozewicz 2013, 6.

¹⁸¹ Kölner Kaufleuten gelang dies z.B. 1157 in England. Siehe Stoob 1995, 144; Jahnke 2014, 29.

¹⁸² Dollinger 2012, 21ff. und 27ff.

¹⁸³ Gemeint ist „eine privilegierte Gruppe der deutschen Kaufleute auf Gotland“ die als Beleg dafür dienen soll „wie erfolgreich deutsche Kaufleute schon vor der Gründung Lübecks in diesem Raum agieren konnten“ und die damit die „Hanseforscher [...] in ihren eigenen Auffassungen einer deutschen Überlegenheit bestätigt sah“ (Jahnke 2014, 44f.).

¹⁸⁴ Hammel-Kiesow 2008, 47.

¹⁸⁵ „Gemeinschaft der Gotland besuchenden Kaufleute aus dem Römischen Reich“ siehe Hammel-Kiesow 2008, 47.

¹⁸⁶ Hammel-Kiesow 2008, 47.

¹⁸⁷ Etwa „die zunehmende Einbeziehung des Ostseeraumes in das west- und mitteleuropäische Handelsnetz seit der ersten Jahrtausendwende“ (Hammel-Kiesow 2008, 21).

¹⁸⁸ Hammel-Kiesow 2008, 21.

¹⁸⁹ Hammel-Kiesow 2008, 56.

¹⁹⁰ Hammel-Kiesow spricht weniger vom Haupt und mehr von den Häuptionen der Hanse. Natürlich gab es Städte die mehr politischen und wirtschaftlichen Einfluss als andere besaßen, so z.B. Lübeck und Köln. Das Grundprinzip der Hanse war „die rechtliche Gleichheit der Genossen und Teilverbände zu sichern“ (Hammel-Kiesow 2008, 77).

¹⁹¹ Dies ist ein Stadtrecht, dass auf dem Lübecker Recht basiert und bezeichnet das nach Lübecker Vorbild geltende Gewohnheitsrecht sowie dessen Ergänzungen und Änderungen durch Lübecker Ratsdekrete und Rechtsweisungen. LMA V (1991) 2150-2151 s.v. Lübisches Recht (L. Weyhe).

Stralsund und Greifswald. Der Zusammenschluss von Interessengruppen zu Städtegruppen war ab dem 13. Jahrhundert ein nicht seltenes Phänomen und durchaus charakteristisch für die gesamte Hanse. So verbanden sich ab dem Jahr 1278 die Städte Hamburg, Lüneburg, Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund und Greifswald zu den „civitates maritimae“ (Seestädte).¹⁹² Die Städte Bremen, Mainz, Worms, Oppenheim, Bingen, Frankfurt und Minden gehörten ab dem Jahr 1254 dem Rheinischen Bund an und auch in Sachsen und Westfalen schlossen sich Städtegruppen zusammen.¹⁹³ Mitgliedschaften in mehreren Gruppen waren durchaus gängig, ebenso wie bilaterale Abkommen zwischen einzelnen Städten, wie z.B. zwischen Lübeck und Hamburg (1236) oder Hamburg und Köln (1258). Diese Zusammenschlüsse waren jedoch nicht statisch, so dass es häufig zu Aus- und Wiedereintritten von einzelnen Städten kam.

Grundsätzlich ging es den Städten darum, eigene Handelsinteressen zu sichern und zu fördern. Ein regulierendes Element dieser teilweise sehr unterschiedlichen Interessen bildeten die Hansetage. Diese auch Tagfahrten genannten Versammlungen wurden laut Dollinger seit dem Jahr 1356 zum leitenden Organ der Hanse.¹⁹⁴ Dies ist natürlich eine Übertreibung, da die in den Hanserecessen überlieferten Beschlüsse der Tagfahrten häufig nicht über Willensbekundungen und allgemeine Handlungsvorschläge hinausgingen. Natürlich gab es auch schon vor dem Jahr 1356 Vertragsabschlüsse zwischen den Städten über Handelsangelegenheiten und deren Schutz. Der älteste erhaltene Rezess datiert auf das Jahr 1264 und beschäftigt sich mit dem Schutz gegen Seeraub, allgemeinen Verhaltensregeln für Händler und rechtlichen Belangen von Bürgern.¹⁹⁵ Auch bei den Tagfahrten besaß Lübeck eine hervorgehobene Stellung. Von den 111 Hansetagen, die z.B. zwischen 1356 und 1480 stattfanden, ist Lübeck als Tagungsort für 76 dieser Tagfahrten überliefert. Bremen und Hamburg traten dagegen im selben Zeitraum nur zwei- bzw. dreimal als Gastgeber einer Tagfahrt auf.¹⁹⁶

Das eigentliche Ziel der Hanse oder der Hansen war der Schutz und Ausbau der Rechte des einzelnen Kaufmanns sowie der Handelsprivilegien der gesamten Gruppe im Ausland.¹⁹⁷ Beim letztgenannten Punkt spielten die hansischen Handelskontore, die allerdings erst im 16. Jahrhundert als Kontore angesprochen wurden, eine entscheidende Rolle.¹⁹⁸ Hierbei handelte es sich um geographisch und vor allem rechtlich klar umrissene Bereiche, die aus den einzelnen Handelsniederlassungen der Händler in nicht zum Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation gehörenden Städten hervorgingen. So entstand im russischen Novgorod, das südlich des heutigen St. Petersburg am Ilmensee liegt, mit dem so genannten Peterhof ab Mitte des 13. Jahrhunderts eine umzäunte Handelsniederlassung die Kasse, Archiv, Waage, Kirche, Wohnhäuser und Verwaltungsgebäude der hansischen Händler umfasste und auch als weitläufiges Warenlager diente. Im flandrischen Brügge entwickelte sich das Kontor ab dem Jahr 1252 auf Basis hansischer Handelsprivilegien, erhielt jedoch erst ca. 100 Jahre später eine eigene Ordnung. Auch muss gesagt werden, dass das Kontor in Brügge als einziges der vier Haupthandelskontore keinen eigenen städtischen Bezirk besaß. Der Stalhof im englischen London ging baulich aus der nördlich der Themse gelegenen Gildhall, die ursprünglich der Kölner Hanse gehörte, hervor und rechtlich vor allem aus einer seit dem Jahr 1266/67 durch den englischen König anerkannten Vereinigung von Kölner, Hamburger

¹⁹² Hammel-Kiesow 2008, 75f.

¹⁹³ Jahnke 2014, 46ff.

¹⁹⁴ Dollinger 2012, 116. Zu einer kritischen Betrachtung dieser Tagfahrten siehe Selzer 2010, 56ff.

¹⁹⁵ Dieser Rezess geht auf eine Übereinkunft von Lübecker, Wismarer und Rostocker Ratsherren zurück, welche eine Ein-Jahresfrist besaß. Hammel-Kiesow 2008, 67.

¹⁹⁶ Dollinger 2012, 118.

¹⁹⁷ Vgl. Selzer 2010, 52f.

¹⁹⁸ Zu Hansekontore siehe Dollinger 2012, 124-135.

und Lübecker Kaufleuten. Mit dem Kontor der „tyske brygge“ (deutsche Brücke) im norwegischen Bergen verfügten die Hansen ab 1360 auch im Norden über eine fest etablierte sowie rechtlich, wirtschaftlich und städtisch gesicherte Fernhandelsniederlassung. Die Etablierung dieses Kontors wurzelte auch hier auf Handelsprivilegien der Hansehändler, die diesen bereits im 13. Jahrhundert gewährt wurden. Neben den genannten Hauptkontoren gab es noch eine Vielzahl kleinerer, ähnlich organisierter Handelsniederlassungen, die sich vom heutigen Norwegen bis Portugal und von England bis zum heutigen Lettland erstreckten.¹⁹⁹

Die Lage der beschriebenen Handelskontore verdeutlicht sehr anschaulich die Haupthandelsrichtungen der hansischen Kaufleute. Der Ost-West und West-Ost Handel bildete das Rückgrat dieses Handelssystems. Waren wie Holz, Pelze, Wachs, Flachs und auch Getreide wurden aus den baltischen Gebieten nach Westen verschifft und Produkte wie Wolle, Tuch, Keramikwaren, Wein und Gewürze gingen retour.²⁰⁰ Die Hansestädte selbst, hier sind insbesondere Hamburg und Bremen zu nennen, waren große Bierproduzenten und exportierten dieses Produkt in alle Himmelsrichtungen.²⁰¹ Natürlich ist der genannte Ost-West Handel lediglich als eine grobe geographische Einordnung und nicht als statisches Gebilde zu sehen. Handelsverbindungen sowie Handelsnetzwerke verlaufen selten stringent nur in eine Richtung. Der bis zum 15. Jahrhundert fast ausschließlich über Bergen laufende Nord-Süd Handel mit dem Export von skandinavischen Erzen, Hölzern und vor allem Fisch sowie dem gegenläufigen Import von Bier, Getreide, Tuch und Wein aus dem nordwestdeutschen und baltischen Raum belegt dies. Auch der im späten 14. Jahrhundert einsetzende hansische Salzimport des Baiensalz aus dem portugiesischen Setúbal und vor allem dem französischen Baie de Bourgnef folgte einer Nord-Süd Bewegung. Ähnlich könnte man mit dem über Köln auf dem Rhein verschifften Weinen aus dem Rhein-, Mosel- und Neckartal argumentieren.²⁰² Natürlich ist dies müßig, da die Haupt- und Zwischenumschlagplätze der Waren in den Kontoren oder den hansischen See- und Binnenstädten lagen, womit eine Versendung aller Art von Waren je nach Nachfrage in Nord-, Süd-, Ost- und Westrichtung gewährleistet war.

Der Aufbau des hansischen Handelssystems selbst lässt sich in zwei Phasen unterteilen. Der höchste Gewinn war mit dem Properhandel, also dem Eigenhandel, zu erzielen, der jedoch auch einem hohen Verlustrisiko unterlag.²⁰³ Eine Lösung hierfür lag in dem Zusammenschluss mehrere Händler und damit der Aufteilung des Risikos. Dieses hochmittelalterliche System der Widerlegung²⁰⁴, bei dem die Finanzmittel von meist zwei Händlern in ein gemeinschaftliches Unternehmen einfließen und der Gewinn je nach Finanzeinlage der Händler anteilig verteilt wurde, basierte dabei noch teilweise auf mündlichen Verträgen und bedurfte häufig einer direkten Mitreise der beteiligten Kaufleute.²⁰⁵ Dieses System bildet wiederum die erste der genannten zwei Phasen.

Die zweite Phase etablierte sich ab dem 14. Jahrhundert, im Zuge der Verschriftlichung des Handels. Somit mussten die Kaufleute nicht mehr persönlich die Handelswaren begleiten da die Geschäftspartner auf schriftlichen Wegen kommunizieren konnten und diese schriftlichen Aussagen ebenfalls rechtskräftig waren.²⁰⁶ Aus diesen Händlergemeinschaften entwickelten sich

¹⁹⁹ Dollinger 2012, 134f.

²⁰⁰ Vgl. Jahnke 2014, 58-90. und Dollinger 2012, 277ff.

²⁰¹ Siehe hierzu Jahnke 2014, 94f. und Dollinger 2012, 290.

²⁰² Zu den Waren Salz und Wein siehe Jahnke 2012, 88-91.

²⁰³ Hammel-Kiesow 2008, 87.

²⁰⁴ Wird auch als wedderlegginge und societias bezeichnet. Siehe Holbach 2009, 83.

²⁰⁵ Holbach 2009, 83.

²⁰⁶ Vgl. Hammel-Kiesow 2008, 88; Jahnke 2014, 102f. Natürlich führte diese Verschriftlichung bei Konflikte zwischen Handelspartnern häufig zu langwierigen und teilweise für die Beteiligten ruinösen Rechtsstreitigkeiten. Die wissenschaftlichen Forschungen hierzu stehen jedoch erst am Anfang. Vgl.: Höhn 2014, 317-332.

verzweigte Netzwerke. Das darauf basierende System der *selschop/maschop*²⁰⁷ etablierte sich vollends ab dem frühen 15. Jahrhundert und hierbei schlossen sich teilweise personell sehr umfangreiche Händlergemeinschaften zusammen.²⁰⁸

Mit der zunehmenden Vernetzung ab dem 14. Jahrhundert gründeten sich in den Hansestädten vermehrt Händlergesellschaften, deren Mitglieder auf den Handel mit einer Region spezialisiert waren und als eine Art innerstädtische Interessengemeinschaft fungierten. Schon 1246 erschien z.B. in Köln die „*fraternitas danica*“, also die Bruderschaft der nach Dänemark handelnden Kaufleute.²⁰⁹ Später etablierten sich Kompanien und Gesellschaften, z.B. der Schonen-, Bergen-, England-, Spanien- oder auch Novgorodfahrer, in verschiedensten Hansestädten. Natürlich gab es nicht überall die gleichen Strukturen oder Verhältnisse. So waren Oldenburg und Hamburg z.B. die einzigen Städte mit einer Islandfahrergesellschaft respektive Islandfahrerbruderschaft.²¹⁰ Auch muss zwischen den Vereinigungen der Händler und jenen der Schiffer/Bootsleute differenziert werden. So waren Schiffer häufig auch Mitglieder der Händlergesellschaften. Darüber hinaus gab es jedoch auch eigene unabhängige Kooperationen von Schiffen und Bootsleuten, die deren Interessen vertraten.²¹¹

Mit der Zeitenwende vom Mittelalter zur Neuzeit im 15. Jahrhundert setzte auch ein Wandel des Systems der Hanse ein.²¹² Die außenpolitischen Konflikte z.B. mit England²¹³ (1469-1474), dem russischen Großfürsten Iwan III., der 1478 die Unabhängigkeit Novgorods aufhob und das dortige Hansekantor zwischen den Jahren 1494-1514 schloss²¹⁴, oder das Erstarken der territorialfürstlichen Machtbefugnisse im deutschsprachigen Raum gegenüber den Städten²¹⁵ bilden nur einige Schlagworte hierzu. Auch ist hier der hansisch-niederländischer Krieg²¹⁶ (1438-1441) zu nennen, in dessen Folge es zwischen den Jahren 1442 und 1446 wiederum zu einem von Bremen initiierten Kaperkrieg gegen Holland, Seeland und Flandern kam, in den ab dem Jahr 1445 auch englische und schottische Schiffe verwickelt wurden.²¹⁷ Dies führte wiederum zu Spannungen mit Schottland und England. Zunehmende innerhansische Probleme zeigten sich darüber hinaus z.B. beim Vordringen niederländischer Händler in den Ostseeraum. Da sich diese als Direkthandelspartner bei den preußischen und livländischen Hansestädten²¹⁸ etablierten, verdrängten und umgingen sie langsam die wendischen Städte²¹⁹ als Vermittler zwischen dem Baltikum und dem

²⁰⁷ Dies bezeichnet eine kurzfristige Handelsgesellschaft zur Verminderung von Frachtrisiko und Erhöhung von Kapitaleinsatz. Jeder Anteilseigner haftet nur mit dem von ihm eingebrachten Kapital. Bei einer vollen *maschopei* bestand dagegen eine weitergehende Haftung. LMA VI (1993) 363 s.v. *Maschopei* (F.B. Fahlbusch).

²⁰⁸ Holbach 2009, 84; Hammel-Kiesow 2008, 90f.

²⁰⁹ Dollinger 2012, 209.

²¹⁰ Vgl. Kapitel I.4.6. Anmerkung 329 und Kapitel II.2.2.

²¹¹ Siehe hierzu Brück 1998, 181-200.

²¹² Es handelt sich bei diesem Wendepunkt, wie bei allen historischen Wendepunkten, um eine nachträgliche Interpretation der Geschichtsforschung. Zum Übergang Mittelalter zur Neuzeit siehe LMA VI (1993) 686-687 s.v. Mittelalter - III. Epoche (E. Pitz).

²¹³ Dollinger 2012, 401-408.

²¹⁴ Stob 1995, 274-276.

²¹⁵ Jahnke 2014, 185f.

²¹⁶ Dies war vor allem ein Konflikt zwischen Holländern und den wendischen Hansestädten zu denen auch Hamburg gehörte. In dessen Verlauf kam es jedoch häufig zu Kaperungen auch bremischer Schiffe durch niederländische Kaperfahrer. Vgl. Hofmeister 2010, 38.

²¹⁷ Hofmeister 2010, 38-43.

²¹⁸ Die preußischen Hansestädte wie Danzig, Elbing und Königsberg lagen im Bereich des damaligen Preußen. Dies umfasste das Gebiet zwischen den Flüssen Weichsel und Memel und liegt heute in Teilen auf dem Staatsgebiet Polens und der russischen Enklave Kaliningrad. Die livländischen Hansestädte wie Riga, Reval (Tallin) und Dorpat (Tartu) liegen im Bereich der heutigen Staatsgebiete Lettlands und Estlands.

²¹⁹ Auch wendisches Quartier genannt. Die gängige Bezeichnung für den Zusammenschluss z.B. der Städte Lübeck, Hamburg, Lüneburg, Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald oder Stettin die auf dem ehemals slawisch/wendischen Siedlungsgebiet lagen. Vgl.: Stob 1995, 110f.; Hammel-Kiesow 2008, 12.

Nordseeraum.²²⁰ Weitere Entwicklungen waren unter anderem das Vordringen der oberdeutschen Handelshäuser, z.B. der Fugger, in hansische Handelsnetzwerke. Auch die Konflikte im Zuge der Reformation, die letztendlich zum Dreißigjährigen Krieg (1618-1648) führten, und die Entdeckung neuer Verkehrswege nach Vorder- und Hinterasien ebenso wie in die Neue Welt sind hier zu nennen.²²¹

Letztendlich erforderten die sich wandelnden gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse ab dem 15. und 16. Jahrhundert eine Flexibilität in der Handelspolitik der einzelnen Hansestädte, die sich immer weniger mit einer gegenseitigen Solidarität vereinen ließ.²²² Dennoch gab es durchaus Reorganisationsbemühungen, die im Jahr 1557 sogar in der Verabschiedung eines gemeinsamen Statutes, eines sogenannten Konföderationsnotels, mündeten.²²³ Jedoch führten die damit verbundenen Kosten und die zunehmenden Abhängigkeiten der Städte von den, bzw. Bedrängungen durch die, jeweiligen Territorialherren schnell zu einer Häufung von Austritten aus dem Hansebund.²²⁴ Mit der Berufung der Städte Hamburg, Bremen und Lübeck zu den permanenten Außenvertretern der Hanse (1629), die kurz darauf ein gemeinsames und langlebiges Defensivbündnis eingingen und damit faktisch die Interessenwahrer der Hanse waren, wurde die langsame Auflösung des mittelalterlichen Hansebundes eingeleitet, die im Jahr 1669 mit dem letzten Hansetag²²⁵ in Lübeck besiegelt wurde.²²⁶

²²⁰ Vgl. Hammel-Kiesow 2008, 99.

²²¹ Natürlich gab es noch eine Vielzahl weiterer regionaler- und überregionaler, politischer Entwicklungen deren jeweilige regionalen und stadthistorischen Bedeutungen hier aufgrund des Umfangs dieser Ausführungen nicht dargestellt werden sollen.

²²² Hammel-Kiesow, 97.

²²³ Siehe hierzu auch Selzer 2010, 117-119.

²²⁴ Jahnke 2012, 201ff.

²²⁵ Auf diesem letzten Hansetag erschienen persönlich nur die Vertreter der Städte Hamburg, Bremen, Lübeck, Danzig, Köln und Braunschweig. Rostock, Hildesheim und Osnabrück hatten schriftliche Vollmachten erteilt. Es kam allerdings zu keinen Beschlüssen oder Einigungen.

²²⁶ Vgl. Dollinger 2012, 481f. und 485ff.; Hammel-Kiesow 2008, 117-119; Jahnke 2012, 204f.

I.4.5. Hanse im Nordatlantik

Trotz der überschaubaren Literatur zu dem Thema Hanse im Nordatlantik ist eine relativ genaue Rekonstruktion dieses Aspektes der Hansegeschichte möglich. Die im Folgenden erwähnten wissenschaftlichen Arbeiten bilden nur eine Auswahl dieses großen Literaturfundus, der vom späten 19. Jahrhundert bis in die heutige Zeit reicht. Ein Großteil dieser Arbeiten beschäftigt sich allein mit der quellenbezogenen, historischen Aufarbeitung des Themas. Nur wenige, vor allem aus jüngster Zeit stammende Arbeiten beschäftigen sich auch mit der archäologischen Aufarbeitung desselben. Hauptsächlich in den letzten Jahren gab es hierzu Publikationen, die einen ersten fundierten Blick auf die archäologische Erforschung der hansisch geprägten Zeit der nordatlantischen Inselwelten liefern.²²⁷

Es zeigt sich also, dass innerhalb der Forschung eine starke Diskrepanz zwischen historisch fundiertem Wissen und archäologisch überprüften Fakten besteht. Dennoch bilden die Ergebnisse der im Folgenden vorgestellten älteren, wissenschaftlichen Arbeiten die Basis der neueren Forschungsansätze.

Das Gebiet und die Inseln des Nordatlantiks waren den Hansen bis in das frühe 15. Jahrhundert hinein, sowohl seemännisch als auch kaufmännisch, wohl wenig bekannt.²²⁸ Das norwegische Bergen entwickelte sich seit dem 12. Jahrhundert, aufgrund seines sicheren Hafens und seiner verkehrsgünstigen Lage, zum Hauptexporthafen des norwegischen Königreiches sowie zum zentralen Warenumschlagplatz des kontinentaleuropäischen Handels mit Nordeuropa.²²⁹ Das war auch der Grund, der die Stadt in der Vågenbucht seit dem 13. Jahrhunderts in den Fokus der Hansen rückte.²³⁰ Die Tatsache eines Direkthandelsverbotes für alle Gebiete nördlich von Bergen, zu denen auch die als Skattlanden (Schatzlande) der norwegischen Krone bezeichneten Inseln des Nordatlantiks gehörten, untermauert die herausragende Stellung Bergens für den norwegischen Außenhandel.²³¹ Das Segel- und Handelsverbot zu den Schatzlanden für alle Nichtnorweger wurde bereits unter König Håkon V. Magnusson im Jahr 1303 erlassen.²³² Im Jahr 1334 bestätigte es sein Nachfolger Magnus VII. Eriksson.²³³

Die Tatsache, dass solch ein Segel- und Handelsverbot königlich dekretiert wurde, zeigt deutlich eine Notwendigkeit für diese gesetzliche Regelung und lässt durchaus auch einen illegalen Handelsverkehr vermuten.²³⁴ Es liegt jedoch in der Natur des Schmuggels, also des illegalen Handels, keine Dokumente oder Belege zu hinterlassen, von daher ist es schwer nachzuvollziehen, inwiefern sich hansische Schiffer und Kaufleute hieran beteiligten.

Nachweislich wurde das Direkthandelsverbot erst im frühen 15. Jahrhundert offiziell ignoriert. So lassen sich z.B. frühestens ab dem Jahr 1413 englische Händler auf Island nachweisen.²³⁵ Da Island, nach Grönland, die zweitnördlichste Insel der norwegischen Schatzlande war, kann relativ sicher

²²⁷ Mehler 2009, 89-108; Mehler/Gardiner 2007, 385-427; Gardiner/Mehler 2010, 347-349; Arge/Mehler 2012, 175-186; Mehler/Gardiner 2013, 1-14.

²²⁸ Diese Aussage fußt auf der Tatsache, dass erst für die Zeit ab dem 15. Jahrhundert hansische Quellen hierzu Auskunft geben. Ob von einem früheren Schmuggel- bzw. illegalen hansischen Handel ausgegangen werden muss ist weder zu verifizieren noch zu falsifizieren.

²²⁹ Helle 1996, 12-15.

²³⁰ Nedkvitne 2013, 147.

²³¹ Bis zum Jahr 1262 waren die Inseln weitgehend eigenständig. Erst nach 1262 wurden sie in das norwegische Königreich integriert. Freundliche Mitteilung von Natascha Mehler (Deutsches Schiffahrtsmuseum).

²³² DI II, n. 176.

²³³ DI II, n. 522.

²³⁴ Diese Maßnahme sollten allerdings auch hauptsächlich Bergen als Handelszentrum stärken sowie den Handel mit den Nicht-Norwegern reglementieren. Vgl. Riis 2005, 35f.

²³⁵ *Annales Islandici*, 803-1430, 388 bis 390.

angenommen werden, dass nicht-norwegische Händler die Shetland Inseln und die Färöer Inseln zur selben Zeit oder kurze Zeit vorher offiziell ansegelten. Die Orkney Inseln bilden eine Ausnahme in diesem Handelssystem, da sie schon im 12. Jahrhundert einer direkten schottischen und nicht allein norwegischen Administration unterstanden.²³⁶

Der Grund für die Direktfahrten war vor allem wirtschaftlicher Natur. Die Waren des Nordens und hier besonders der Stock- oder Trockenfisch²³⁷ konnten auf diese Weise direkt vom Produzenten erworben und damit die Zwischenhändler- und Stapelgebühren in Norwegen umgangen werden. Dies ist ein Punkt der, wie noch erläutert werden wird, innerhalb des Hansebundes größere Kontroversen und Unstimmigkeiten auslösen sollte.

Die Hansestädte, die ab dem 15. Jahrhundert am meisten in den Handel mit den nordatlantischen Inseln eingebunden waren, waren Hamburg und Bremen.²³⁸ Allerdings sind noch weitere Hansestädte zu nennen, die ebenfalls in diesen Regionen handelten. Baasch nennt in seinem im Jahr 1889 erschienen Standardwerk „Zur Islandfahrt der Deutschen, namentlich der Hamburger, vom 15. bis 17. Jahrhundert“ neben den Händlern der Hansestädte Hamburg und Bremen auch jene aus Lübeck, Rostock, Wismar, Stralsund und Lüneburg.²³⁹ Einschränkend zu dieser Aufzählung erwähnt er, dass sich die Aussage auf einen Beschluss des Hansetages des Jahres 1489 bezieht, bei dem nur die wendischen Städte bedacht wurden. Daher fehlt in dieser Aufzählung die Stadt Danzig, die er jedoch an anderer Stelle seines Werkes ausführlich behandelt.

Weitere Städte waren z.B. Oldenburg, Stettin, Braunschweig und auch Stade.²⁴⁰ Der Handel Oldenburgs mit Island ist ausführlich in einem 1904 von Dietrich Kohl verfassten Aufsatz „Der oldenburgische-isländische Handel im 16. Jahrhundert“ beschrieben.²⁴¹

Stettin spielte ab dem Jahr 1561 eine Rolle im isländischen Schwefelhandel, da der dänische König Friedrich II. in diesem Jahr das Handelsmonopol für Schwefel²⁴² an das Stettiner Handelshaus des Stephan Loitz übertrug. Adolf E. Hofmeister erwähnt diesen Punkt in seinem im Jahr 2000 erschienenen Aufsatz „Hansische Kaufleute auf Island im 15. und 16. Jahrhundert“ und bezieht sich hierbei auf einen schon bei Baasch zu findenden Verweis.²⁴³

Braunschweig war ebenfalls im Nordatlantikhandel vertreten. Dies wird durch einen der frühesten bekannten Verluste eines Hanseschiffes in diesem Seegebiet belegt und Ludwig Hänselmann beschreibt diesen Umstand im Jahr 1890 in seinem Aufsatz „Braunschweiger und Bremer auf der Islandfahrt“.²⁴⁴

Für Baasch treten die Städte Lübeck und Danzig im Nordatlantikhandel dadurch hervor, da die ersten Hansehändler, die offiziell auf den nordatlantischen Inseln anlandeten, aus eben jenen Städten und nicht aus Bremen und Hamburg kamen. So seien Danziger Händler ab 1423 und Lübecker Händler ab dem Jahr 1442 auf Island nachweisbar.²⁴⁵

²³⁶ Donaldson 1983, 9.

²³⁷ Bis in die heutige Zeit ist Fisch und damit auch Trockenfisch ein wichtiges Handelsprodukt der Länder des nordatlantischen Raumes. Trockenfisch wird hauptsächlich aus Vertretern der Fischgattung der Dorschartigen, wie Kabeljau, Köhler, Schellfisch oder Leng gewonnen. Generell kann Trockenfisch auf zwei Arten hergestellt werden. Lässt man den Fisch z.B. ohne die Zugabe von Salz an der Luft trocknen spricht man heute von Stockfisch. Nutzt man neben der Lufttrocknung das Salz als weiteres Konservierungsmittel spricht man dagegen von Klippfisch. Der Name Klippfisch leitet sich von der Methode ab den Fisch auf Felsklippen liegend zu trocknen. Riis 2002, 180. Siehe auch Kapitel I.4.6. Anmerkung 313.

²³⁸ Die Kontakte beider Städte zu den Inseln werden in den folgenden Kapiteln II.1.1. und II.2.1. detailliert beschrieben.

²³⁹ Baasch 1889, 16.

²⁴⁰ Stade wird bei Baasch 1889, 102 erwähnt. Oldenburg war jedoch kein Hansemitglied.

²⁴¹ Kohl 1904, 34-53.

²⁴² Genaueres zum Schwefelhandel siehe unter Kapitel III.3.2.

²⁴³ Hofmeister 2000, 39.

²⁴⁴ Hänselmann 1890, 168-172. Siehe hierzu auch Kapitel VI.3.

²⁴⁵ Baasch 1889, 7.

Ähnliches beschreibt Hofmeister in einem 2001 erschienen Aufsatz.²⁴⁶ Er datiert darin den ersten gesicherten Nachweis eines hansischen, genauer eines Danziger Händlers auf Island auf das Jahr 1432 und bezieht sich hierbei auf die Arbeit von Kurt Forstreuter „Zu den Anfängen der hansischen Islandfahrt“ aus dem Jahr 1967.²⁴⁷ Natürlich schließt das einen früheren Handel nicht aus. So erwähnt Sigurður Skúlason in seinem „Beitrag zur Geschichte des Islandhandels“ aus dem Jahr 1938, dass bereits ab 1420 hansische Händler auf Island anzutreffen waren.²⁴⁸ Ebenso beschreibt dies Friederike Christiane Koch in ihrer im Jahr 1995 erschienenen Studie „Untersuchungen über den Aufenthalt von Isländern in Hamburg für den Zeitraum von 1520-1662“. Sie datiert allerdings den ersten Nachweis von Hamburger Händlern auf Island in das Jahr 1423.²⁴⁹

Laut der Arbeit von Klaus Friedland, „Der Hansische Shetlandhandel“ des Jahres 1973 sind ab 1415 hansische Händler auf den Shetland Inseln nachzuweisen.²⁵⁰ Er begründet dies mit dem 1416 auf dem Hansetag zu Lübeck beschlossenen Verbot einer Direktfahrt zu den Orkney Inseln, den Shetland Inseln und den Färöer Inseln.²⁵¹ Betrachtet man hierzu das Verbot der Islandfahrt oder vielmehr der Direktfahrt zu den Schatzlanden²⁵² durch den Kalmarer Unionskönig Erik VII. im Jahr 1425²⁵³, so bildet sich ein zeitlicher Rahmen von ca. 10 Jahren innerhalb dessen offenbar alle nordatlantischen Inseln, beginnend mit den Orkney Inseln über die Shetland und die Färöer Inseln bis nach Island, ihre Erstbesegelung durch Hansehändler erfahren haben.²⁵⁴

In den Hanserecessen der Jahre 1434/35 wird das Verbot der Islandfahrt geprüft, da durch die Brüggener Hansekaufleute Klage darüber geführt wurde, dass trotz älterer Verbote Vynlande, Orkenoy (Orkney Inseln) und Veroe (Färöer Inseln) angesegelt wurden.²⁵⁵ Ob in der Klage Vynlande tatsächlich Island bezeichnet, wie es Baasch, Forstreuter und Hofmeister, annehmen oder aber statt Hydland (Shetland) aus Unachtsamkeit Vynlande geschrieben wurde, wie es Friedland nahelegt, bleibt weiter unklar.²⁵⁶

Die offensichtliche Notwendigkeit sich mit diesem Thema auf einem Hansetag zu beschäftigen zeigt deutlich, dass in dieser Zeit das hansische Direkthandelsverbot aus dem Jahr 1415 und das Verbot von Erik VII. des Jahres 1425 offenbar so häufig umgangen worden sind, dass sich einzelne Hansemitglieder intern zur Klage hierüber gezwungen sahen. Offiziell erlaubte der norwegisch-dänische König Christian I. die Islandfahrt für die Hansen ab 1468 und einer seiner Nachfolger,

²⁴⁶ Hofmeister 2001, 20-50.

²⁴⁷ Forstreuter 1967, 111-119. Forstreuter's Quelle ist ein Eintrag des Danziger Schöffebuches aus dem Jahre 1435. Hierin wird die Islandfahrtfahrt es Danzigers Peter Dambeke in den Jahren 1432/33 beschrieben.

²⁴⁸ Skúlason 1938, 196f. Skúlason bezieht sich hier auf eine Quelle aus dem Jahr 1419 in der Kaufleuten eine Handels- und Fischereierlaubnis für die Westmänner Inseln und ganz Island gewährt wird (siehe DI IV, n. 331). Laut Skúlason verweist der verwendete Begriff kauplyd hierbei, nach der Aussage von Jón Þorkelsson, auf eine deutsche Herkunft der Kaufleute.

²⁴⁹ Koch 1995, 2. Die Autorin bezieht sich hier auf einen Eintrag in den „Hanserecessen“ (HR III.7, n. 455 §14). Es kam offenbar 1423 zu Konflikten zwischen Hamburgern und Kaufleuten von einem englischen Schiff aus Hull.

²⁵⁰ Friedland 1973, 68ff. Neben Bremen und Hamburg werden hier auch die Städte Rostock, Stralsund, Lübeck und Danzig als Herkunftsorte von Händlern erwähnt.

²⁵¹ „Else to Orkenen, to Hydlande unde to Ver“ (HR I.6, n. 262 §89).

²⁵² „Helliglandd, Finndtmarckit, Issland och annden“ (HUB VI, n. 582).

²⁵³ Dieses Verbot richtet sich gegen eine offenbar vor 1425 einsetzende Direktfahrt ausländischer, also auch hansischer Händler. Die Quelle spricht von „Thijdske och andre udlenndske mennd“ (HUB VI, n. 582).

²⁵⁴ Für das Jahr 1419 findet sich ein Eintrag in den „Hansischen Urkundenblättern“ der die „Geltendmachung ererbter Schuldforderungen [...] an das Kapitel und die Diocese der Orkney (Inseln)“ (HUB VI, n. 255) durch die Witwe des Lübecker Händlers Hinrich Sparke beinhaltet. Dieser hatte offenbar schon länger auf den Orkney Inseln gehandelt und die dortigen Bischöfe mit Waren versorgt welche diese noch zu bezahlen hatten.

²⁵⁵ HR II.1, n. 393 §12.

²⁵⁶ Baasch 1889, 7 und Friedland 1973, 69. Der Recess beschreibt in der Klageantwort jedoch das „nemand in Islande seghelen schal etc., dat wille wii bii de stede bringhen unde in den olden recessen“ (HR II.1, n. 395 §10). Somit schien zumindest der Schreiber der Klageantwort Vynlande mit Island gleichzusetzen.

Friedrich I., erneuerte dieses Privileg im Jahr 1524.²⁵⁷ Nach dem Tod Christian I. (1481) sandte der norwegische Reichsrat jedoch noch im selben Jahr ein Schreiben an Lübeck, in dem er darum ersuchte, die Direktfahrt hansischer, vor allem Hamburger Händler, nach Island zu verbieten.²⁵⁸ Diesem Ersuchen wurde auch, zumindest formell, entsprochen.²⁵⁹ In den Hanserezessen findet sich darüber hinaus ein Eintrag aus dem Jahr 1486 über eine Klage einiger Lübecker Händler gegen Danziger Händler, welche trotz Verbotes direkt nach Island und zu den Färöer Inseln fuhren.²⁶⁰ Anschließend bestätigten die Hansetage der Jahre 1487 und 1489 ebenfalls ein Verbot der Islandfahrt, das 1496 und 1498 jedoch wieder ausgesetzt wurde.²⁶¹ Die Shetland und Orkney Inseln waren bereits unter Christian I. in den Jahren 1468/69 dem Einfluss der norwegisch-dänischen Krone entzogen worden, da sie als Mitgift für die Heirat seiner Tochter Margarethe mit dem schottischen König Jakob III. dienten.²⁶² Unabhängig davon wurde die Direktfahrt zu den Shetland Inseln zusammen mit den Färöer Inseln wiederum auf dem Hansetag zu Bremen im Jahr 1496 verboten.²⁶³ Interessant ist hierzu ein Erlass des norwegisch-dänischen Königs Johann I. von 1490, in dem er niederländischen Händlern, im Besonderen jenen aus Amsterdam, das Handelsrecht in Bergen, Hetland (Shetland) und Island gewährt. Er erwähnt darin ausdrücklich, dass dieses Recht gleich dem der Kaufleute der tydske also deutschen Hanse sei.²⁶⁴ Das erlaubt wiederum den Rückschluss, dass offenbar für Johann I. die Handelsprivilegien der Hansekaufleute auf Island, entgegen der 9 Jahre zuvor vom norwegischen Reichsrat dargelegten Ansicht, durchaus existent und aktuell waren.²⁶⁵ Die Tatsache, dass Johann I. Handelsprivilegien für die Inselgruppe Hetland/Shetland erteilte, die offiziell nicht mehr zu seinem Herrschaftsgebiet gehörte, ist allerdings irritierend und relativiert sich weder durch den im selben Jahr vereinbarten Freihandelsvertrag²⁶⁶ mit König Heinrich VII. von England noch durch den im Jahr 1492 vereinbarten Freihandelsvertrag mit König Jakob IV. von Schottland.²⁶⁷

Die interne hansische Politik von Durchsetzung und Ignorierung bestehender Handelsverbote mit den nordatlantischen Inseln ist, wie gezeigt wurde, teilweise widersprüchlich. Offenbar wurde das Thema eines Verbotes aber immer wieder von Kaufleuten aus den Bergener, Brüggener und Londoner Hansekontoren angestoßen, die ihrer Stapelrechte konkret oder aber die Institution des Stapelrechts generell gefährdet sahen.²⁶⁸ Auch setzten die norwegisch-dänischen Könige aus machtpolitischen Gründen immer wieder temporäre, punktuelle oder auch generelle Handelsverbote sowie Beschränkungen durch. So verbot neben den schon genannten Königen Håkon V. Magnusson (1303), Magnus VII. Eriksson (1334) und Erik VII. (1425) auch Christian II. im Jahr

²⁵⁷ Koch 1995, 365ff.

²⁵⁸ HR III.1, n.351.

²⁵⁹ „Na besprake ward den Hamborgeren gesecht [...] dat de Islandessche reyse van den Hamborgeren mochte afgesteld werden“ (HR III.1, n.365 §42).

²⁶⁰ HR III.2, n. 54.

²⁶¹ Friedland 1973, 69.

²⁶² Siehe hierzu Kapitel III.1.

²⁶³ Vgl. HR III.3, n. 353 §87 und n. 356 §2

²⁶⁴ Siehe Friedland 1973, 69; Friedland 1983, 89 und DN VI.2, n. 609: „Kong Hans tilstaar de Hollandske Stæder og især Amsterdam Ret til at besøge og handle paa hans Riger, navnlig paa Bergen, Hetland og Island, paa samme Betingelser som Kjøbmandene af den Tydske Hanse.“

²⁶⁵ Diese Unstimmigkeiten werden schon von Friedland 1973, 69 und Friedland 1983, 89 beschrieben. Sie passen allerdings gut zu den verworrenen Beschreibungen von Handelsverboten und Handelsprivilegien in jener Zeit.

²⁶⁶ Die genannten Freihandelsverträge meinen Verträge welche den freien Handel und die freie Niederlassung von Untertanen im Herrschaftsbiet des jeweils anderen Souveräns gegen Zahlung von Abgaben gewährten. Wichtig ist dies vor allem für den Island- und Bergenhandel. Vgl.: Riis 2005, 39.

²⁶⁷ Eine Erklärung für das Vorgehen König Johann I. könnte darin liegen, dass die Shetland Inseln der schottischen Krone im Jahr 1469 lediglich als Pfand übergeben wurden und sich die norwegisch-dänischen Könige durchaus noch als legitime Herrscher betrachteten. Vgl.: Robberstad 1983, 54 und Kapitel III.1.

²⁶⁸ Forstreuter 1967, 117.

1515 den Direkthandel komplett. Christian III. verbot im Jahr 1542 die Winterlage für alle Ausländer²⁶⁹ auf Island und verpachtete ganz Island 1547 sogar für 10 Jahre an den Rat von Kopenhagen.²⁷⁰ Friedrich II. untersagte den Hamburgern ab dem Jahr 1573 für 5 Jahre jeglichen Handel in seinem Reich und Christian IV. beendete ab 1602 jedweden nicht-dänischen Handel mit Island sowie den Färöer Inseln. Auch bestätigte er im Jahr 1619 die alleinigen Handelsprivilegien der in Kopenhagen ansässigen Isländischen (Handels-) Companie.²⁷¹

Es ist jedoch anzumerken, dass mit dem Verbot durch Christian IV. der hansische Handel mit Island und den Färöer Inseln nicht abrupt endete. So unterhielt Hamburg noch lange einen Prokurator in Kopenhagen und die Isländische Kompanie beschäftigte wiederum einen Faktor in Hamburg.²⁷² Dänische Händler bedienten sich ebenfalls noch bis in die 20er Jahre des 17. Jahrhunderts der Ortskenntnisse und des seemännischen Wissens vor allem der Hamburger Händler sowie deren Schiffern. Auch nutzten die Dänen bis zur Eröffnung des Glücksburger Stapels Hamburg als Stapelplatz für isländischen Waren.²⁷³

Anders als auf Island und den Färöer Inseln neigte sich der Shetlandhandel ehemals hansischer Städte letztendlich erst nach dem Jahr 1700 seinem Ende entgegen. Dies hatte politische sowie finanzielle Gründe und wurde unter anderen mit einer ab 1661 einsetzenden, systematischen Erhöhung der Einfuhrsteuern auf z.B. Salz, Fischereizubehör oder auch Holzprodukten angestrebt. Durch solche und andere Einschränkungen sollte der Handel für hansische Kaufleute langfristig unrentabel werden, um diese letztendlich durch englische und schottische Handelsmonopolisten ersetzen zu können.²⁷⁴ Besonders die Einfuhrsteuer auf Salz, welches von den hansischen Händlern zur Fischkonservierung nach Shetland eingeführt und vorher meist in Schottland gekauft wurde, führte zu einer finanziellen Doppelbelastung der Händler. Diese mussten das Salz erst in Schottland erwerben, um dann auf den zu Schottland gehörenden Shetland Inseln für genau dieses Salz Einfuhrsteuer zu zahlen.²⁷⁵

Innerhansische Probleme und europäische Kriegsgeschehnisse führten dann ab dem späten 17. Jahrhundert zu einer langsamen Auflösung der hansischen Handels- und der Fischereiinteressen auf den Shetland Inseln.²⁷⁶ Mit dem letzten Hansetag, der im Jahr 1669 in Lübeck abgehalten wurde und in dessen Folge die Städte Hamburg, Lübeck und Bremen als Keimzellen des späteren hanseatischen Bundes fungierten, endete allmählich die Zeit der Hanse und damit auch des hansischen Nordatlantikhandels.²⁷⁷

Bisher ist eine umfassende Differenzierung und Aufzählung aller beteiligten Hansestädte sowie Hansehändler des späthansischen Nordatlantikhandels nicht abschließend möglich.²⁷⁸ Daher bilden,

²⁶⁹ Ein Verbot der Winterlage sollte verhindern, dass Händler zum einen ihre Waren im Winter zu übersteuerten Preisen verkaufen und zum anderen sich auch keinen zeitlichen Vorteil im darauffolgenden Jahr vor ihren Konkurrenten verschaffen konnten. Das Winterlageverbot findet sich bereits in einem Althingbeschluss von 1481 (Koch 1995, 366). Siehe auch DI VI, n. 617.

²⁷⁰ Baasch 1889, 33. Koch erwähnt diesen Fakt ebenfalls. Sie spricht jedoch davon, dass nur einzelne Häfen auf Island für 10 Jahre an den Rat und den Bürgermeister von Kopenhagen verpachtet wurden (Koch 1995, 370).

²⁷¹ Koch 1995, 373.

²⁷² Beide vertraten die Handelsinteressen des jeweils anderen. In Kopenhagen hatte z.B. Johann Ölrich das Amt des Prokurators von 1635-1640 inne. Vgl. Witzendorff 1955, 143. In Hamburg fungierte z.B. im Jahr 1645 Adolf Sontomp als Faktor für die Isländische Kompanie. Vgl. Loose 1968, 148f.

²⁷³ Vgl. Baasch 1889, 51 und Koch 1995, 373f. Zu der herausragenden Bedeutung von Hamburg für den Islandhandel siehe Kapitel II.2.1. und III.3.1.

²⁷⁴ Smith 1984, 39.

²⁷⁵ Friedland 1995a, 198.

²⁷⁶ Smith 1984, 39-45. Siehe auch III.1. und III.1.2. Zur Fischerei in diesem Seegebiet siehe Kapitel I.4.7.

²⁷⁷ Hammel-Kiesow 2008, 117ff. und Ressel 2012, 173f.

²⁷⁸ Der Hauptgrund hierfür ist die sehr umfangreiche und bisher kaum ausgewertete Menge an hansestädtischen Archivalien zu diesem Thema.

neben den Städten Bremen und Hamburg, andere Städte wie Lübeck, Danzig, Rostock, Wismar, Stralsund, Lüneburg, Stettin, Braunschweig, Stade, Kampen, Deventer und Oldenburg nur eine erste Auswahl, die vorerst allein auf ihrer Erwähnung in der unterschiedlichen Forschungsliteratur basiert.²⁷⁹

I.4.6. Handel der Hanse im Nordatlantik

Um sich mit der Struktur und der Organisation des hansischen Nordatlantikhandels intensiver zu befassen, sind die in Kapitel I.4.5. genannten Arbeiten ebenfalls grundlegend. Darüber hinaus ist hier die Arbeit von Otto Röhlk aus dem Jahr 1935 über die „Hansisch-Norwegische Handelspolitik im 16. Jahrhundert“ zu nennen, welche trotz ihres entstehungszeitlich bedingten, „deutschlastigen“ Grundtenors eine wichtige Arbeit zur Handelspolitik der Späthansezeit in Nordeuropa darstellt.²⁸⁰ Die Handelssaison für die Fahrten zu den nordatlantischen Inseln lag zwischen den Monaten März und Oktober. Während ursprünglich von den Händlern meist nur eine Fahrt pro Saison unternommen wurde, steigerte sich diese Zahl im 17. Jahrhundert, zumindest für die Shetlandfahrt, auf bis zu drei Handelsfahrten pro Jahr.²⁸¹ Dennoch kann davon ausgegangen werden, dass die überwiegende Zahl der hansischen Händler bis in das 17. Jahrhundert hinein lediglich eine Handelsfahrt pro Saison zu den nordatlantischen Inseln unternahm. Da man allein für die Hinfahrt von Bremen oder Hamburg mit einer durchschnittlichen Dauer von ca. 2 Wochen zu den Shetland Insel und bis zu 4 Wochen nach Island rechnen musste, ist von einer häufigen Mehrfachsegelation auf diesen Routen abzusehen.²⁸² Natürlich gibt es zu den genannten durchschnittlichen Reiselängen auch Ausnahmen. So fuhr ein Handelsschiff im Jahr 1551 in nur 4 Tagen von Bremen in den Bressay Sound auf den Shetland Inseln.²⁸³ Ein anderes Schiff benötigte dagegen 11 Wochen im Jahr 1569 von Island nach Bremen.²⁸⁴ Dennoch erreichte dieses Schiff voll beladen den Bremer Hafen. Im Jahr 1539 irrte ein Hamburger Handelsschiff 18 Wochen in der See unter Grönland umher, da der Schiffer Island verfehlte und offenbar auch nicht mehr finden konnte.²⁸⁵ Man darf jedoch davon ausgehen, dass es sich hierbei um Sonderfälle handelte, die auf menschliches Versagen oder aber widrige Wetterbedingungen zurückzuführen waren.

Ein hansisches Schiff auf Shetlandfahrt hatte im 16. Jahrhundert eine durchschnittliche Größe von 40 Last²⁸⁶ und eine Besatzung von 10 bis 20 Mann.²⁸⁷ Dagegen wiesen hansischen Schiffe des 16. Jahrhunderts auf Islandfahrt durchschnittlich etwa 60 Last auf, hatten jedoch ebenfalls eine Mannschaftsstärke von 10 bis 20 Mann.²⁸⁸ Über die hansischen Schiffe auf Färöerfahrt ist wenig bekannt.²⁸⁹

²⁷⁹ Oldenburg ist als einzige dieser Städte nicht als Hansemitglied anzusprechen. Siehe Bracker 1989a, 682. Dennoch war Oldenburg im Islandhandel sehr aktiv. Siehe Kapitel III.3.1.3. Zu den genannten Städten siehe z.B. Baasch 1889, 16 und 102; Kohl 1904, 34-53; Hänselmann 1890, 168-172 und Friedland 1973, 71.

²⁸⁰ Siehe Röhlk 1935.

²⁸¹ Müller 1975, 120.

²⁸² Abhängig von den natürlichen Bedingungen, sowie der Zahl der Zwischenhandelsstationen und der jeweiligen Liegezeiten in den Häfen bzw. auf den Inseln selbst, kann hier durchaus von einer mehrmonatigen Gesamtreise ausgegangen werden.

²⁸³ Focke 1916, 99.

²⁸⁴ „Sie haben große Noht von victualien gelitten, indem sie Elf Wochen in See gewesen und 14 Tage Regenwasser getruncken“ (zitiert nach Hertzberg 1924, 36f.).

²⁸⁵ Baasch 1889, 96.

²⁸⁶ Genaueres zum Terminus *Last* siehe dieses Kapitel.

²⁸⁷ Friedland 1973, 73. Es sind für das 16. Jahrhundert allerdings auch Bremer Schiffe mit 100 Last nachweisbar. Zu Mannschaftsstärken in der hansischen Nordatlantikfahrt siehe Kapitel IV.2.

²⁸⁸ Baasch 1889, 100f. und Ehrenberg 1899, 21f. Zur hansischen Seefahrt im Nordatlantik siehe Kapitel IV.2. und IV.3.

²⁸⁹ Siehe hierzu Kapitel II.2.3.

Für die Schiffe auf Shetlandfahrt wird wiederum im 17. Jahrhundert ein Durchschnittswert von 25 Last angenommen.²⁹⁰ Somit kann hier also von einer Verringerung der Schiffsgrößen gesprochen werden. Ob gleiches auch für die Handelsschiffe auf Islandfahrt gilt, ist bisher nicht zu bestätigen.²⁹¹ Im Allgemeinen scheint das Risiko einer Nordatlantikfahrt berechenbar genug gewesen zu sein, um ab der Mitte des 16. Jahrhunderts jährlich bis zu sieben Bremer Handelsfahrer auf den Shetland Inseln²⁹² und 10 bis 15, maximal jedoch 21, Hamburger Handelsfahrer²⁹³ auf Island anzutreffen. Im selben Zeitraum fanden sich auch durchschnittlich 2 bis maximal 3 Hamburger Handelsfahrer auf den Färöer Inseln.²⁹⁴ Im 17. Jahrhundert lassen sich auf den Shetland Inseln durchschnittlich neun hansische Schiffe und im Jahr 1647 sogar allein 14 Hamburger Schiffe nachweisen.²⁹⁵ Die Anzahl der Schiffe aus anderen Hansestädten ist nicht leicht zu ermitteln, jedoch wird ihre Anzahl auf Grund der Dominanz der Bremer auf Shetland Inseln und der Hamburger auf Island und den Färöer Inseln gering gewesen sein. So sind für das Jahr 1558 z.B. Hamburger Schiffe in 15 isländischen Häfen nachzuweisen, während im selben Jahr Bremer, Lübecker und Stader Schiffe zusammen insgesamt nur acht Häfen anfahren.²⁹⁶ In einem Bericht aus den Jahren 1560/61 beklagt sich ein Bremer Händler gar über die enorme Menge an Bremer und Hamburger Schiffen in den Häfen der Shetland Inseln.²⁹⁷

Allgemein nutzen die Händler zwei Haupthandelsrouten nach Norden, eine westliche entlang der südlichen Nordseeküste unter England und Schottland zu den Shetland Inseln und eine östliche unter Jütland und Südnorwegen entlang bis Bergen, um dann direkt zu den Shetland Inseln zu gelangen.²⁹⁸ Hierfür sind hauptsächlich zwei Gründe anzuführen. Zum einen führen die Seefahrer des Hoch- und Spätmittelalters traditionell unter Land also in Sichtweiten der Küsten und bedienen sich hierbei zur Ortsbestimmung fixer Landmarken sowie künstlicher Seezeichen²⁹⁹ (siehe Anhang C | Karte I). Segelanweisungen als navigatorische Hilfsmittel, die sich auf eben solche Landmarken aber auch Lotungstiefen und die Anzahl von Reisetagen bezogen, waren im nordeuropäischen Raum spätestens seit dem 9. Jahrhundert bekannt und erst mit dem Aufkommen des Magnetkompasses in Nordeuropa ab dem späten 12. Jahrhundert erhielten die Seefahrer jener Zeiten einen präziser Richtungsanzeiger.³⁰⁰ Andere nautische Hilfsmittel, wie Seekarten oder Jakobsstab, fanden erst ab dem 15./16. Jahrhundert regelmäßige Verwendung auf hansischen Schiffen.³⁰¹ Ein zweiter Grund war der Zwischenhandel der Kaufleute in den Hafenstädten. So war es gängige Praxis, dass Kaufleute und Schiffer Zwischenstationen z.B. in London, Hull oder Edinburgh bzw. in Ribe, Tønsberg oder Bergen einlegten, um Warenbestellungen zu löschen und/oder neue Waren aufzunehmen.³⁰² Die jeweiligen Liegezeiten in den Häfen verlängerten dabei natürlich die Gesamtreisezeit.

Das finanzielle Risiko einer solchen Handelsreise konnte dadurch minimiert werden, dass mehrere Händler und Schiffer verschiedene Anteile an der Ladung eines oder mehrerer Schiffe hielten und

²⁹⁰ Friedland 1973, 74; Reißmann 1975, 71f.; Hofmeister 2018 (unpubl.); Lorenzen-Schmidt 2018 (unpubl.).

²⁹¹ Siehe hierzu auch Kapitel III.3.2.

²⁹² Siehe Friedland 1973, 74f. und Müller 1975, 121.

²⁹³ So geschehen in den Jahren 1591 und 1602. Vgl. Ehrenberg 1899, 19.

²⁹⁴ Siehe Kapitel II.2.3.

²⁹⁵ Smith 1984, 12.

²⁹⁶ Baasch 1889, 102. Genaueres hierzu siehe Kapitel III.3.1.

²⁹⁷ Friedland 1973, 74f. Genaueres hierzu siehe Kapitel III.1.1.

²⁹⁸ Siehe hierzu Friedland 1973, 72.

²⁹⁹ Schnall 1997, 373f. Siehe auch Kapitel IV.1. und IV.3.

³⁰⁰ Schnall 1997, 376; Peplow 2014, 11-13.

³⁰¹ Schnall 1989, 73. Speziell für den Ostseeraum siehe Peplow 2014, 10-30. Zu Navigation in der hansischen Seefahrt siehe auch Kapitel IV.2.

³⁰² Zur Struktur und Organisation der Handelsreisen siehe Kapitel I.4.4.

damit eine *selschop/maschop* bildeten.³⁰³ So hielt z.B. der Bremer Ratsherr und Händler Hinrik Salomon im Jahr 1569 Anteile an den Ladungen mindestens zweier Handelsschiffe auf Islandfahrt.³⁰⁴ Auch schlossen sich Händler zu Handelsgruppen oder Fahrt- bzw. Händlergemeinschaften zusammen, um über mehrere Jahre hinweg gemeinsam Handel an bestimmten Handelsplätzen auf den nordatlantischen Inseln zu treiben. Dabei war nur eine Person Pächter eines bestimmten Handelsplatzes, jedoch fuhr diese Person, zusammen mit den anderen Partnern seiner Händlergemeinschaft, regelmäßig zu diesem Handelsplatz.³⁰⁵ Somit konnte das finanzielle Risiko besser verteilt werden, wobei aber auch der Reingewinn der einzelnen Händler verringert wurde.

Generell spielten die hansischen Händler durch ihre jährlichen Fahrten eine große Bedeutung für die grundlegende Versorgung der Insulaner mit Getreide, Bier, weiteren Lebensmitteln und allgemeinen Bedarfsgegenständen. Teilweise waren die Handelsrechte der Händler auch an diese Versorgungspflicht gebunden.³⁰⁶ Norwegen selbst war ab dem 14. Jahrhundert dringend auf englische und hansische Getreideimporte zur Versorgung seiner Bevölkerung angewiesen, wodurch sich natürlich auch eine Getreideversorgung der Schatzlande durch norwegische Händler erschwerte.³⁰⁷ Dieser Punkt wird den ausländischen oder nicht-norwegischen Händlern durchaus das Wohlwollen und die Kooperation der insularen Bevölkerung bei Ihrem zuerst rechtswidrigen Direkthandel eingebracht haben.

Das Haupthandelsgut des Nordens war Fisch.³⁰⁸ Dieser wurde, vor allem als Trockenfisch, von den Inseln und aus Bergen in unterschiedlichsten Varianten ausgeführt. Am bekanntesten waren die Varianten Rundfisch und Rotscher. Rundfisch bezeichnete zwei kopflose und ausgenommene Fischkörper welche man an den Schwänzen zusammenband und auf einem Holzgestell trocknete. Die Form des Fisches blieb dabei erhalten. Der Rotscher dagegen bezeichnete einen bis zum Schwanz gespalten Fischleib, welcher dann ebenfalls auf einem Gestell trocknete.³⁰⁹ Diese beiden Varianten wurden hauptsächlich über Bergen verhandelt. Die Vermischung von Bergener Fisch mit Island- und Shetlandfisch³¹⁰, durch vornehmlich Bremer Kaufleute, führte jedoch häufig zu Klagen hansischer Handelskonkurrenten.³¹¹ Ob diese Vermischung verschiedene Qualitätsstandards kaschieren oder den Preis „drücken“ sollte, kann hier nicht abschließend geklärt werden. Offenbar war dieses Problem aber derart signifikant, dass im Jahr 1489 eine Art hansische Normierung der Trockenfischproduktion beschlossen wurde, um Bergen und Nicht-Bergener Fisch besser trennen zu können.³¹² Diese Normierung beinhaltete, dass Island- und Shetlandfisch nur noch gevlacket, also mit gespaltenen Bauchlappen und bäuchlings liegend getrocknet, produziert werden sollte.³¹³ Langfristig konnte der Fisch von den nordatlantischen Inseln aufgrund des Direkthandels günstiger

³⁰³ Genaueres hierzu siehe Kapitel I.4.4.

³⁰⁴ Eines dieser Schiffe war jenes das im Jahr 1569 mit 11 Wochen Verspätung von Island kommend in Bremen einlief. Hertzberg 1924, 36.

³⁰⁵ Auch konnten Händler lediglich als Anteilseigner der Waren welche verhandelt wurden auftreten ohne jedoch ihre Heimatstadt verlassen zu müssen. Der von Hinrik Salomon beschriebene Fall aus dem Jahr 1569 bestätigt dies. Vgl. hierzu auch Hofmeister 2018 (unpubl.).

³⁰⁶ Vgl. auch Kapitel III.1.1.2., III.2.2., III.3.1.

³⁰⁷ Riis 2005, 34f.

³⁰⁸ Siehe hierzu Kapitel I.4.5.

³⁰⁹ Siehe hierzu Friedland 1973, 78.

³¹⁰ Über speziell als „von den Färöer Inseln stammend“ bezeichneten Fisch geben die historischen Quellen bisher keine Auskunft. Siehe auch Kapitel III.2.2.

³¹¹ Müller 1928, 44.

³¹² „Item de Bergerfarer sollen ok nicht menghen Hithlander vysch mangkt den Bergerfisch, schollen ok mit ernste darvor wesen, dat de Hithlander visch moge gevlaket werden unnd nicht runte vor rothscher vorkofft“ (HR III.3, n.353 §153).

³¹³ Friedland 1973, 78. Diesem, als Klippfisch bezeichneten Produkt, wurden die Bauchgräten sowie das Rückgrat entfernt. Jedoch blieb der Körper dabei zusammenhängend. Anschließend wurde der Fisch mit Salz eingerieben was ihm zusätzlich zur Lufttrocknung Wasser entzog. Siehe hierzu auch Kapitel I.4.5. Anmerkung 237.

als der Bergenfisch an den Verbraucher verkauft werden, da in Bergen diverse preissteigernde Abgaben wie z.B. die Stapelgebühren auf den Endpreis aufgeschlagen werden mussten.

Für die Inseln spielte Fisch eine derart wichtige Rolle, dass er auch als Währung fungierte. Zwar bildete der dänische Reichstaler, zumindest für Island und wohl auch die Färöer Inseln, den Wertmesser des Verrechnungstauschhandels, jedoch war die Münze als solches hier nur sehr selten anzutreffen.³¹⁴ Ein konkretes Beispiel für die Verrechnung von Schulden der Konsumenten mit der Ersatzwährung Fisch findet sich in einem Schuldbuch eines Bremer Islandfahrers aus dem Jahre 1558.³¹⁵ Hierbei wurde mit den Einheiten Wete und Fordung gearbeitet, wobei 1 Wete gleich 8 Fordungen beinhaltet und 1 Fordung mit 5 Fischen bzw. 10 Pfund Fisch veranschlagt war. Insgesamt bezifferten sich die Rückstände des Händlers, die dieser von seinen Schuldnern für das Jahr 1558 einzutreiben hatte, auf 150 Weten also 6000 Fische oder 12000 Pfund bzw. 6000 kg Fisch.³¹⁶

Allgemein wurden die Grundpreise für Handelswaren am Beginn der Saison durch die königlichen Bevollmächtigten auf den nordatlantischen Inseln festgelegt.³¹⁷ Diese forderten die nötigen Zollabgaben ein und teilten, falls dies nötig wurde, den Händlern auch Handelsorte zu.³¹⁸ Ebenso wurden sie als Schlichter oder Ordnungsinstanz bei Streitigkeiten bemüht. Die Händler selbst nutzten auf den Inseln sogenannte Buden, welche aus Stein, Holz oder auch Torf erbaute Gebäude waren und in denen sie ihre Waren lagerten.³¹⁹ Ab dem Jahr 1468 etablierte sich unter Christian I., zumindest für Island und die Färöer Inseln, der königliche Lizenzhandel.³²⁰ Hierbei mussten die Händler für das Recht auf den Inseln Handel treiben zu können eine Handelslizenz erwerben, was wiederum von den königlichen Bevollmächtigten auf den Inseln überwacht wurde. Für die Shetland Inseln ist dagegen kein solcher Lizenzhandel nachzuweisen.³²¹ Die schottische Krone sicherte ihrer Einnahmen hier offenbar durch Ein- und Ausfuhrsteuern auf verschiedene Waren.³²² Der dänische König Friedrich II. verschärfte während seiner Regierungszeit (1559-1588) die Lizenzvergabe für Island, so dass fortan verstärkt Handelslizenzen für einzelne Häfen, Plätze und Inseln an Händler vergeben wurden.³²³

Für den direkten Handel zwischen Hansehändler und Abnehmer bot sich das sogenannte Ausreedesystem an.³²⁴ Man kann hier von einem Kreditgeschäft sprechen, bei dem Waren durch die Abnehmer auf Kredit erstanden und die dadurch entstandene Schuld im Folgejahr, wie es schon oben an dem Beispiel des Schuldbuches eines Bremer Islandfahrers aus dem Jahr 1558 gezeigt wurde, mit einem vorgegebenen Fischbetrag an den Händler ausgezahlt werden musste. Der Nachteil dieses Systems für die Abnehmer/Konsumenten wird durch die steigende Abhängigkeit derselben vom Händler deutlich. Konnten die Abnehmer ihre Schulden im Folgejahr aufgrund ausbleibender Fischereierfolge oder sonstiger Krisen nicht zahlen, wurden diese zu den neuen

³¹⁴ Entholt/Beutin 1937, 15.

³¹⁵ Hofmeister 2001, 20-50.

³¹⁶ Hofmeister 2001, 34f. Dieser Schuldsomme hatte wohl etwa einen Gegenwert von ca. 480 Gulden. Siehe Hofmeister 2001, 36 (Anmerkung 78).

³¹⁷ Entholt/Beutin 1937, 15 und Friedland 1973, 70f.

³¹⁸ Diese Praxis ist 1560 für die Shetland Inseln überliefert. Hier nannte der königliche Bevollmächtigte Olaf Sinclair einem Bremer Händler mehrere Handelsorte die dieser Anlaufen konnte. Siehe auch Kapitel III.1.1.

³¹⁹ Zu Händlerbuden siehe Kapitel III.1.1., III.2.1. und III.3.1.

³²⁰ Müller 1928, 43.

³²¹ Die Shetland Inseln gehörten ab dem Jahr 1469 bereits zum schottischen Königreich. Siehe Kapitel III.1.

³²² Vgl. Kapitel III.1.2.

³²³ Baasch 1889, 44; Skúlason 1938, 218.

³²⁴ Dieses System war „ein im skandinavischen Wirtschaftsbereich oft angewandtes Verfahren [...] ein primitives und personengebundenes Wechselgeschäft auf der Basis des bargeldlosen Gütertauschs“ (Friedland 1973, 77).

Schulden hinzuaddiert.³²⁵ Der personengebundene Lizenzhandel und die sich damit etablierende Monopolstellung einzelner Händler in bestimmten Regionen der nordatlantischen Inseln verstärkte die Benachteiligung der Konsumenten Zusehens, da diese nur schwer auf das Warenangebot anderer Händler ausweichen konnten. Allerdings begaben sich auch die Händler in eine Abhängigkeit, denn sie waren zu den jährlichen Handelsfahrten gezwungen, wollten sie ihre Schulden eintreiben und ihrer Pflicht zur Versorgung der Einheimischen nachkommen. Kamen sie dieser Pflicht nicht nach, konnte ihnen durchaus das Handelsrecht für bestimmte Regionen entzogen werden.³²⁶

Der tatsächliche wirtschaftliche Niederschlag des Nordatlantikhandels für die Hansestädte, besonders für Bremen und Hamburg, ist nicht detailliert darzustellen. Dazu müssten präzise und stadtübergreifende Analysen der späthansezeitlichen Im- und Exporte basierend auf den historischen Schriftquellen der einzelnen Städte vorgenommen werden. Dies wurde hier aus zwei Gründen nicht getan. Zum einen beschäftigt sich die vorliegende Studie primär mit der hansischen Schifffahrt und nicht mit dem hansischen Handel im nordatlantischen Raum. Zum anderen erlaubt die geringe bisher bearbeitete Quellengrundlage zum hansischen Handel in diesem geographischen Raum keine umfassenden Analysen hierzu.³²⁷

Die Tatsache, dass der nordatlantische Handel über zwei Jahrhunderte aufrechterhalten und oft entgegen der Interessen anderer Institutionen, wie dem Stapel in Bergen oder den königlichen Verboten, vorangetrieben wurde, zeigt jedoch dessen Wichtigkeit. Stockfisch und später shetländischer Hering³²⁸ als Fastenspeise aber auch günstiger Fleischersatz waren wertvolle Handelsprodukte deren Import reichlich Gewinn versprach. Wenn auch die gesamtstädtische Relevanz des hansischen Nordatlantikhandels schwer zu fassen ist, so ist doch dessen hervorgehobene Rolle für die jeweiligen Händler klar zu erkennen. Häufig genug steckte nicht unerhebliches Kapital der Händler in den wirtschaftlichen Unternehmungen auf den nordatlantischen Inseln. Die Händler waren also schon aus Eigeninteresse angehalten, den Handel mit den nordischen Regionen aufrechtzuerhalten und voranzutreiben. Dies führte in Hamburg und Oldenburg zu der Gründung städtischer Handelsgesellschaften und religiöser Bruderschaften, die sich speziell dem Island- aber auch dem Färöer- und Shetlandhandel verpflichteten.³²⁹ In anderen Hansestädten, wie Bremen, gab es zwar keine organisierte nordatlantische Händlerlobby, allerdings traten die Kaufleute auch hier zusammen auf, wenn es darum ging gemeinsame Handelsinteressen zu vertreten.³³⁰

Da in einigen der nachfolgenden Kapitel hansezeitliche Gewichts- und Maßangaben unterschiedlicher Art erwähnt werden, sollen hier zu diesem Thema noch einige Erläuterungen genannt sein. Hansezeitliche Gewichts- und Maßangaben unterschieden sich je nach Region, Stadt und Land deutlich voneinander. Daher ist es kaum möglich mittelalterliche und frühneuzeitliche Gewichts- und Mengenangaben in das heute gebräuchliche metrische System umzurechnen. Die

³²⁵ Siehe hierzu Röhlk 1935, 6f. Neueren Erkenntnissen nach denen eine solche Abhängigkeit weniger drastisch war liefert Bart Holterman (Deutsches Schifffahrtsmuseum) in seiner Promotionsschrift welche sich dezidiert mit den Handelsbeziehungen der Hansekaufleute auf Island, den Shetland Inseln und den Färöer Inseln beschäftigt.

³²⁶ So geschehen auf den Shetland Inseln. Im Jahr 1603 wurde dem Hamburger Simon Harriestede das Handelsrecht für *Gunyesetterv* (heute Gunnister Voe/Northmaven auf Mainland) aberkannt. Vgl.: Gardiner/Mehler 2010, 347. Zu Hamburger Händler im Nordatlantikhandel siehe Kapitel II.2.2. und II.2.3.

³²⁷ Zur Darstellung des Handels, vor allem des Hamburger und Bremer Handels, mit Island und den Shetlands, auf der Basis einzelner Quellenüberlieferungen zum Im- und Export von Handelsgütern siehe Kapitel III.1.2. und III.3.2.

³²⁸ Zu Beispielen über die Einfuhr von shetländischem Herring nach Hamburg siehe Kapitel III.1.2.

³²⁹ Hamburg und Oldenburg waren die einzigen Hansestädte in denen sich Islandfahrgesellschaften und/oder Islandfahrerbruderschaften gründeten. Zu Hamburg siehe Kapitel II.2.2. In Oldenburg ist ab dem Jahr 1580 eine Islandgesellschaft nachzuweisen. Siehe Kohl 1904, 34-53. Siehe auch Holterman 2018 (unpubl.).

³³⁰ Siehe hierzu Kapitel II.1.2.

Arbeiten von Hans-Joachim von Alberti „Mass und Gewicht. Geschichtliche und tabellarische Darstellungen von den Anfängen bis zur Gegenwart“ aus dem Jahr 1957 sowie von Thomas Wolf „Tragfähigkeiten von Ladungen und Maße im Schiffsverkehr der Hanse. Vornehmlich im Spiegel Revaler Quellen“ des Jahres 1986 sollen hier als Nachschlagewerke genannt sein.³³¹ Als konkretes Beispiel sei die Differenz zwischen Schiffslast und Kommerzlast erwähnt. In beiden Fällen handelt es sich um ein Maß des Frachtgewichtes von Schiffen. Die Kommerzlast wurde nur in Hamburg, Bremen und Lübeck verwandt und wird laut Alberti allgemein mit 1 Kommerzlast zu 3 metrischen Tonnen (1:3) umgerechnet.³³² Wolf gibt hierbei zu bedenken, dass die Kommerzlast schriftlich frühestens für das 18. Jahrhundert nachweisbar und daher nicht zweifelsfrei auf mittelalterliche und frühneuzeitliche Angaben zu übertragen ist.³³³ Auch datiert er die Existenz einer generellen hansischen Schiffslast frühestens in das späte 16. Jahrhundert. Die Umrechnung soll hierbei bei 1 Last zu 1.9 (~2) metrischen Tonnen (1:2) gelegen haben.³³⁴ Alberti nennt ebenfalls diesen Wert als allgemeine Schiffslast für den hansischen Raum, nimmt hiervon jedoch die Städte Bremen, Lübeck und Hamburg aufgrund der durch die drei genannten Städte schon vor dem 18. Jahrhundert verwendeten Kommerzlast aus.³³⁵ Aufgrund der unklaren Faktenlage zu Schiffs- und Kommerzlast in der Hansezeit werden im Folgenden Umrechnungen der Lastangaben in metrische Tonnen immer doppelt, also sowohl für Last (1:2) als auch für Kommerzlast (1:3) aufgeführt.

Häufig geben die zeitgenössischen Quellen lediglich das Wort Last als Schiffsgröße an und es bleibt daher unklar, welche Umrechnung korrekt ist. Andererseits finden sich Angaben wie Tonne, Fass, Ballen, Korb, Wispel, Scheffel, Stück, Last (in diesem Fall ein Hohlmaß für Schüttgut), Fässchen, Pfund, Schiffspfund und viele andere mehr in den Quellen. Auch ist zu bedenken, dass einzelne Gewichtsangaben wie z.B. Tonne je nach Inhalt und Herkunft desselben zu unterscheiden sind.³³⁶ Es ist daher teilweise unmöglich, korrekte Angaben über Ladungsmengen und Schiffsgrößen abzugeben. Bei den in den folgenden Kapiteln dargestellten Mengen- und Größenangaben zu Handelswaren, Schiffsgrößen und Import- sowie Exportmengen handelt es sich deshalb um Näherungswerte.

³³¹ Siehe Alberti 1957 und Wolf 1986. Hier sei auch die Arbeit von Martin Reißmann „Die hamburgische Kaufmannschaft des 17. Jahrhunderts in sozialgeschichtlicher Sicht“ aus dem Jahr 1975 genannt. Reißmann nennt einige speziell für den Hamburger Handel relevanten Maßeinheiten und deren Umrechnungen. Siehe Reißmann 1975, 391-418.

³³² Alberti 1957, 389.

³³³ Wolf 1986, 66.

³³⁴ Wolf 1986, 69.

³³⁵ Alberti 1957, 389.

³³⁶ Vgl. Alberti 1957, 307; Wolf 1986, 48-53.

I.4.7. Hansische und nicht-hansische Fischerei der Späthansezeit im Nordatlantik

Fisch als Handelsgut spielt bis in die heutige Zeit eine herausragende Rolle für die Ökonomie der nordatlantischen Inseln.³³⁷ Im vorliegenden Kapitel wird kurz der Fischfang bzw. die Fischerei im Bereich der Shetland Inseln, der Färöer Inseln und Islands vom 15. bis 17. Jahrhundert betrachtet, da dies wiederum die unmittelbare Voraussetzung für den hier betriebenen Fischhandel war.³³⁸ Fischfang wurde auf den nordatlantischen Inseln natürlich schon vor dem 15. Jahrhundert, jedoch in einem geringeren und weniger kommerziellen Ausmaß als in den folgenden Jahrhunderten, von den Einheimischen betrieben.³³⁹ Grundlegend ist anzumerken, dass zweifelsfreie Belege für eine durch Hansehändler oder hansische Fischer betriebene Fischerei bei den Inseln bisher nicht gegeben sind. Für das 15. Jahrhundert kann ein durch hansische Händler oder Fischer betriebener Fischfang z.B. in den isländischen Gewässern vorerst ausgeschlossen werden.³⁴⁰ Anders als englische Händler und Fischer, die auf Island durchaus beiden Tätigkeiten nachgingen, waren Hansehändler in dieser Zeit hier ausschließlich als Kaufleute tätig.³⁴¹ Ähnlich verhielt es sich auch auf den Shetland und Färöer Inseln, wo hansische Händler des 15. und 16. Jahrhunderts lediglich als Kaufleute agierten, welche zwar Fischfängerät wie Leinen und Haken verhandelten, nicht aber als Fischer auftraten.³⁴² Die englischen Händler, die nach Island fuhren, verbanden schon im 15. Jahrhundert Handel und Fischfang vor Ort. Dies geschah jedoch nicht ganz freiwillig, da nach einem Dekret aus dem Jahr 1490 lediglich solchen englischen Schiffen der Fischfang erlaubt war, die ebenso als reguläre Handelsschiffe fungierten und die Isländer mit Handelsgütern versorgten.³⁴³ Inwiefern diese Regel auch für die Hansehändler galt, ist aufgrund der unklaren Quellenlage bisher nicht zu erörtern. Allerdings praktizierten, laut Baasch, offenbar auch Hansehändler im 16. Jahrhundert die genannte englische Methode der Gleichzeitigkeit von Fischfang und Handel; wohl zum Missfallen der Engländer.³⁴⁴ Allerdings bleibt unklar, ob die hansischen Händler tatsächlich auch selbst fischten oder dies vorwiegend durch einheimische Fischer von isländischen Fischereistationen im Auftrag der Hansehändler durchgeführt wurde.³⁴⁵ Diese Praxis, bei der die Fangschiffe zwar durch isländische Fischer bemannt, die Auslastung und Einteilung der Boote aber ein hansischer shoremaster übernahm, ist bis zum Jahr 1545 nachzuweisen.³⁴⁶ Nach 1545 wurden dann alle hansischen Besitztümer in und an isländischen Fischereistationen durch die dänische Krone konfisziert.³⁴⁷

³³⁷ Vgl. hierzu Kapitel I.4.5., I.4.6., III.1.2., III.2.2. und III.3.2.

³³⁸ Ein guter Überblick zu verschiedenen Aspekten dieses Themas findet sich in dem, im Jahr 2016 herausgegebenen Sammelband „Cod and Herring. The Archaeology and History of Medieval Sea Fishing“ und in dem 2009 erschienenen Werk „A History of the North Atlantic Fisheries, Vol.1.“ Zur Betrachtung des hansischen Heringsfangs und Heringshandels siehe auch Carsten Jahnke „Silber des Meeres. Fang und Vertrieb von Ostseehering zwischen Norwegen und Italien (12.-16. Jahrhundert)“ aus dem Jahr 2000.

³³⁹ Vgl. Vésteinsson 2016, 71-79; Goodlad 2014a (unpubl.); Goodlad 1983, 107-118. Inwiefern diese für die Shetland Inseln gültigen Aussagen auch auf die wikingerzeitliche und mittelalterliche Fischerei der Färöer Inseln und Islands zutreffen bleibt weiter zu erforschen.

³⁴⁰ Gardiner 2016, 89.

³⁴¹ Gardiner 2016, 82f.

³⁴² Goodlad 1983, 109. Freundliche Mitteilung von Brian Smith (Shetland Museum and Archive, Lerwick/UK).

³⁴³ Gardiner 2016, 82.

³⁴⁴ So ist für das Jahr 1528 ein Hamburger Händler in *Gammelwick* (Rif oder Ólafsvík) bezeugt der hier handelte und fischte. Dieser wurde jedoch von Engländern überfallen. Siehe Baasch 1889, 59.

³⁴⁵ So konnten hansische Händler und einheimischen Fischer/Bauern durchaus zusammen Besitzrechte an Fischerboote halten. Skúlason 1938, 208f. Zu isländischen Fischereistationen und der Organisation des isländischen Fischfangs dieser Zeit siehe Thór 2009, 329-343.

³⁴⁶ Der Begriff shore-master (Strandmeister: in der Bedeutung eines Überwachers und Organisators) wurde aus der Literatur übernommen. Siehe Thór 2009, 344.

³⁴⁷ Thór 2009, 344f.

Neben solchen hansisch-dänischen Konflikten sind auch viele hansisch-englische Auseinandersetzungen über Fischerei- und Handelsplätze auf Island für das 15. und 16. Jahrhundert belegt.³⁴⁸ So führten die Konflikte zwischen den beiden letztgenannten Parteien zu insgesamt fünf größeren Auseinandersetzungen, den sogenannten Kabeljaukriegen, die um Fischereiplätze und Fangrechte geführt wurden.³⁴⁹ Letztendlich war das dänische Handelsverbot für Island und die Färöer Inseln ab dem Jahr 1602 sowie die dänische Übernahme des Handelsmonopols durch die Isländische Kompanie der Auslöser eines langsamen Abschwungs der nicht-dänischen Fischerei in diesem Seegebiet. Dennoch fischten z.B. im Jahr 1627 noch ca. 160 und 1650 noch ca. 140 englische Fangschiffe in den Gewässern bei Island. Erst ab dem 18. Jahrhundert brach die Anzahl dieser Fangschiffe deutlich ein.³⁵⁰

Eine mögliche Änderung der genannten Annahme, nach der hansische Händler des 15. und 16. Jahrhunderts lediglich als Kaufleute nicht aber als Fischer auftraten, zeichnete sich zumindest für die Shetland Inseln im 17. Jahrhundert ab. Mit der Zunahme des Heringsfangs, der hauptsächlich durch niederländische Fischer mit Treibnetzen betrieben wurde und der seinen Höhepunkt im 17. Jahrhundert³⁵¹ erreichte, etablierte sich laut Friedland für die Shetland Inseln eine Praxis, nach der Hanseschiffe neben Proviant zur Selbstversorgung nur noch Salz und Fasshölzer geladen hatten, um Frischfisch direkt vor Ort selbst einlegen zu können.³⁵² Eine Quelle aus Bremen des Jahres 1671 berichtet von einer Beschwerde der Kaufleute dieser Stadt über zu hohe Zollabgaben für nach Shetland eingeführte Produkte, zu denen auch Salz gehörte, welches jedoch zum einsalzen von Frischfisch, also nicht zum Verkauf gedacht war.³⁵³ Die Tatsache, dass Hansehändler Frischfisch offenbar selbst einsalzten oder auch Fischfanggerät mitführten, unterstützt jedoch nicht zwangsläufig die Schlussfolgerung eines eigenständigen hansischen Fischfangs in diesem Seegebiet.³⁵⁴ Der Frischfisch konnte ebenso von einheimischen Fischern angekauft werden und das Fischfanggerät auch zur Selbstversorgung oder zum Verkauf genutzt worden sein. Dass Fischfang durch Schiffsmannschaften durchaus auch für die Selbstversorgung betrieben wurde, bestätigt der Bericht des Brüning Rulves über seine Zeit als Seefahrer zwischen den Jahren 1537 und 1587.³⁵⁵ Mit der skandinavischen Kolonisierung der Shetland Inseln in der Wikingerzeit stiegen hier allgemein die Fischfangaktivitäten sehr wahrscheinlich an.³⁵⁶ Es erfolgte eine Verlagerung von der, vor allem den Eigenbedarf deckenden, Süßwasser- und Küstenfischerei hin zu einer, hauptsächlich auf einzelne Spezies fokussierten, See- und später Hochseefischerei in den shetländischen

³⁴⁸ Vgl. Anhang B | Tab. III.3.1. - A.

³⁴⁹ Rosenblad/Sigurðardóttir-Rosenblad 1999, 39. Zu den Kabeljaukriegen des 20. Jahrhunderts siehe Kapitel III.3.

³⁵⁰ Thór 2009, 344.

³⁵¹ Kranenburg 1983, 100ff. Zur Organisation der niederländischen Heringsfischerei ab dem 14. Jahrhundert siehe Robinson 2009, 139-142. Zu verschiedenen Netzformen dieser Zeit siehe Hutchinson 1994, 130-135.

³⁵² Friedland 1973, 76. Zu verschiedenen damaligen Methoden der Haltbarmachung von Hering siehe Riis 2002, 178.

³⁵³ „So jedoch nicht zum Kaufhandel, sondern alleinig, unsern gefangenen Fisch einzusalzen [sic], verbraucht wird“ (Entholt/Beutin 1937, 62).

³⁵⁴ Friedland nennt die Jahre 1653 und 1679 in denen Fischfanggerät an Bord hansischer Schiffe nachweisbar ist.

Jedoch macht er keine weiteren Angaben zu den Quellen auf denen diese Jahreszahlen beruhen. Siehe Friedland 1973, 76. Ein in Kapitel III.1.2. näher beschriebenes Beispiel von verschiedenen Waren, die im Jahr 1644 von Hamburg nach Shetland gingen, nennt auch Angelhaken und weiteres Fangerät. Es bleibt aber unklar, ob diese als Handelsware oder für den Eigenbedarf der Mannschaft oder auch für beides genutzt wurde.

³⁵⁵ „(Fingen wir) eine Makrele, die geschlachtet wurde. Sie war so groß, dass unsere 13 Mann sich satt daran aßen [...] Wir fingen nachher noch viele, sie waren allezeit bei uns“ (Focke 1916, 122). Dass es sich hierbei tatsächlich um eine Makrele handelte darf bezweifelt werden. Eher kommt der mit der Makrelen verwandte allerdings wesentlich größere Thunfisch hierfür in Frage.

³⁵⁶ Um dies abschließend zu verifizieren oder zu falsifizieren sind umfassende Auswertungen der Fischknochenreste von unterschiedlichen Fundplätzen nötig. Vgl. hierzu Nicholson 1998, 109.

Gewässern.³⁵⁷ Hierbei wurde vor allem die Methode der Langleinenfischerei genutzt, mit der man hauptsächlich größere Spezies wie Kabeljau, Leng und Köhler fing.³⁵⁸

Im späten 17. und frühen 18. Jahrhundert entwickelte sich dann die haaf-Fischerei bzw. Hochseefischerei, bei der die einheimischen Fischer mit kleinen und offenen Booten, den sixern/sixareen, oft mehrere Tage auf See blieben, um mit Langleinen zu fischen.³⁵⁹ Im 19. und 20. Jahrhundert zeichnete sich jedoch ein Niedergang der Kabeljaufischerei mit einem gleichzeitigen Anstieg der Heringsfischerei ab. Generell partizipierten die Einheimischen zwar an der Fischindustrie, waren in der Vergangenheit allerdings selten die treibenden Kräfte derselben.³⁶⁰

Wie auf den Shetland Inseln betrieben auch auf den Färöer Inseln die Einheimischen, mit offenen Ruderbooten vor allem in Küstennähe, die Langleinenfischerei auf Kabeljau bis in das 18. und 19. Jahrhundert.³⁶¹ Den englischen Fischern und Kaufleuten war es dagegen, anders als z.B. auf Island, im 15. Jahrhundert zwar durch die dänischen Autoritäten erlaubt, in den Gewässern der Färöer Inseln zu fischen, jedoch nicht auf den Inseln zu handeln.³⁶²

Die färöische Methode der Langleinenfischerei wurde in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts durch ein neues shetländisches Modell modernisiert. So nutzte man ab dieser Zeit ein Bleilot anstatt eines einfachen Steines, um die Fangleine zu beschweren. Auch wurden Leinen mit mehreren hundert Haken anstatt nur einiger weniger eingeführt.³⁶³

Die, wie oben beschrieben, für die Shetland Inseln offenbar im 17. Jahrhundert einsetzende Tendenz, auf Hanseschiffen außer einigen Gütern, die lediglich der Selbstversorgung der Mannschaft dienten, keine weiteren Handelsgüter mitzuführen, war eine vor allem auf englischen Fischereischiffen des 16. Jahrhunderts, welche im nordatlantischen Seegebiet verkehrten, allgemein bekannte Praxis. Dennoch waren auch diese keine reinen Fischereischiffe, denn sie kauften z.B. in schlechten Fangjahren durchaus auch Fisch in größeren Mengen an.³⁶⁴

Nach der, durch baskische und französische Fischer zu Beginn des 16. Jahrhunderts, etablierten Ausbeutung der neufundländischen Kabeljaubestände, verkehrten darüber hinaus ab spätestens Mitte des 16. Jahrhunderts auch englische, jedoch nicht hansische, Fischer vermehrt in diesem Seegebiet.³⁶⁵

Es gibt einige Tendenzen, wie die Einfuhr von Fanggeräten, den Besitz von einheimischen Fischereibooten oder die Einfuhr von Salz zur Haltbarmachung von Frischfisch, die einen hansischen Fischfang im Seegebiet des Nordatlantiks zumindest nicht ausschließen. Jedoch sind diese Hinweise, wie gezeigt wurde, keine stichhaltigen Belege für eine hansische Fischerei in diesem Seegebiet. Auch kann angenommen werden, dass zumindest die Produktion von Stock- und Klippfisch hauptsächlich in den Händen der einheimischen Bevölkerung lag, da diese Konservierungsmethode eine mehrwöchige Zeitspanne in Anspruch nahm.³⁶⁶

³⁵⁷ Nicholson 1998, 100.

³⁵⁸ Goodlad 2014a (unpubl.) 11-15.

³⁵⁹ Zu haaf-Fischerei siehe Robinson 2009, 150-153. Zu Sixareen, bei denen es sich um offene Boote mit sechs Ruderern und einem kleinen Segel handelte, siehe Henderson 1978, 54f.

³⁶⁰ Goodlad 1983, 114ff.

³⁶¹ Diese offenen Ruderboote wurden wie auch die shetländischen Boote nach der Anzahl der Ruderer benannt. Es gab unter anderem kleine bis mittelgroße Boote, wie fyramannafar (Vier-Männer Boot), seksmannafar (Sechs-Männer Boot) und áttamannafar (Acht-Männer Boot). Weitere größere Boote waren tíggjumannafar (Zehn-Männer Boot), seksæringur (Zwölf-Männer Boot) und teinæringur (Zwanzig-Männer Boot). Siehe Joensen 2009, 316f. Zu Langleinenfischerei auf den Färöer Inseln siehe auch Landt 1810, 350-356.

³⁶² Joensen 2009, 313.

³⁶³ Jackson 1991, 36 und Mortensen 2000, 256; siehe auch Joensen 2009, 317f.

³⁶⁴ Gardiner 2016, 83.

³⁶⁵ Lear 1998, 44f.

³⁶⁶ Vgl. hierzu Kapitel I.4.5. Anmerkung 237 und Kapitel I.4.6. Anmerkung 313.

Es ist jedoch auch nicht komplett auszuschließen, dass Hansehändler selbst Fischfang betrieben. Kleinere Boote, sogenannte Schuten, welche die Händlerschiffe mitführten, konnten durchaus zu Fischzügen, z.B. mit Langleinen, genutzt werden.³⁶⁷ Darüber hinaus waren speziell für den Fischfang nutzbare, mittelgroße und seegängige Schiffe im Hanseraum spätestens ab dem 15. Jahrhundert bekannt.³⁶⁸ Diese Schiffe können aber nicht als reine Fischereischiffe bezeichnet werden, da man sie ebenso als normale Handelsschiffe nutzte. Die Hansehändler und Schiffer besaßen also durchaus die technischen Mittel, die nautischen Fähigkeiten und vor allem durch ihre oft mehrwöchigen Aufenthalte auf den nordatlantischen Inseln auch die zeitliche Gelegenheit, selbst zu fischen.

Wie gezeigt werden konnte, bedarf die hansische Fischerei im Bereich der nordatlantischen Inseln durchaus einer tiefergehenden Auswertung, um zufriedenstellende Aussagen hierzu treffen zu können. Aufgrund der thematischen Fokussierung der vorliegenden Studie soll dies jedoch nicht detailliert vorgenommen werden. Letztendlich bleibt dieses Thema weiterhin quellenkritisch und archäologisch zu erforschen, um zufriedenstellende und fundierte Aussagen diesbezüglich treffen zu können.

I.5. Zusammenfassung

Dieses Kapitel befasst sich neben der Einführung, der Zielsetzung und der Methodik der vorliegenden Studie mit einer Darstellung der Forschungsgeschichte der Hanseforschung, der Archäologie der Hanse und der hansischen Seefahrt in der Späthansezeit.³⁶⁹

Die vorliegende Studie beschäftigt sich dezidiert sowohl mit der hansischen als auch im weiteren Rahmen mit der späthansezeitlichen Schifffahrt sowie teilweise mit dem dazugehörigen hansischen Handel im nordatlantischen Raum. Hauptziel ist dabei eine kombinierte archäologische Aufnahme hansezeitlicher Handelsplätze und der mit diesen Plätzen unmittelbar verbundenen Flachwasserbereiche. Hierzu werden auch die aus historischen Quellen bekannten Fakten zu diesen Handelsplätzen mit einbezogen, um letztendlich eine Darstellung des maritim-archäologischen Potenzials der hansisch genutzten Handelsplätze auf den nordatlantischen Inseln vorzulegen.

Aufgrund der bisher wenigen archäologischen Befunde und Funde mit hansischer Provenienz auf Island, den Färöer Inseln und den Shetland Inseln sowie der geringen Menge an aufgearbeiteten hansezeitlichen Quellen zum Thema der Hanse in Nordatlantik versteht sich die vorliegende Studie als Grundlagenarbeit. Die gemeinsame geschichtswissenschaftliche und archäologische Basis dieser Studie liefert wiederum die Grundlagen für weiterführende interdisziplinäre Forschungen zur hansischen See- und Schifffahrtsgeschichte aber auch Handels- und Wirtschaftsgeschichte des nordatlantischen Raumes und der nordatlantischen Inseln.

In Kapitel I.4.4. erfolgt eine kritische Darstellung der Entwicklung und Struktur der Hanse. Ein besonderes Augenmerk liegt in den Kapiteln I.4.5. und I.4.6. auf der Etablierung und Strukturierung des hansischen Handels im nordatlantischen Raum. Hierbei ist zu bemerken, dass ein definitives Anfangsjahr der Präsenz hansischer Händler auf den Shetland Inseln, den Färöer Inseln und auf Island nicht genannt werden kann. Allerdings sind für Island ab etwa dem Jahr 1413 und auf den

³⁶⁷ Das Händlerschiffe z.B. im 16. Jahrhundert kleinere Schuten mitführten geht aus dem Bericht von Brünig Rulves über einen Unfall aus dem Jahr 1549 hervor. Hierbei riss sich eine Schute auf einem Handelsschiff im Sturm los und erschlug einen Seemann. Siehe Focke 1916, 97.

³⁶⁸ Paulsen 2016, 220-222. Nach Paulsen hieß dieser Typ Butze/Buse oder Bysse und war mit nur wenigen Umbauten für die Heringsfischerei mit Treibnetzen umzurüsten. Bernhard Hagedorn ordnet die Buse wiederum dem Typ Boot zu. Hagedorn 1914, 92-102. Zu Schiffstypen siehe auch Kapitel IV.2.

³⁶⁹ Siehe ausführlich Kapitel I.1. bis I.4.3.

Shetland Inseln ab etwa dem Jahr 1415 Hansehändler aufgrund historischer Quellen nachweisbar.³⁷⁰ Der hansische Handelsverkehr mit diesen Inseln erfuhr seinen Höhepunkt im 16. Jahrhundert und ließ im 17. Jahrhundert zusehends nach. Jedoch sind noch bis in die 20er Jahre des 17. Jahrhunderts vor allem Hamburger Händler auf Island nachzuweisen und bis zum Ende des 17. Jahrhundert finden sich eindeutig hansische, vor allem Bremer und Hamburger, Händler auf den Shetland Inseln.³⁷¹

Die Hansehändler nutzten für ihre Handelsgeschäfte vor Ort das sogenannte Ausreedesystem. Hierbei handelte es sich um ein bargeldloses Kreditsystem auf der Grundlage von Fisch.³⁷² Die Händler selbst mussten jedoch für das Handelsrecht auf den Färöer Inseln und Island jährlich Handelslizenzen erwerben. Diese konnte aber auch einen mehrjährigen Zeitraum abdecken. Auf den Shetland Inseln gab es dieses Lizenzsystem nicht, dafür hatten die Händler hier festgelegte Einfuhrsteuern und Zollabgaben zu entrichten.³⁷³ Grundlegend ist anzumerken, dass die in der Handelssaison von März bis Oktober etwa einmal jährlich zu den Inseln fahrenden hansischen Schiffe durchschnittliche Größen zwischen 40 Last im Shetlandhandel und 60 Last im Islandhandel aufwiesen.³⁷⁴ Auch betrug die durchschnittliche Reisedauer etwa 2 Wochen bis zu den Shetland Inseln und etwa 4 Wochen bis nach Island. Diese Zeitangaben wie auch die Angaben zu den Schiffsgrößen sind als Durchschnittswerte zu verstehen. So gab es sowohl größere als auch kleinere Schiffe im hansischen Handelsverkehr mit den nordatlantischen Inseln und auch Schiffe die wesentlich kürzere sowie längere Fahrtzeiten benötigten.³⁷⁵

Das Kapitel I.4.7. beschäftigt sich abschließend eingehend mit dem späthansezeitlichen Fischfang bei den nordatlantischen Inseln. Hierbei ist zu bemerken, dass bisher keine eindeutige hansische Fischerei in diesem Seegebiet nachweisbar ist. Jedoch legen dies einige Indizien, wie das Mitführen von Fasshölzern und Salz zum Einlegen von Frischfisch sowie das Vorhandensein von Fischereigeschirr auf hansischen Schiffen auf Shetlandfahrt im 17. Jahrhundert, durchaus nahe.³⁷⁶

³⁷⁰ Vgl. Kapitel I.4.5.

³⁷¹ Siehe ausführlich Kapitel I.4.5.

³⁷² Vgl. hierzu Kapitel I.4.6.

³⁷³ Siehe hierzu ausführliche Kapitel I.4.6. Siehe dazu auch Kapitel III.1.1., III.2.1. und III.3.1.

³⁷⁴ Siehe zur Umrechnung von Last in metrische Tonnen sowie generell zur Problematik der Umrechnung von Maßeinheiten der Hansezeit in das metrische System Kapitel I.4.6.

³⁷⁵ Vgl. Kapitel I.4.6.

³⁷⁶ Siehe detailliert hierzu und weiterführend Kapitel I.4.7.

II.1. Bremen und die Hanse

Die Literatur zur Bremer Stadt- und Hansegeschichte ist sowohl inhaltlich als auch bezogen auf die behandelte Zeitspanne sehr umfassend. Als Beispiele für monographische Arbeiten sei hier Dietrich Schäfer „Bremens Stellung in der Hanse“ des Jahres 1874, Herbert Schwarzwälder „Geschichte der Freien Hansestadt Bremen. Band I-V“ von 1995 oder auch Konrad Elmshäuser „Geschichte Bremens“ von 2007 genannt.³⁷⁷ Weiterhin hat sich Johanna Müller ausführlich in ihren in den Jahren 1926 und 1928 erschienenen Arbeiten „Handel und Verkehr Bremens im Mittelalter. Teil I und II.“ mit der Handelsgeschichte Bremens bis zum 16. Jahrhundert beschäftigt.³⁷⁸ Hans-Jürgen von Witzendorff erweiterte diese Ausarbeitungen im Jahr 1955 durch seinen Beitrag „Bremens Handel im 16. und 17. Jahrhundert“.³⁷⁹

Eine umfangreiche Sammlung von wissenschaftlichen Beiträgen zu unterschiedlichsten Aspekten der Bremer Stadt- und Hansegeschichte bieten z.B. die „Bremischen Jahrbücher“, die „Bremer Archäologischen Blätter“, das „Jahrbuch der Bremischen Sammlungen“ oder die „Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums“. Ergänzt werden die hier veröffentlichten Arbeiten unter anderem durch monographische Werke wie Ulrich Weidinger „Mit Koggen zum Marktplatz. Bremens Hafenstrukturen vom frühen Mittelalter bis zum Beginn der Industrialisierung“ des Jahres 1997 oder Werner Lahn „Die Kogge von Bremen“ aus dem Jahr 1992, um nur ein paar zu nennen.³⁸⁰ Im Folgenden sollen, aufgrund des reichen bibliographischen Materials, nur einige für das allgemeine Verständnis nötige Fakten der Bremer Hansegeschichte stichpunktartig dargelegt werden.

Die Verbindung zwischen Bremen und der Hanse war recht ambivalent und lediglich ökonomischer Natur.³⁸¹ Natürlich war dies kein spezifisch bremisches Verhalten. Die Fokussierung auf städtische Eigeninteressen und Handelspolitik war den Hansestädten generell gemein, hinderte diese jedoch nicht daran, gemeinsame Handelsvorteile zu verfolgen.³⁸²

Mehrere Verhansungen, also Ausschlüsse, und Wiederaufnahmen der Stadt Bremen aus dem Hansebund untermauern das genannte ambivalente Verhältnis. So wurde Bremen z.B. zwischen den Jahren 1427 bis 1433 aufgrund handelspolitischer Alleingänge und von 1563 bis 1576 im Epilog der Hardenbergschen Unruhen aus der Hanse ausgeschlossen.³⁸³

Das Jahr 1358, das häufig als Jahr der Aufnahme Bremens in die Hanse genannt wird, ist wohl eher das Jahr der ersten Wiederaufnahme der Stadt.³⁸⁴ Weidinger hat die Verwicklungen um das Jahr 1358 ausführlich in seinem im Jahr 2009 erschienenen Artikel „Aufnahme, Wiederaufnahme und angeborene Mitgliedschaft? Bremens Weg in die Hanse“ thematisiert.³⁸⁵ Von Bippin beschrieb diesen Fakt schon 1890/91 in seinem Beitrag „Die Aufnahme Bremens in die Hanse 1358“ und geht hier davon aus, dass Bremen vor dem Jahr 1358 kein Mitglied der Hanse war.³⁸⁶

³⁷⁷ Siehe Schäfer 1874; Schwarzwälder 1995 und Elmshäuser 2007.

³⁷⁸ Siehe Müller 1926 und 1928.

³⁷⁹ Siehe Witzendorff 1955.

³⁸⁰ Siehe Weidinger 1997 und Lahn 1992.

³⁸¹ „Bremen [...] musste immer wieder zur Unterstützung gesamthansischer Interessen angehalten werden. [...] Sie investierte nur so viel Engagement in Hansesachen, wie zum Erhalt der Privilegien für die Bremer Kaufleute nötig war“ (Elmshäuser 2007, 38).

³⁸² Hammel-Kiesow 2008, 10-13.

³⁸³ Elmshäuser 2007, 38f. und 47f. Zu den „Hardenbergsche Unruhen“ siehe Schwarzwälder 1995, Bd. I. 231-252.

³⁸⁴ Die wird bereits von Schäfer im Jahr 1874 postuliert. Er spricht davon, dass Bremen zwischen 1285 und 1358 keinen Anteil an der Hanse nahm und daran auch kein Interesse zeigte. Schäfer 1874, 11-15.

³⁸⁵ Weidinger 2009, 15-81.

³⁸⁶ „Nach allem bin ich überzeugt, dass Bremen vor 1358 niemals an der Gemeinschaft der deutschen Kaufleute teil gehabt hat.“ (Bippin 1890/91, 158).

Weidinger dagegen sieht Bremen schon lange vor 1358 als Mitglied verschiedener Hansens und spricht daher von einer Wiederaufnahme Bremens.³⁸⁷

Bildet die Aufnahme oder Wiederaufnahme Bremens in die Hanse einen bis heute diskutierten Forschungspunkt der Stadtgeschichte, herrscht doch über Bremens Rolle bei der Auflösung der Hanse weitgehende Übereinstimmung. So fungierte die Stadt nach dem letzten Hansetag des Jahres 1669, zusammen mit Hamburg und Lübeck, als Sachverwalter hansischer Interessen.³⁸⁸

Neben anderen Handelszielen unterhielt Bremen auch eine wichtige Handelsverbindung nach Norwegen. Diese Handelsbeziehung fußte, laut einem von Johann Georg Kohl bereits im Jahr 1869 veröffentlichten Artikel „Über die Spuren einer alten Schifffahrts- und Handelsverbindung Bremens mit dem Norden Europas und mit Amerika im 11. Jahrhundert“, auf regelmäßigen Handelsverbindungen der Weserstadt in das norwegische Tønsberg zu Beginn des 10. Jahrhunderts.³⁸⁹ Kohl bezieht sich hierbei dezidiert auf Erwähnungen in der Heimskringla Saga.³⁹⁰ Tatsächlich historisch fassbar wird die Präsenz Bremens in Norwegen, vor allem in Bergen, aber erst ab dem Jahr 1279 durch ein Dekret des norwegischen Königs Magnus VI., mit dem er speziell den Bremer Kaufleuten diverse Handelsvergünstigungen erteilte.³⁹¹ Es ist jedoch durchaus auch eine frühere Präsenz von Bremer Händlern in Bergen möglich. Die Sverre Saga spricht von „Deutschen“ als Weinimporteuren und Keramikfunde des späten 12. und des frühen 13. Jahrhunderts, die in Bryggen/Bergen gemacht wurden, zeigen klar eine Provenienz vom Niederrhein sowie dem südl. Nordseeraum. Somit weisen sie deutlich auf einen Export dieser Waren, der möglicherweise auch über Bremen lief, aus dieser Region hin.³⁹² Faktisch ist aber erst ab dem Jahr 1279 ein eindeutiger bremischer Norwegenhandel in den zeitgenössischen Quellen nachzuweisen.

Die schwierige politische und ökonomische Lage Bremens in der Zeit der ersten Aufnahme oder Wiederaufnahme in den Hansebund im Jahre 1358 wird vor allem durch die Erzbischofsfehde und die Hoyaer Fehde deutlich. In beiden Fällen stand die Stadt auf Seiten der unterlegenen Partei und musste empfindliche Verluste ihrer Wirtschaftskraft sowie die Dezimierung ihrer Einwohnerschaft hinnehmen.³⁹³ Im Verlaufe der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts baute Bremen dann seine regionale Vormachtstellung aus. So übernahm die Stadt ab dem Jahr 1381 z.B. die Verwaltung der Burg Bederkesa sowie deren Ländereien und sicherte, durch Bündnispolitik mit den friesischen Häuptlingen, große Gebiete der Wesermündung für den Bremer Handel.³⁹⁴ Trotz der außenpolitischen Erfolge und der damit verbundenen regionalen Machtfülle war Bremen rechtlich gesehen keine freie Stadt. Eine Tatsache, die der ehemalige Bürgermeister Johann Hemeling - unterstützt durch mehrere andere Personen - ab dem Jahr 1420 mittels phantasievoller Auslegung gewachsener städtischer Privilegien und handfester Urkundenfälschung zu kaschieren suchte.³⁹⁵ Letztendlich ging es dabei auch um eine Festigung der Stellung Bremens innerhalb des Hansebundes.

³⁸⁷ „Dabei wird sich rasch zeigen, dass die Beziehungen Bremens zur Hanse verhältnismäßig weit zurückreichen und keineswegs erst 1358 mit der Ausstellung der Aufnahmeurkunde begründet wurden“ (Weidinger 2009, 27).

³⁸⁸ Postel 1989, 668. Zur „Auflösung“ des Hansebundes siehe Kapitel I.4.4.

³⁸⁹ Kohl 1869, 448.

³⁹⁰ Kohl 1869, 448.

³⁹¹ Müller 1926, 240f.; Weidinger 1997, 145.

³⁹² Helle 1996, 11 und 15.; Ingvild Øye spricht dagegen von Pingsdorfer und Paffrather Keramikfunden in Bryggen, die frühestens um 1250 datieren. Siehe Øye 2014, 484.

³⁹³ Zu Erzbischofs- und Hoyaer Fehde siehe Schwarzwälder 1995, 72ff.

³⁹⁴ Schwarzwälder 1995, 85ff.

³⁹⁵ Elmshäuser 2007, 39f.

Im Verlauf des 15. Jahrhunderts kam es zu mehreren regionalen und überregionalen Konflikten, an denen Bremen maßgeblich beteiligt war und die teilweise den Interessen der Hanse entgegenstanden. So kämpfte Bremen ab dem Jahr 1462 im Bündnis mit dem Grafen Moritz von Oldenburg gegen dessen Bruder Gerd. Zwar waren die Bremer bemüht eine Intervention durch die Hanse zu Gunsten ihrer Stadt zu erlangen, diese wurde jedoch verweigert. Gleichzeitig hatte Bremen Konflikte mit Holland, Flandern und Seeland, die im bremisch-burgundischen Krieg (1442-1446) endeten und ihr Vorspiel im hansisch-holländischen Krieg (1438-1441) hatten.³⁹⁶ In Folge des bremischen Konfliktes kaperten Bremer Auslieger feindliche Handelsschiffe und verschonten dabei auch englische und schottische Handelsfahrer nicht.³⁹⁷ In dieser Zeit kam es somit zu erheblichen Störungen des Nordseehandels, was natürlich sehr zum Missfallen anderer Hansestädte geschah.

Ab dem Jahr 1451 besaßen die Kaufleute Bremens eine legitime Ordnung (Ordinanz), die sie unabhängiger von Entscheidungen des Stadtrates machte, aber auch Pflichten enthielt, wie z.B. die Betonung des Weserfahrwassers und die damit verbundene Erhebung des Tonnen- und Bakengeldes.³⁹⁸ Nachdem es zwischen den Jahren 1563 bis 1576 zu einer erneuten Verhandlung der Stadt kam, blieb Bremen nach dieser Episode bis zum Ende des Hansebundes Mitglied desselben und wurde auf dem Hansetag des Jahres 1629 zusammen mit Hamburg und Lübeck erst zu einem Außenvertreter und nach dem letzten Hansetag 1669 zusammen mit den genannten Städten, wie schon oben erwähnt, zu einem Nachlassverwalter der Hanse berufen.³⁹⁹

II.1.1. Bremer Handel im nordatlantischen Raum

Die Präsenz hansischer Händler im nordatlantischen Raum und damit auch auf den nordatlantischen Inseln umfasst das 15. bis 17. Jahrhundert, somit also die Späthansezeit. Bremen bildet als Teil des hansischen Bundes hierbei keine Ausnahme. Dennoch verfügte die Stadt bereits vor der Hansezeit über Handelskontakte in den nordatlantischen Raum. Laut Kohl existierte bereits im 11. Jahrhundert ein regelmäßiger und florierender Seehandel zwischen Bremen, Norwegen und Island und erst bei Island würden die für Bremen unbekannt und gefährlichen Regionen beginnen.⁴⁰⁰ Kohl bezieht sich hier auf einen bei Adam von Bremen⁴⁰¹ überlieferten Bericht zu einer Expedition von „Weser-Friesen“ oder Bremern nach Norden.⁴⁰² Trotz der zu diskutierenden Rückschlüsse, die Kohl präsentiert und dem offensichtlich stark national- und lokalpatriotisch geprägten Charakter der Arbeit führt er auch eine Quellenkritik an. So fehlen für das 11. Jahrhundert neben der bei Adam von Bremen erwähnten Expedition der „Weser-Friesen“ weitere zeitgenössische Quellen.⁴⁰³ Eine vorhansische Präsenz Bremer Kaufleute im nordatlantischen Raum scheint jedoch nicht abwegig, da Bremen als Bischofssitz unter Erzbischof Adalbert ab dem Jahr 1043 Ausgangspunkt von dessen Missions- und anschließenden Organisationbestrebungen der skandinavischen Kirche war.⁴⁰⁴

³⁹⁶ Hofmeister 2010, 38.

³⁹⁷ Hofmeister 2010, 38-43.

³⁹⁸ Elmhäuser 2007, 42.

³⁹⁹ Vgl. Dollinger 2012, 481f. und 485ff.; Hammel-Kiesow 2008, 117-119; Jahnke 2012, 204f.

⁴⁰⁰ „Zwischen Norwegen und Großbritannien hindurch zu den Orkadischen Inseln, und dann weiter diese zur Linken und Norwegen zur Rechten nach Norden direct auf Island zu“ (Kohl 1869, 469f.).

⁴⁰¹ Adam von Bremen war ein Zeitgenosse des Erzbischofs Adalbert von Bremen und Chronist der Geschichte der hamburgisch-bremischen Kirche im 10. und 11. Jahrhundert. Siehe Elmhäuser 2007, 9; 24 und 25.

⁴⁰² Kohl 1869, 469.

⁴⁰³ Es gäbe „keine Nachweise über von dem bremischen Hafen auslaufende Expeditionen oder Schiffe, keine Angaben über Ziel und Zweck solcher Reisen, oder gar über Qualität und Quantität der versandten Waaren“ (Kohl 1869, 473f.).

⁴⁰⁴ Schwarzwälder 1995, Bd. I., 32ff.

Es wäre also durchaus möglich, dass im Zuge der Organisation der skandinavischen Kirche im 11. Jahrhundert Bremer Händler von den Handelsmöglichkeiten im Norden erfuhren und diese auch nutzten.⁴⁰⁵ Ein hansisch geprägter Handel Bremens mit dem nordatlantischen Raum ist faktisch jedoch erst ab dem 15. Jahrhundert zu fassen.

Grundlegend sind hierbei die publizierten Arbeiten von Johanna Müller aus den Jahren 1926 und 1928 sowie der Artikel von Witzendorff aus dem Jahr 1955. Eine weitere sehr wichtige Arbeit hierzu ist das im Jahr 1937 erschienene Werk von Hermann Entholt und Ludwig Beutin „Bremen und Nordeuropa“.⁴⁰⁶ Leider äußern sich Entholt und Beutin nur allgemein zum Thema der ersten hansisch-bremischen Nachweise auf den Inseln des Nordatlantiks und erwähnen eher unspezifisch das 15. Jahrhundert als Beginn einer direkten Island- und Shetlandfahrt.⁴⁰⁷ Auch geben sie, ganz wie es der Titel der Arbeit vermuten lässt, eher einen relativ allgemeinen Einblick in den bremischen und hansischen Norwegen- und Nordatlantikhandel. Wenig anders verhält es sich mit den Arbeiten von Müller. Die Autorin beschäftigt sich in ihrem sehr umfangreichen Werk jedoch etwas ausführlicher mit der Organisation und der Entwicklung des Bremer Norwegen- und Nordatlantikhandels.⁴⁰⁸ Beiden älteren Arbeiten sei hier der Artikel von Witzendorff angefügt, welcher umfassend die Handelsentwicklungen Bremens im späten 16. und 17. Jahrhundert nachzeichnet.⁴⁰⁹ Allerdings bezieht sich Witzendorff hauptsächlich auf die Bücher der Kaufmannsakzise von 1539 bis 1699, von denen jedoch lediglich die Jahre 1539, 1653, 1673 und 1699 vollständig oder zumindest fast vollständig (für das Jahr 1539 fehlen 15 Tage) erhalten sind und damit lediglich einen eher allgemeinen Überblick gewähren.⁴¹⁰

Diese Tatsache kritisiert bereits Hartmut Müller im Jahr 1975 in seiner Arbeit „Untersuchungen zur bremischen Reederei im 17. Jahrhundert“.⁴¹¹ Dieser nutzte wiederum ein breiteres Spektrum an Quellen, um seine umfangreiche Untersuchung vorlegen zu können.⁴¹² Adolf E. Hofmeister legte im Jahr 1993 mit seiner Arbeit „Das Bremer Kornakzise- und Tonnengeldregister von 1532“ und ebenso mit der 2014 erschienen Arbeit „Das Bremer Kaufmannsakzise-Rechnungsbuch von 1617“ zwei detaillierte Auswertungen dieser zeitgenössischen Quellen, ähnlich jener schon von Witzendorff erstellten Auswertung, zum Bremer Warenhandel in den Jahren 1532 und 1617 vor.⁴¹³ Beide Arbeiten fokussieren sich, wie die Titel vermuten lassen, eher allgemein auf die Bremer Handelsgeschichte der genannten Jahre. So gehen die Autoren kaum auf konkrete Angaben über Herkunft und Menge der von den nordatlantischen Inseln eingeführten Waren ein.

Allgemein weist sich das 16. Jahrhundert als Hochphase des bremischen Nordatlantikhandels aus. Bremer Händler besuchten regelmäßig isländische und shetländische Häfen um Getreide, Mehl, Bier, Tuche, Holz, Eisenwaren und allgemein Waren des täglichen Bedarfs gegen Tran, Butter oder Federn, vor allem aber gegen Fisch zu verhandeln.⁴¹⁴ Island spielte darüber hinaus als Exportland

⁴⁰⁵ Kohl nennt die Bischöfe der Schweden, Dänen, Norweger, Isländer und von „Scrit-finnland“ sowie Grönland als dem Erzbischof Adalbert von Bremen untergeben. Er bezieht sich hierbei auf Aussagen Adam's von Bremen. Die Länder waren somit in Bremen bekannt. Auch zeugt die Tatsache, dass dort Bischofssitze bestanden von einem regelmäßigen Austausch zwischen diesen Orten und Bremen. Kohl erwähnt zwar auch die Kritik nach der die Originalquelle zu dieser Aufzählung gefälscht sein soll, geht jedoch nicht weiter darauf ein (Kohl 1869, 170f.).

⁴⁰⁶ Siehe Entholt/Beutin 1937.

⁴⁰⁷ Entholt/Beutin 1937, 14ff. Die Färöer Inseln werden hier kaum erwähnt.

⁴⁰⁸ Müller 1928, 41-46.

⁴⁰⁹ Witzendorff 1955, 128-174.

⁴¹⁰ Witzendorff 1955, 128.

⁴¹¹ Siehe Müller 1975, 91-142.

⁴¹² Vgl. Müller 1975, 92-93.

⁴¹³ Hofmeister 1993, 51-97; Hofmeister 2014, 337-354.

⁴¹⁴ Müller 1928, 45; Entholt/Beutin 1937, 14ff.

von Schwefel eine wichtige Rolle.⁴¹⁵ Dieser Handelszweig wurde allerdings ab dem Jahr 1561 durch den norwegisch-dänischen König Frederick II. monopolisiert.⁴¹⁶

Der gesteigerte Bremer Import von Fisch lässt sich zum Beispiel in den Bremer Akzisebüchern der Jahre 1539 und 1540 ablesen. In diesen Jahren wurden mehr als doppelt so viel Island- und Shetlandfisch wie Bergener Fisch importiert.⁴¹⁷ Hier ist zu bemerken, dass die genannte Quelle nur eine tendenzielle Aussage für die erste Hälfte des 16. Jahrhunderts erlaubt.⁴¹⁸ Zusätzliche nordische Fischprodukte, die Bremer Kaufleute importierten, waren z.B. der sogenannte Reckeling oder auch Raff, wobei es sich um verschiedene Bezeichnungen für getrockneten Heilbutt oder Teile desselben handelte.⁴¹⁹ Auch wurde geräucherter oder gesalzener Bergener Lachs verhandelt.⁴²⁰ Ein weiterer, bis heute sehr wichtiger Speisefisch war der Hering. Ab dem 15. Jahrhundert wurde vor allem durch die Niederlande der Heringshandel mit Nordseehering vorangetrieben und löste allmählich den bis dahin dominierenden Schonenhering aus der Ostsee ab.⁴²¹ Der niederländische Nordseehering etablierte sich im 17. Jahrhundert immer mehr als Haupthandelsfisch der Bremer Händler und verdrängte allmählich den Stockfisch.⁴²² Dennoch wurde in Bremen durchaus auch Hering aus dem Norden, vor allem aus Bergen, eingeführt, jedoch war dieses Fleckhering genannte Produkt oft minderer Qualität als der hochwertige, niederländische Voll- und Wrackhering.⁴²³

Dass der Direkthandel mit den nordatlantischen Inseln für Bremens Händler durchaus gewinnbringend war und dem hansischen Bergenhandel eine ernstzunehmende Konkurrenz bot, zeigen hansische Verordnungen gegen diesen Direkthandel.⁴²⁴ Aufgrund dieser Klagen stoppten die Bremer ab dem Jahr 1514 die Einfuhr von shetländischem sowie isländischem Trockenfisch über Bergen und versorgten ihre binnenländischen Abnehmer, spätestens ab 1525, direkt.⁴²⁵ Wären Bremen hieraus keine wirtschaftlich relevanten Vorteile erwachsen, hätten die Kaufleute wohl kaum die hansischen Handelsverbote und Beschränkungen so bewusst ignoriert oder umgangen. So fuhren ab Mitte des 16. Jahrhundert bis in die zweite Hälfte des 17. Jahrhunderts jährlich zwischen 5 und 7 Bremer Schiffe zu den Inseln des Nordatlantiks und hier vor allem zu den Shetland Inseln.⁴²⁶ Letztendlich fiel ab dem späten 16. Jahrhundert der Bremer Norwegenhandel nach Bergen, Trondheim und Stavanger generell umfangreicher aus als jener zu den nordatlantischen Inseln. Im späten 16. und frühen 17. Jahrhundert waren die Bremer Händler stark im Bergenhandel präsent und stellten insgesamt 20 bis 30 Prozent der gesamten Bremer Handelsflotte in den Dienst des Norwegenhandels.⁴²⁷ Es ist grundlegend anzumerken, dass die Bremer Händler allgemein auf den Shetland Inseln präsenter waren als auf den Färöer Inseln und Island, wo man eher Hamburger Händler antraf.⁴²⁸ Dennoch finden sich auch für Island reichliche Nachweise für Bremer Handelsaktivitäten.⁴²⁹

⁴¹⁵ Schwefel als isländisches Handelsprodukt siehe Kapitel III.3.2.

⁴¹⁶ Grassel 2016, 82 (Anmerkung 4).

⁴¹⁷ Vgl. Schmidt Mayer 1937, 73 und Witzendorff 1955, 167.

⁴¹⁸ Hierzu sind in zukünftigen Forschungsarbeiten Quellenvergleiche von zeitgenössischen Archivalien der vorhergehenden und der folgenden Jahre vorzunehmen um diese Tendenz zu verifizieren.

⁴¹⁹ Zu Raff und Reckling siehe Hofmeister 1993, 66.

⁴²⁰ Dieser wurde meist aus Bergen importiert. Witzendorff 1955, 154 und Schmidt Mayer 1937, 74.

⁴²¹ Entholt/Beutin 1937, 21f. und Jahnke 2004, 134.

⁴²² Weidinger 1997, 410.

⁴²³ Witzendorff 1955, 155.

⁴²⁴ Friedland 1973, 72.

⁴²⁵ Friedland 1973, 72.

⁴²⁶ Friedland 1973, 74 und Müller 1975, 121.

⁴²⁷ Müller 1975, 98f.

⁴²⁸ Witzendorff 1955, 143; Hofmeister 2001, 22.

⁴²⁹ Siehe hierzu Kapitel III.3.1.

II.1.2. Bremer Händler im Nordatlantikhandel

Im vorhergehenden Kapitel wurden der späthansische Handel Bremens im und mit dem Gebiet des Nordatlantiks dargestellt. Das folgende Kapitel will nun einen ersten Überblick über die beteiligten Personen des bremischen Nordatlantikhandels liefern. Grundlegend ist festzustellen, dass es in Bremen nie eine Vereinigung oder Bruderschaft der Island-, Färöer- und/oder Shetlandfahrer/-händler gab. Dieser Fakt ist ein generelles Phänomen aller Hansestädte mit Ausnahme Hamburgs und Oldenburgs.⁴³⁰ Dennoch traten die in den Handel mit den nordatlantischen Inseln involvierten Bremer Händler durchaus als Einheit auf, wenn es darum ging Beschwerden gegen Handelsbeschränkungen zu formulieren. So bezeichneten sich in einer Beschwerdeschrift die nach den Shetland Inseln handelnden Händler aus dem Jahr 1612 als Hitlanderfahrer, um ihren Forderungen Nachdruck zu verleihen.⁴³¹ Die Bezeichnung Islandfahrer findet sich dagegen nicht. Jedoch traten auch hier alle in einem Hafen oder Gebiet handelnden Bremer Kaufleute gemeinsam auf, wenn es darum ging ihre Interessen zu vertreten. Nachzuvollziehen ist dies durch ein Beschwerdeschreiben aus dem Jahre 1564, in welchem Klage über Handelsbeeinträchtigungen durch Hamburger Kaufleute geführt wird.⁴³²

Dadurch, dass es in Bremen keine Institutionen oder Vereinigungen der Nordlandfahrer gab, fehlen umfassende zeitgenössische Quellen wie Abrechnungs-, Spenden- und Mitgliederlisten, auf denen dezidierte Aussagen über die relative Anzahl und Struktur der im Nordatlantikhandel tätigen Personen fußen könnten.⁴³³

Die folgenden Darstellungen haben einen thematischen Bezug zu der vorliegenden Dissertationschrift und ergänzen von daher eine Betrachtung des Bremer Nordatlantikhandels. Sie bilden so eine erste Grundlage für eine umfassende Zusammenstellung der Bremer Händler des 15. bis 17. Jahrhunderts welche im Nordatlantikhandel tätig waren.⁴³⁴

Für die Zeitspanne zwischen den Jahren 1494 bis 1702 konnte die Mindestanzahl der Bremer Schiffer und Händler herausgearbeitet werden, die regelmäßig auf den Shetland Inseln und auf Island Handel trieben. Hierzu ist anzumerken, dass nur Personen gewertet wurden, die als Schiffer und/oder Händler anzusprechen sind. Es ist sehr wahrscheinlich, jedoch nicht zwingend notwendig, dass diese Schiffer und Händler das Bremer Stadtrecht besaßen.⁴³⁵ Häufig waren beide Funktionen allerdings in der Hand ein und derselben Person. Nicht selten fuhren auch die Schiffer in der Funktion eines Setzschiffers im Auftrag der Kaufleute.⁴³⁶

Selbstverständlich benötigte man für die Führung eines Schiffes sowie auch für die Durchführung von Handelstätigkeiten vor Ort eine Mannschaft bzw. „Handelsknechte“. Die Mannschaftsmitglieder mussten aber nicht notwendigerweise Bürger der Ausgangsstädte sein. Das Anheuern

⁴³⁰ Siehe Kapitel II.2.2.

⁴³¹ „Der Rat möge den König von England um Befreiung vom Lastun und Minderung der anderen Lasten bitten“ unterzeichnet mit: „Sämtliche Hittländer Fharer“ (zitiert nach Entholt/Beutin 1937, 61).

⁴³² Diese ist unterzeichnet mit: „Samptlike Schipper unde Koeplude der Haven Bodenstede in Island“ (zitiert nach Entholt/Beutin 1937, 52).

⁴³³ Eine Zusammenstellung der durch die Auswertung der Akzise- und Rechnungsbücher sowie der Tonnengeldregister von 1532 und 1617 bekannten, in Bremen tätigen, Händler und Schiffer der genannten Jahre findet sich bei Hofmeister 1993, 91-97 und Hofmeister 2014, 346. Es bleibt aber unklar welcher der dort genannten Händler/Schiffer auch auf Island, den Färöer oder Shetland Inseln nachzuweisen ist.

⁴³⁴ Hierzu sei nochmals auf das aktuelle Promotionsvorhaben von Bart Holterman verwiesen, dass sich mit den Handelsbeziehungen der Hansekaufleute auf Island, den Shetland Inseln und den Färöer Inseln beschäftigt.

⁴³⁵ Schiffer und/oder Händler besaßen fast immer das Stadt- bzw. Bürgerrecht der jeweiligen Handelsstadt aus der sie kamen. Siehe hierzu Kapitel IV.2.

⁴³⁶ Ein Setzschiffer gehört nicht zu den Schiffeignern und ist ein von diesen eingesetzter/angeheuerter Schiffer/Kapitän. Siehe Martimes Lexikon unter:

http://www.modellskipper.de/Maritimes/maritime_Begriffe_Deutsch_Abschnitt_S/Setzschiffer (Stand April 2017).

von Seeleuten unterschiedlicher Herkunft war schon früh ein durchaus übliches Vorgehen und die hansischen see- sowie stadtrechtlichen Quellen bilden hier ab dem 13. Jahrhundert eine gute wissenschaftliche Grundlage.⁴³⁷

Für das Jahr 1557 ist ein Fall überliefert, bei dem die zwei Bremer Schiffer Segebad Detken und Johann Ellebracht auf den Shetland Inseln, mit ihren jeweiligen Mannschaften, als Zeugen einer Pfandlegung durch den Bremer Gerd Brecker genannt werden. Hierbei zählte Detkens Mannschaft mindestens sechs und Ellebrachts Mannschaft mindestens 15 Mann. Es handelte sich um den Fall eines Totschlags an dem Bremer Cord Hemeling durch den Bremer Gerd Brecker. Letzterer sollte 150 Mark an die Erben Hemelings und 20 Mark an den Vogt der Shetland Inseln zahlen. Als Pfand hierfür hinterlegte er seinen Besitz um und in der Stadt Bremen sowie seine Händlerbude auf den Shetland Inseln.⁴³⁸

Die Entourage oder Handelsknechte der mitreisenden Kaufleute konnte durchaus die gleiche oder auch eine höhere personelle Stärke als die Schiffsbesatzung erreichen, so dass teilweise über 70 Personen auf einem Schiff versammelt sein konnten.⁴³⁹ Es handelt sich hierbei um einen Maximalwert und man kann davon ausgehen, dass die Mannschaftsstärken - wie auf den Schiffen von Ellebracht und Detken - sowie die Anzahl der Handelsknechte variierten bzw. den Reiseumständen angepasst wurden.⁴⁴⁰

Die anhänglichen Tabellen nennen jene Bremer Händler und Schiffer, die Handelsverbindungen auf die Shetland Inseln und nach Island hatten.⁴⁴¹ Es sind dabei nur diejenigen Personen als Schiffer bezeichnet, die in der ausgewerteten Forschungsliteratur mit dieser Nennung definitiv verknüpft sind. Ansonsten werden die Personen in den Tabellen als Kaufmann angesprochen. Das Jahr des Shetland- oder Islandaufenthalts, der Zielort auf den Shetland Inseln oder auf Island, der Status als Kaufmann oder Schiffer sowie ergänzende Anmerkungen sind ebenfalls aufgelistet. Die Schreibweisen der Namen, welche durch Erwähnungen in der Forschungsliteratur bekannt sind, wurden aus dieser direkt übernommen. Es ist daher zu beachten, dass sich die Namensschreibweisen ein und derselben Person durchaus unterscheiden können. So ist Korth mit Cord gleichzusetzen und Hemelinck entspricht Hemeling. Fehlende Buchstaben wie bei Johannes, Joannes und Johan oder Meigern und Meiger finden sich ebenso. Auch sind andersartige Schreibweisen wie Herman und Harmen oder Klawes und Klaus anzutreffen. Umlaute wie Ö, Ü und Ä fehlen, vor allem in der englischsprachigen Forschungsliteratur, häufig. Auch unterscheiden sich nicht selten die Schreibweisen ein und desselben Namens innerhalb einer historischen Quelle. So handelt es sich z.B. bei der Erwähnung eines Humierus Meager und Humierus Meiger innerhalb einer Schriftquelle um dieselbe Person. In der vorliegenden Studie wurde die originale Schreibweise beibehalten. Daher können verschiedene Namen durchaus die gleichen Personen bezeichnen. Die folgenden Personenlisten spiegeln jedoch nicht die tatsächliche Anzahl der Bremer Händler und Schiffer mit Verbindungen auf die Shetland Inseln und nach Island wider. Ebenso fehlen die Färöer Inseln in dieser Aufzählung. Der Grund für Letzteres ist die Nichterwähnung dieser Inselgruppe in der für die Studie gesichteten Forschungsliteratur. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass Bremer Händler ebenfalls auch die Färöer Inseln ansteuerten.⁴⁴²

⁴³⁷ Vgl. Friedland 1995b, 256-267. Genaueres hierzu siehe Kapitel IV.2.

⁴³⁸ Siehe Ballantyne/Smith 1999, Nr. 110.

⁴³⁹ Friedland 1973, 73.

⁴⁴⁰ Vgl. hierzu auch Kapitel II.2.3.

⁴⁴¹ Siehe Anhang B | Tab. II.1.2. - A. und Anhang B | Tab. II.1.2. - B.

⁴⁴² Der Handel mit den Färöer Inseln wurde mehr noch als jener mit Island durch Hamburger Händler dominiert. Dennoch ist eine Präsenz von Bremer Händlern hier nicht auszuschließen. Zum Hamburger Handel auf den Färöer Inseln siehe Kapitel II.2.2. und II.2.3.

Die Bezeichnungen der in den Tabellen genannten Zielorte entsprechen nicht den heutigen Ortsnamen. Die meisten der zeitgenössischen Namen können allerdings den modernen Ortsnamen zugeordnet werden.⁴⁴³ Auffallend und bei der übersichtlichen Anzahl von Händlern jedoch auch naheliegend ist die Vernetzung derselben untereinander (siehe Anhang B | Tab. II.1.2. - A), was hier eine erste oberflächliche Analyse erlaubt.

So waren zum Beispiel die Shetlandfahrer Cord Hemeling, Cord Folkers und Johan Beling mit Wichman Bruns bekannt und fungierten als dessen Testamentszeugen. Hinrick Sprenger und Christoffer Meigern bildeten eine *maschop*, also eine Handelsgemeinschaft. Nach dem Verkauf des Anteiles von Meigern an dieser *maschop* an seinen Geschäftspartner findet sich 20 Jahre später der Name Christoffer Meigern auch im Islandhandel. Ob es sich um denselben Händler oder einen Nachkommen bzw. Verwandten gleichen Namens handelte, ist vorerst nicht zu klären. Hinrick Sprenger und sein Bruder Christoffer dagegen handelten eindeutig weiter auf den Shetland Inseln. Der genannte Cord Hemeling war mit seinem Bruder Gerd ebenfalls im Shetlandhandel vertreten.⁴⁴⁴ Der Erstgenannte verstarb dort nach einem Streit mit Gert Brecker im Jahre 1557. Diesem Umstand sowie seiner rechtlichen Aufarbeitung verdanken wir die gute Quellengrundlage zu den Bremer Händlern auf den Shetland Inseln in der Mitte des 16. Jahrhunderts. Hierbei fällt immer wieder der Name Segebad Detken auf. Dieser war, wie auch seine Nachkommen, stark mit dem Handel auf den nördlichen Inseln der Shetlands - Unst, Yell und Fetlar - verbunden und wurde nach seinem Tod auch auf Unst beigesetzt. Johan Kordes und Hinrick Byllen werden untereinander und auch mit Segebad Detken bekannt gewesen sein, da auch diese beiden Händler die nördlichen Inseln regelmäßig anfuhrten und teilweise Handelslizenzen für die gleichen Häfen besaßen. Den schon genannten Johannes Beling verband, im negativen Sinne, wiederum mit Segebad Detken, Theoderic Fogen, Herman Schroder⁴⁴⁵, Johannes Michael und Humerius Meiger⁴⁴⁶ das gemeinsame Schicksal, während ihres Shetlandaufenthaltes im Jahre 1566 mehrmals von Piraten überfallen worden zu sein.⁴⁴⁷

Es scheint jedoch auch mögliche, stadtübergreifende Händlerverbindungen gegeben zu haben. Die *maschop* des Bremers Heinrich Lancomer mit Heinrich Vindelless sowie Orne Mair, deren Herkunft unklar ist, aus dem Jahr 1617 spricht zumindest dafür.⁴⁴⁸ Auch kann hierfür die Fahrt-gemeinschaft von Segebad Detken und Johann Schulle als Beleg gesehen werden, da Letzterer auch in den Listen der Hamburger Shetlandfahrer erwähnt ist.⁴⁴⁹ Die Tatsache, dass noch weitere Namen von *dudeschen* also deutschen Händlern, deren genaue Herkunft aber unklar bleibt, in den Quellen zur Bremer Shetlandfahrt Erwähnung finden, spricht ebenfalls für weiterreichende Verbindungen der Kaufleute untereinander. Diese Namen sind: Reynike Hagerstede, Harmen Middentorp, Evert Barnewolt, Alert Wilckens, Brun Oldenborch⁴⁵⁰, Oltmann Icken, Grete Embdeman, Johan Bartscherer⁴⁵¹, Gert Westerwolt, Hinrick Eggers und Hinrick Vaaget.

Ganz ähnlich wie mit den Shetlandfahrern verhält es sich auch mit den Bremer Islandfahrern. Hier sind ungleich weniger Händlernamen bekannt (siehe Anhang B | Tab. II.1.2. - B), was jedoch auf

⁴⁴³ Siehe hierzu die Kapitel III.1.1. und III.3.1.

⁴⁴⁴ Bei Cord und Gerd Hemeling könnte es sich um Nachfahren des in Kapitel II.1. erwähnten ehemaligen Bremer Bürgermeisters Johan Hemeling handeln.

⁴⁴⁵ Johann Schroder, eventuell Nachkomme oder Familienmitglied, ist 1586 auf Island nachzuweisen.

⁴⁴⁶ Die Beziehung zu Christoffer Meigern ist unklar. Eventuell handelt es sich um Familienmitglieder.

⁴⁴⁷ Siehe hierzu Ballantyne/Smith 1999, Nr. 158.

⁴⁴⁸ Siehe Mehler et al 2012, 8.

⁴⁴⁹ Siehe hierzu Kapitel II.2.3.

⁴⁵⁰ Eventuell ist hier Oldenborch/Oldenbourg die Herkunftsstadt.

⁴⁵¹ Mit Bartscherer, also im weitesten Sinne einem Schiffszug, könnte sowohl der Familienname als auch die Funktion innerhalb der Mannschaft gemeint sein. Zu Seemannschaft siehe Kapitel IV.2.

die oben genannten Gründe sowie auch auf die Tatsache einer geringeren Präsenz der Bremer Händler und Schiffer auf Island und auf den Shetland Inseln zurückgeht. Hier sticht vor allem der Familienname Munstermann hervor, dessen Vertreter Hynrick und Johann sowohl als Kaufleute als auch als Schiffer nachzuweisen sind.⁴⁵² Die Islandhändler Clawes Monnickhusen und sein gleichnamiger Sohn übernahmen ab dem Jahr 1558 die Handelsbude in Kumbaravogur (*Kummerwage*) von Klawes Ficken. Später führten Clawes und sein Bruder Cort Monnickhusen dieses Geschäft weiter. Johann Munstermann selbst war wiederum gemeinsam mit Klawes Wittesand Handelslizenzinhaber für den Hafen Kumbaravogur (*Kummerwage*), den die Familie Munstermann seit dem Jahr 1478 besiegelt haben soll.⁴⁵³ Der Verlust eines Handelsschiffes im Jahre 1578, das von Johann Munstermann geführt wurde und dessen Untergang er nicht überlebte, stürzte wiederum auch die Gebrüder Monnickhusen in schwere Finanznöte.⁴⁵⁴ Munstermann fuhr auch für den Bremer Ratsherrn Salomon als Schiffer und blieb diesem durch eine 11 Wochen dauernde Irrfahrt von Island nach Bremen im Jahr 1569 in Erinnerung. Klawes Ficken war wiederum mit Vater und Sohn Monnickhusen in Kontakt, da diese ihm seine maschop mit allen Rechten und Pflichten im Jahre 1557 abkauften. Diesem Umstand verdankt die Forschung einen guten Einblick in die Bremer Handelsgeschäfte auf Island in der Mitte des 16. Jahrhunderts.⁴⁵⁵ Letztendlich sind hier noch Berndt Losekannen und Wylken Hudemann als Bremer Islandfahrer zu nennen, die beide schon im frühen 16. Jahrhundert nach Island führen.

Konflikte im Islandhandel mit anderen Hansestädten wie Oldenburg und Hamburg spiegeln sich, wenn auch nur schwach, in den Beispielen von Karsten Bake, Hans Howe und Evert Hovemann wider.⁴⁵⁶ Aber auch interstädtische Beziehungen zwischen Bremen und Hamburg, wie dies schon bei den Shetlandfahrern sichtbar wurde, sind erkennbar. Hierfür ist Rolf Gerdes ein Beispiel, der als Setzschiffer für einen Hamburger Händler fuhr.⁴⁵⁷

Generell sei hier nochmals erwähnt, dass die anhängliche Tabelle lediglich einen ersten Einblick in die Netzwerke und Verbindungen der Bremer Islandfahrer des 16. Jahrhunderts gewähren.⁴⁵⁸ Eine detaillierte Erforschung der Händlerverbindungen und der Familienbande der Bremer Islandfahrer aber auch der Shetlandfahrer ist in dieser Studie nicht angestrebt.⁴⁵⁹

⁴⁵² Hofmeister 2000b, 48.

⁴⁵³ „Johann Munstermans der auf einen vornehme Havinge, die Kummerwage genant, kunigliche Concession und Begnadigung gehabt und dieselbe negst seinen Vorfahren woll an die hundert Jahr beschiffet und besiegelt“ (zitiert nach Entholt/Beutin 1937, 55). Munstermann starb im Jahr 1578 bei einem Schiffsunglück. Daher scheint sich die Angabe von 100 Jahren auf die Zeit zwischen 1478 und 1578 zu beziehen.

⁴⁵⁴ Hofmeister 2001, 27.

⁴⁵⁵ Siehe Hofmeister 2001, 20-50.

⁴⁵⁶ Siehe Anhang B | Tab. II.1.2. - B und auch Anhang B | Tab. III.3.1. - A.

⁴⁵⁷ Siehe Baasch 1889, 100.

⁴⁵⁸ Siehe Anhang B | Tab. II.1.2. - B.

⁴⁵⁹ Siehe hierzu die Promotionsarbeit von Bart Holterman, die sich mit den Handelsbeziehungen der Hansekaufleute auf Island, den Shetland Inseln und den Färöer Inseln beschäftigt.

II.2. Hamburg und die Hanse

Die Forschungsliteratur zur Hamburger Stadt- und Hansegeschichte ist sehr umfangreich. Speziell mit der Handelsgeschichte Hamburgs beschäftigte sich schon Ernst Baasch im Jahr 1894 in seinem Aufsatz „Hamburgs Seeschiffahrt und Waarenhandel vom Ende des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts“.⁴⁶⁰ Eine Arbeit, die im Jahr 1899 von Richard Ehrenberg mit seinem Aufsatz „Aus der Hamburgischen Handelsgeschichte“ ergänzt und erweitert wurde.⁴⁶¹ Beispielhaft für einige monographische Arbeiten zur hamburgischen Geschichte seien hier auch „Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner. Band I“ (1982) von Hans-Dieter Loose herausgegeben, Eckart Klessmann „Geschichte der Stadt Hamburg“ des Jahres 1994 oder auch Martin Krieger „Geschichte Hamburgs“ aus dem Jahr 2012 genannt.⁴⁶²

Eine Sammlung verschiedener wissenschaftlicher Studien zu unterschiedlichsten historischen und archäologischen Aspekten der Hamburger Stadtgeschichte bieten unter anderem die „Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte“, die Zeitschrift „Hammaburg“ oder auch die Reihe „Veröffentlichungen des Archäologischen Museums Hamburg, Helms Museum“. Ergänzend seien hier auch einige monographische Werke zu Einzelaspekten der Hamburger Geschichtsforschung erwähnt. So z.B. Andreas Kammler „Up Eventur. Untersuchungen zur Kaperschiffahrt 1471-1512, vornehmlich nach Hamburger und Lübecker Quellen“ aus dem Jahr 2005 oder auch Reinhard Paulsen „Schiffahrt, Hanse und Europa im Mittelalter. Schiffe am Beispiel Hamburgs, europäische Entwicklungslinien und die Forschung in Deutschland“, erschienen im Jahr 2016.⁴⁶³ Im Folgenden sollen, aufgrund des reichen bibliographischen Materials zur Hamburger Hansegeschichte, nur stichpunkthaft einige für das allgemeine Verständnis nötige Fakten derselben dargelegt werden.

Anders als Bremen durchlief Hamburg keine Verhansung. Aber wie in Bremen war das Verhältnis und das Auftreten der Stadt zum und innerhalb des Hansebundes durchaus selbstbestimmt und selbstbewusst. Mit der Verleihung des ersten Stadtrechts durch den Dänenkönig Waldemar II. im Jahre 1220 waren auch schifffahrtsrechtliche Privilegien und damit Handelsvorteile für Hamburg verbunden.⁴⁶⁴ Nachdem die Vorherrschaft der Dänen mit der Schlacht von Bornhöved (1227) beendet wurde, etablierte sich das Adelsgeschlecht der Schauenburger als Landesherrn über das Gebiet Stormarn-Holstein und damit auch über Hamburg.⁴⁶⁵ Graf Adolf IV. von Schauenburg war Hamburg und seinem Rat nach dem Jahr 1227 durchaus positiv gesinnt und betätigte sich auch als Bauherr in der Stadt.⁴⁶⁶ Die allmähliche Emanzipierung Hamburgs von den Landesherrn zeigte sich in den Folgejahren durch die engen Handelsverbindungen und bilateralen Handelsverträge der Stadt, z.B. seit dem Jahr 1230 mit Lübeck und ab 1258 mit Köln. Spätestens ab 1278 kann Hamburg auch als Mitglied des wendischen Städtebundes nachgewiesen werden.⁴⁶⁷ Vor allem aber die Durchsetzung des Ordeelbook, also des Stadtrechts, das im Jahr 1270 in Kraft trat und die Rechtsprechung nicht mehr dem Landesfürsten, sondern dem Hamburger Rat unterstellte, unterstreicht diesen Emanzipierungsprozess.⁴⁶⁸ Trotz der städtischen Freiheiten Hamburgs unterstand die Stadt jedoch formal weiterhin den Hoheitsrechten der Landesfürsten.

⁴⁶⁰ Siehe Baasch 1894.

⁴⁶¹ Siehe Ehrenberg 1899.

⁴⁶² Siehe Loose 1982; Klessmann 1994 und Krieger 2012.

⁴⁶³ Siehe Kammler 2005 und Paulsen 2016.

⁴⁶⁴ Bracker 1989b, 244.

⁴⁶⁵ Krieger 2012, 26.

⁴⁶⁶ Bracker 1989b, 244.

⁴⁶⁷ Hammel-Kiesow 2008, 75f.

⁴⁶⁸ Krieger 2012, 25f.

Ab dem 14. Jahrhundert kam es hierüber immer wieder zu Rechtsstreitigkeiten zwischen dem Rat der Stadt und den Landesherren, den sogenannten Immedietätsprozessen, welche aber häufig genug ohne grundsätzliche Konsequenzen blieben.⁴⁶⁹

Die starken Handelsverbindungen zu Lübeck und anderen Hansestädten waren nur teilweise für die wachsende Unabhängigkeit Hamburgs verantwortlich. So erwarb die Stadt z.B. die Insel Neuwerk und erbaute hier im Jahr 1310 einen Wehrturm. Damit konnte Hamburg zum einen den Schiffsverkehr kontrollieren sowie besteuern und zum anderen diente der Turm gleichzeitig als Seezeichen.⁴⁷⁰ Ebenso baute Hamburg seine regionale Vorherrschaft in dieser Zeit durch den Kauf weiterer Besitzrechte, wie z.B. über die Alster oder über die Kirchspiele Altenwalde und Groden (1374/79), aus.⁴⁷¹ Verteidigungs- und Schutzbündnisse mit dem Land Wursten (1393) oder dem Land Hadeln (1399), dessen Kirchspiele ab dem Jahr 1402 die Hamburger Ratsleute gar als ihre „Greven“ anerkannten, festigten die Macht Hamburgs zusehends.⁴⁷² Im Jahr 1359 gewährte Kaiser Karl IV. Hamburg das Privileg, dem Seeraub auf der Niederelbe, wenn nötig, militärisch entgegenzutreten.⁴⁷³ Im Jahr 1468 sowie 1482 ermöglichten dann weitere kaiserliche Privilegien der Stadt, ihren schiffrechtsrechtlichen Anspruch auf die gesamte Niederelbe auszudehnen.⁴⁷⁴ Ein Anliegen, das von Hamburg schon lange vorher angestrebt und ab ca. 1450 durch die Betonung der Elbe bis zu Mündung sowie durch die Überwachung dieser Fahrwasserzeichen mittels Tonnenschiffen, unterstrichen wurde.⁴⁷⁵

Das Verhältnis Hamburgs zum Hansebund war zwar weniger ambivalent als das Bremens zur Hanse, jedoch war es auch nicht frei von Konflikten. So blieb Hamburgs Einsatz bei den Kriegsanstrengungen der Hansestädte gegen den Dänenkönig Waldemar IV. Atterdag zwischen den Jahren 1362 und 1370 eher verhalten. Die Stadt weigerte sich den Dänen den Krieg zu erklären und schickte lediglich zwei Schiffe um die anderen hansischen Schiffe im 1. dänisch-hansischen Krieg (1362-1365) zu unterstützen. Aufgrund dieses Verhaltens entging die Stadt, nachdem im Jahr 1370 der Frieden von Stralsund⁴⁷⁶ geschlossen wurde, nur dadurch einer Verhansung, indem sie umfangreiche „finanzielle Zuwendungen“ übernahm.⁴⁷⁷ Eine weitere Verhansung drohte Hamburg im Jahr 1416, nachdem die Stadt 1410 einen Rezess mitgetragen hatte, der den städtischen Räten Befugnisse entzog und den Bürgern der Hansestädte wiederum mehr Befugnisse zuerkannte. Im Jahr 1408 wurde der alte Lübecker Rat durch einen von Bürgern gewählten neuen Rat ersetzt, der diesen Rezess vorantrieb. Nachdem der alte Rat Lübecks 1416 zurückgekehrt war, erzwang dieser wiederum unter Androhung einer Verhansung eine Rücknahme des Rezesses aus dem Jahr 1410.⁴⁷⁸ Hamburg verhielt sich generell neutral sowohl der Hanse als auch deren Gegnern gegenüber und war stets bemüht die eigenen Handelsinteressen zu wahren. Ein Verhalten, das allgemein als hansespezifisch angesehen werden kann. Die Tatsache, dass Hamburg ab den 1480er Jahren zunehmend Getreide direkt nach Island exportierte und damit das Stapelrecht im norwegischen

⁴⁶⁹ Gabriëlsson 1982, 141f. Zu Immedietätsprozesse siehe Gabriëlsson 1982, 142.

⁴⁷⁰ Klessmann 1994, 43.

⁴⁷¹ Gabriëlsson 1982, 147f. und Klessmann 1994, 43f.

⁴⁷² Gabriëlsson 1982, 148f.

⁴⁷³ Krieger 2012, 27f.

⁴⁷⁴ Krieger 2012, 27f.

⁴⁷⁵ Gabriëlsson 1982, 149f. und Krieger 2012, 27f.

⁴⁷⁶ Nach der Niederlage im 1. dänisch-hansischen Krieg (1362-1365) zerstörten hansische Schiffe im 2. dänisch-hansischen Krieg (1367-1370) den Hafen Kopenhagens und brandschatzte große Teile der dänischen Küste. Infolge dessen wurde im Jahr 1370 der Frieden von Stralsund zwischen der Hanse und Waldemar IV. geschlossen. Dieser musste empfindliche territoriale Verluste und finanzielle Abgaben hinnehmen. Siehe hierzu Dollinger 2012, 83-90.

⁴⁷⁷ Klessmann 1994, 46.

⁴⁷⁸ Klessmann 1994, 57.

Bergen unterließ, gleichzeitig jedoch sein eigenes Stapelrecht für Getreide aus dem elbischen Hinterland vehement durchsetzte, illustriert deutlich diese Einstellung.⁴⁷⁹

Weitere Konflikte mit dem Hansebund oder einzelnen Städten ergaben sich z.B. in den Jahren 1534 bis 1536, als Hamburg im Konflikt zwischen Lübeck und Dänemark neutral blieb, oder im Jahr 1566, nachdem Hamburg den englischen Merchant Adventurers ein Niederlassungsrecht gewährte.⁴⁸⁰ Dadurch konnten die englischen Händler ihren Tuchhandel auf dem Kontinent ausbauen, was natürlich sehr zum Missfallen der anderen Hansestädte geschah. Hamburg profitierte hiervon, da sie z.B. den Reimport des Tuches nach England vermittelte.

Letztendlich blieb Hamburg bis zum Ende des Hansebundes Mitglied desselben und wurde auf dem Hansetag des Jahres 1629 zusammen mit Bremen und Lübeck erst zu einem Außenvertreter und nach dem letzten Hansetag im Jahr 1669 zusammen mit den genannten Städten zu einem Nachlassverwalter der Hanse berufen.⁴⁸¹

II.2.1. Hamburger Handel im nordatlantischen Raum

Ähnlich wie bei Bremen sind die vorhansischen Handelskontakte Hamburgs im nordatlantischen Raum und speziell zu den nordatlantischen Inseln schwer nachzuweisen. Es gibt Hinweise darauf, dass Handelsverbindungen zwischen Hamburg und Island schon im 11. Jahrhundert existierten. Diese frühen Handelsverbindungen werden auf eine Handschrift des 11./12. Jahrhunderts zurückgeführt, welche als Merigarto bezeichnet wird. Es handelt sich bei dieser Handschrift jedoch um eine geographische Beschreibung ohne Bezug zu Hamburg und Island. Somit ist die Aussage über vorhansische Handelskontakte sehr kritisch zu bewerten und auch eher abzulehnen.⁴⁸²

Ein hansisch geprägter Handel Hamburgs mit dem nordatlantischen Raum ist tatsächlich erst ab dem 15. Jahrhundert fassbar. Hier sei speziell noch einmal auf die Grundlagenarbeit von Baasch „Zur Islandfahrt der Deutschen, namentlich der Hamburger, vom 15. bis 17. Jahrhundert“ des Jahres 1889 verwiesen.⁴⁸³ Richard Ehrenberg bezieht sich in einem Aufsatz aus dem Jahr 1899 dezidiert auf diese Arbeit von Baasch und ergänzt dessen Auswertungen durch die Bearbeitung eines, von Baasch offenbar nicht genutzten aber gut erhaltenen, Rechnungsbuches der Islandfahrer Bruderschaft.⁴⁸⁴ Die darin enthaltenen Spendeneinträge erlauben einen Überblick über die Anzahl von Schiffen und Personen, die in die Hamburger Handelsfahrt nach Island, den Färöer Inseln und auch nach den Shetland Inseln zwischen den Jahren 1533 und 1628 verwickelt waren.⁴⁸⁵ In dem ebenfalls von Ernst Baasch im Jahr 1894 publizierten Artikel über „Hamburgs Seeschiffahrt und Waarenhandel vom Ende des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts“ bezieht sich Baasch hauptsächlich auf die Schifferbücher⁴⁸⁶, deren Unvollständigkeit er sich jedoch durchaus bewusst ist.⁴⁸⁷ Dieser Fakt lässt wiederum lediglich ein überblickhaftes und unvollständiges Bild des tatsächlichen Warenhandels und der Seeschiffahrt im genannten Zeitraum zu.

⁴⁷⁹ Postel 1982, 230.

⁴⁸⁰ Krieger 2012, 40-42.

⁴⁸¹ Vgl. Dollinger 2012, 481f. und 485ff.; Hammel-Kiesow 2008, 117-119; Jahnke 2012, 204f.

⁴⁸² Zu der Handschrift Merigarto siehe Koch 1995, 3 (Anmerkung 3).

⁴⁸³ Siehe Baasch 1889.

⁴⁸⁴ Ehrenberg 1899, 16.

⁴⁸⁵ Siehe hierzu auch Kapitel II.2.2. Ehrenberg selbst übt hier eine klare Quellenkritik und weist auf die Notwendigkeit des Abgleichs mit anderen Quellen wie z.B. den Schifferbüchern hin. Siehe Ehrenberg 1899, 18.

⁴⁸⁶ Hierbei handelt es sich um verschiedene Register des späten 16. und vor allem des 17. Jahrhunderts die, für unterschiedliche Jahre, einen Überblick zu den in den Hamburger Hafen ein- und ausfahrenden Schiffen bieten. Siehe Baasch 1894, 296f.

⁴⁸⁷ Baasch 1894, 297f.

Weitere Werke zum Hamburger Seeverkehr des 17. Jahrhunderts wurden von Ernst Baasch im Jahr 1910 und von Pierre Jeannin im Jahr 1971 vorgelegt.⁴⁸⁸ Beide Arbeiten beschäftigen sich mit der Auswertung von jeweils einer Schiffsliste aus dem Jahre 1672 und 1674, die wiederum eine komplette Aufzählung aller zeitgenössischen Hamburger Handelsschiffe dieser Zeit darstellen. Diese Listen wurden im Zuge des 3. englisch-niederländischen Krieges (1672-1674) als Überblick über die kriegsneutrale Hamburger Handelsflotte erstellt und durch den damaligen Senat den kriegführenden Parteien England, Frankreich und den Niederlanden zugesandt. Allerdings erlauben diese Listen lediglich Aussagen über die Gesamtgröße der Handelsflotte Hamburgs sowie statistische Auswertungen zu den Größen einzelner Schiffe. Detaillierte Rückschlüsse zu Umfang und Organisation des uns hier interessierenden Nordatlantikhandels lassen sich hieraus jedoch kaum ziehen. Ausgenommen sind die Grönlandfahrer, welche eindeutig in den genannten Schiffslisten zu identifizieren sind.⁴⁸⁹

Zu diesen hauptsächlich älteren Werken sind z.B. die jüngeren Arbeiten von Martin Reißmann „Die hamburgische Kaufmannschaft des 17. Jahrhunderts in sozialgeschichtlicher Sicht“ aus dem Jahr 1975, Christina Deggim „Hafenleben im Frühen Mittelalter. Seehandel und Arbeitsregelungen in Hamburg und Kopenhagen vom 13. bis zum 17. Jahrhundert“ aus dem Jahr 2005 und auch Frederike Christiane Koch „Isländer in Hamburg. 1520-1662“ erschienen 1995 zu nennen.⁴⁹⁰ Beschäftigen sich Reißmann und Deggim noch überwiegend allgemein mit dem Nordatlantikhandel und seinen Ausprägungen, geht Koch detailliert auf den Hamburger Islandhandel ein. Anders als Baasch datiert Koch z.B. den „Erstbesuch“ Hamburger Kaufleute auf Island nicht erst um das Jahr 1474/75 sondern schon um das Jahr 1423.⁴⁹¹

Allgemein weist sich das 16. Jahrhundert als Hochphase des hamburgischen Nordatlantikhandels aus. Die Quellenlage zum Handelsaufkommen des 15. Jahrhunderts ist hierbei eher spärlich und bedarf weiterer Erarbeitung. Im Jahr 1475 fuhr nachweislich das erste namentlich bekannte Schiff, die *Hispanigerd*, nach Island. Dieses Schiff gehörte je zur Hälfte der Stadt und dem Händler Dietrich V[B]riensteen. Im folgenden Jahr fuhr selbiges Schiff wieder auf Islandfahrt und wurde dabei begleitet von der *Grote Marie*, einem Handelsschiff das komplett der Stadt Hamburg gehörte.⁴⁹² Man kann also schon für das Jahr 1476 eine Fahrt von zwei Schiffen nachweisen.⁴⁹³

Hamburger Händler besuchten regelmäßig vor allem isländische aber auch shetländische Häfen sowie mindestens einen färöischen Hafen, um Getreide, Mehl, Bier, Tuche, Holz, Eisenwaren und allgemein Waren des täglichen Bedarfs gegen Tran, Butter oder Federn, vor allem aber gegen Fisch zu verhandeln.⁴⁹⁴ Das Hauptaugenmerk der Hamburger lag dabei auf dem Islandhandel. Lag die Anzahl der Händlerschiffe, welche nach Island fuhren zwischen den Jahren 1530 und 1540 noch im einstelligen Bereich bei durchschnittlich fünf Schiffen, stieg diese Zahl zwischen 1542 bis 1564 in einen zweistelligen Bereich von durchschnittlich 15 Schiffen jährlich an. Hierbei lag das Minimum bei zehn Schiffen in den Jahren 1542, 1546 sowie 1563 und das Maximum bei 19 Schiffen im Jahr 1556.⁴⁹⁵ Nach einem Rückgang des Handelsverkehrs zwischen den Jahren 1565 und 1579, was vor allem mit der Handelspolitik des dänischen Königs Friedrich II. zusammenhing,

⁴⁸⁸ Siehe Baasch 1910 und Jeannin 1971.

⁴⁸⁹ Die Grönlandfahrer sind in den Listen klar zu identifizieren da nur auf diesen Schiffen der Schiffsführer die Bezeichnung Kommandeur trug. Siehe Baasch 1910, 42.

⁴⁹⁰ Siehe Reißmann 1975; Deggim 2005 und Koch 1995.

⁴⁹¹ Baasch 1889, 8; Skúlason 1938, 192; Friedland 1973, 68f.; Koch 1995, 2f. Siehe auch Kapitel I.4.5.

⁴⁹² Siehe zu diesen Angaben Deggim 2005, 157.

⁴⁹³ Ob sich diese Fahrtenzahl in den Folgejahren steigerte, konstant blieb oder stagnierte lässt sich vorerst nicht befriedigend beantworten.

⁴⁹⁴ Reißmann 1975, 180; Klessmann 1994, 101f.; Lorenzen-Schmidt 2018 (unpubl.).

⁴⁹⁵ Ehrenberg 1899, 19.

überstieg der Verkehr nach dem Jahr 1580 sogar noch das Niveau von vor 1565. So fuhren durchschnittlich 17 Schiffe jährlich nach Island mit einem Maximum von 21 Schiffen in den Jahren 1591 und 1601.⁴⁹⁶

Die genannte Handelspolitik unter Friedrich II. war insofern unerfreulich für Hamburg, als dass der König in den Jahren 1561, 1564, 1565 und 1573 mehrere Handelsverbote und/oder Handelsbeschränkungen gegen die Hamburger Islandfahrt erließ.⁴⁹⁷ Diese Maßnahmen hingen mit dem Bestreben des Königs zusammen politischen Druck auf den Hamburger Rat, auszuüben um diesen zur Rückgabe von Hoheitsrechten und Ländereien auf ehemals dänischem Grund zu zwingen.⁴⁹⁸ Finanzpolitischen Charakter hatte die Monopolisierung des Schwefelhandels durch Friedrich II. sowie seine Forderung nach einer Zahlung von 100.000 Talern durch die Hamburger, um ein im Jahr 1565 drohendes isländisches Handelsverbot für Hamburg abzuwenden.⁴⁹⁹ Dieser Forderung kamen die Hamburger jedoch nicht nach.

Auch wurde unter Friedrich II. die Lizenzvergabe neu geregelt, so dass verstärkt Handelslizenzen für einzelne Häfen an Einzelpersonen vergeben wurden.⁵⁰⁰ Letztendlich gipfelte der Disput zwischen der Stadt und Friedrich II. in einem 1573 erlassenen, königlichen Handelsverbot gegen Hamburg für das gesamte dänische Reich.⁵⁰¹ Im Jahr 1579 wurde dieses Verbot durch den Flensburger Vertrag aufgehoben und der Hamburger Islandhandel florierte, bis zum Jahr 1602, als durch Christian IV. ein erneutes Handelsverbot erlassen wurde, diesmal für alle Nicht-Dänen.⁵⁰²

Die herausragende Bedeutung Islands für den Hamburger Nordatlantikhandel zeigt sich neben der genannten Menge an Handelsfahrten auch an der Errichtung einer eigenen Kirche auf Island. Diese wurde ab spätestens 1535 durch Hamburger Händler am Handelsplatz Hafnarfjöldur errichtet.⁵⁰³

Nach dem Handelsverbot durch Christian IV. brach die Islandfahrt der Hamburger zwar ein, jedoch gab man diesen Handel nicht komplett auf. Den Händlern gewährte man zuerst eine mehrjährige Frist, um ihrer Angelegenheiten auf der Insel zu regeln, und erst im Jahr 1608 wurde die Hamburger Kirche sowie weitere von den „Deutschen“ genutzte Gebäude auf königlichen Befehl abgerissen.⁵⁰⁴

Danach reorganisierten die ausländischen Händler, vor allem die Hamburger, ihr Vorgehen auf zwei verschiedene Weisen. Erstens blühte der Schmuggel auf, welchen die dänische Marine dann rasch zu unterbinden versuchte.⁵⁰⁵ Zweitens verlegten sich viele Hamburger Schiffer und Händler darauf, ihre Islandfahrt im Auftrag der dänischen Handelsmonopolhalter weiterzuführen.

1602, das Jahr in dem das Handelsverbot verhängt wurde, war auch das Gründungsjahr der Isländischen (Handels-) Kompanie.⁵⁰⁶ Dieser Kompanie, zu der die Städte Kopenhagen, Malmö und Helsingør gehörten, wurde ab spätestens 1602 für vorerst 14 Jahre das Vorkaufsrecht isländischer Waren zugesprochen.⁵⁰⁷ Ein Privileg, das bereits im Jahr 1614 um weitere 11 Jahre verlängert und 1619 durch Christian IV. bestätigt wurde. Im Jahr 1614 liefen auch die letzten verbliebenen Handelslizenzen hansischer Kaufleute für isländische Häfen aus.⁵⁰⁸ Das ökonomische

⁴⁹⁶ Ehrenberg 1899, 19. Siehe auch Kapitel III.3.1. Diagramm VII.

⁴⁹⁷ Koch 1995, 370f.

⁴⁹⁸ Postel 1982, 226f.

⁴⁹⁹ Baasch 1889, 42f.

⁵⁰⁰ Baasch 1889, 44; Skúlason 1938, 218.

⁵⁰¹ Grassel 2016, 83.

⁵⁰² Siehe hierzu Kapitel I.4.5.

⁵⁰³ Piper 1964/6, 228. Siehe hierzu Kapitel III.3.1.

⁵⁰⁴ Piper 1964/6, 231.

⁵⁰⁵ Reißmann 1975, 181.

⁵⁰⁶ Deggim 2005, 214.

⁵⁰⁷ Lorenzen-Schmidt 2018 (unpubl.). Lorenzen-Schmidt nennt das Jahr 1619 als Gründungsjahr der Isländischen (Handels-) Kompanie.

⁵⁰⁸ Deggim 2005, 214.

Ziel dieser Kompaniegründung war es, den Islandhandel und alle damit verbundenen Einnahmen allein der dänischen Staatskasse zukommen zu lassen. Problematisch für die dänische Krone war hieran jedoch, dass die dänischen Händler Hamburg als Stapelplatz für isländische Waren nutzten und daher immer noch ein reger Handelsverkehr zwischen Island und der Elbestadt stattfand. So fuhren zwischen den Jahren 1603 und 1623 durchschnittlich drei Schiffe pro Jahr von Hamburg nach Island⁵⁰⁹ (siehe Diagramm I). Auch wird dieser rege Verkehr dadurch nachvollziehbar, dass bis zum Jahr 1628 von dänischen Händlern entrichtete Spendeneingänge an die Kasse der Islandfahrer in Hamburg fassbar sind.⁵¹⁰ 1629 wurden ebenfalls noch fünf Schiffe aus Island kommend im Hamburger Hafen gelöscht.⁵¹¹

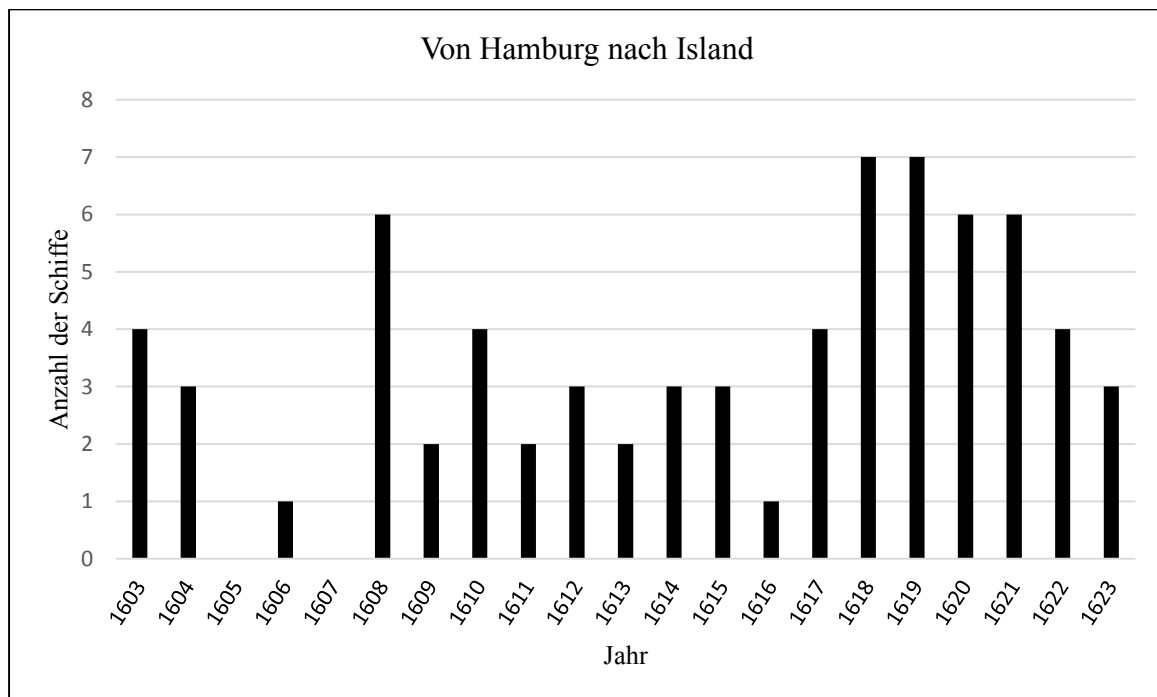


Diagramm I: Anzahl der Schiffe die zwischen den Jahren 1603 bis 1623 von Hamburg nach Island fuhren (nach Ehrenberg 1899)

Den schwelenden Zwist zwischen Dänemark und Hamburg verschärfte die Gründung Glückstadts im Jahr 1616 durch Christian IV. sowie der darauffolgenden Ausbau dieser Stadt zum direkten Konkurrenten Hamburgs. So wurde Glückstadt z.B. ab 1623 zum offiziellen Stapelplatz für isländische Waren berufen und in den Jahren 1628-30 erließ der dänische König mehrere Edikte, in deren Folge man den Glückstädter Elbzoll erhob. Dieser beinhaltete, dass alle die Elbe hinunter und nach Hamburg fahrenden Schiffe besteuert werden sollten.⁵¹² Hamburg begegnete dieser Entwicklung zuerst militärisch, verlor aber das Kräftemessen auf der Niederelbe gegen Dänemark und konnte anschließend erst mit der Unterstützung Schwedens im Jahr 1645 die Aufhebung des

⁵⁰⁹ Ehrenberg 1899, 20.

⁵¹⁰ Koch 1995, 373.

⁵¹¹ Baasch 1894, 331.

⁵¹² Klessmann 1994, 142f.; Krieger 2012, 46f.

Elbzolls erwirken.⁵¹³ Dennoch wurden auch noch nach der Erhebung des Elbzolls, so z.B. im Jahr 1635, Schiffe dänischer Händler, die isländische Waren geladen hatten, in Hamburg gelöscht.⁵¹⁴

Letztendlich verliert die Islandfahrt erst ab der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts für die Hamburger fast gänzlich an Bedeutung. Allerdings gab es im Jahr 1645 den Versuch einiger Hamburger Kaufleute, Gesamtisland gegen ein Pfandgeld von insgesamt 500.000 Talern auf 10 Jahre zu pachten und dadurch das alleinige Handelsmonopol für Hamburg zu sichern.⁵¹⁵ Christian IV. schien diesem Angebot auch zugeneigt gewesen zu sein, jedoch führten Einsprüche der Isländischen Kompanie sowie interne Streitereien der Hamburger Kaufmannschaft dazu, dass dieses Vorhaben verzögert und schlussendlich fallen gelassen wurde.⁵¹⁶

Die Handelsverbindungen Hamburgs nach Island waren, wie gezeigt wurde, komplex und langlebig. Ähnlich verhielt es sich mit dem Färöer- und Shetlandhandel Hamburgs. Der Färöerhandel zeichnet sich ab dem Jahr 1520 durch mehrere hamburgische Handelsmonopole für diese Inselgruppe aus. So verpachtete der dänische König Friedrich I. in den Jahren 1520 und 1524 das Handelsrecht für die Inseln an die Hamburger Händler Joachim Wullenweber (1520) und Peter Fresenberg (1524).⁵¹⁷ Im Jahr 1529 ging dieses Recht dann an den Hamburger Thomas Koppen.⁵¹⁸ Zwischen den Jahren 1531 und 1533 teilte sich dieser wiederum das Handelsmonopol mit dem Hamburger Händler Joachim Wullenweber und zwischen 1533 und 1553 lag das Monopol wieder allein bei Thomas Koppen.⁵¹⁹ Trotz oder gerade wegen dieses Handelsmonopols entwickelten sich auch illegale Handelsaktivitäten. So wurde z.B. 1535 der Hansekaufmann Herman Reynicken wegen unerlaubten Handels mit den Färöer Inseln angeklagt.⁵²⁰

Die restriktive Handelspolitik gegen Hamburg unter Friedrich II. lässt sich auch an dem Beispiel der Färöer Inseln nachweisen. Nachdem schon Christian III. 1556 den Handel königlich monopolisiert hatte, hielt Friedrich II. an diesem Handelsmonopol fest. Interessanterweise vergab er dennoch im Jahr 1573 eine Handelslizenz für die gesamte Inselgruppe an den Hamburger Händler Joachim Thimm, die erst nach 1579 an den färöischen Händler Magnus Heinason fiel.⁵²¹ Ab dem Jahr 1586 besaßen dann der Hamburger Kaufmann Joachim Wichmann und der Kopenhagener Kaufmann Oluf Matsen für 10 Jahre das Handelsmonopol über die Inselgruppe.⁵²²

Über die Menge von Schiffen und Waren, die von Hamburg zu den Färöer Inseln ausliefen, lassen sich nur wenige Aussagen machen. Es sollen jedoch bis zum Ende des 16. Jahrhunderts nicht mehr als maximal drei Schiffe jährlich gewesen sein.⁵²³

Wie schon oben erwähnt, lag die Präferenz der Hamburger Händler im 16. Jahrhundert bei der Islandfahrt. Erst mit dem Handelsverbot des Jahres 1602 traten Hamburger Händler auch vermehrt auf den Shetland Inseln auf. Kamen zwischen den Jahren 1590 und 1600 noch 1 bis 2 Schiffe jährlich von den Shetland Inseln im Hamburger Hafen an, steigerte sich diese Zahl zwischen 1601 und 1632 auf jährlich durchschnittlich vier Schiffe.⁵²⁴ Auch fuhren zwischen 1610 und 1630

⁵¹³ Klessmann 1994, 142f.; Koch 1995, 374f.; Krieger 2012, 46f.

⁵¹⁴ Deggim 2005, 218.

⁵¹⁵ Loose 1968, 143-150.

⁵¹⁶ Loose 1968, 148f.

⁵¹⁷ Vgl. hierzu Kapitel III.2.

⁵¹⁸ Koppen zahlte eine Gebühr von 100 lübischen Mark. Zu Fresenberg und Koppen siehe Madsen 1999, 34.

Siehe auch Kapitel III.2.

⁵¹⁹ Arge/Mehler 2012, 178.

⁵²⁰ Madsen 1999, 36.

⁵²¹ Arge/Mehler 2012, 178f.; siehe hierzu auch Kapitel III.2.1.

⁵²² Madsen 1999, 44.

⁵²³ Arge/Mehler 2012, 178; Baasch 1894, 309; Baasch 1889, 97 (Anmerkung 1).

⁵²⁴ Baasch 1894, 312.

durchschnittlich vier Schiffe jährlich von Hamburg zu den Shetland Inseln.⁵²⁵ Anders als bei der Islandfahrt scheint sich das Interesse der Hamburger Händler an den Shetland Inseln auch nach Mitte des 17. Jahrhunderts nicht vermindert zu haben. So wurden im Jahr 1647 mindestens 14 Schiffe aus Shetland kommend im Hamburger Hafen gelöscht und auch über ein Jahrhundert später, genauer im Jahr 1779, waren es wohl noch 26 Schiffe.⁵²⁶ Hier ist noch einmal anzumerken, dass die historischen Quellen über die genannten jährlichen Durchschnittszahlen der Schiffseinfahrten in den Hamburger Hafen lediglich einen Überblick gewähren. Sie lassen keine Rückschlüsse über die tatsächlichen Heimathäfen der Handelsschiffe zu. Lediglich die Zahlen zu den ausfahrenden Schiffen scheinen eine Identifizierung dieser Schiffe als mögliche hamburgische Handelsschiffe zu erlauben.⁵²⁷ Auch können keine generalisierten Angaben über im- und exportierte Warenmengen von und zu den nordatlantischen Inseln gemacht werden.⁵²⁸

II.2.2. Hamburger Händler im Nordatlantikhandel

Im vorhergehenden Kapitel wurden der späthansische Handel Hamburgs im und mit dem Gebiet des Nordatlantiks dargestellt. In diesem Kapitel soll nun ein grober Überblick über die an diesem Handel beteiligten Personen geliefert werden. Hamburg war zusammen mit Oldenburg die einzige Hansestadt mit einer Islandfahrgesellschaft respektive Islandfahrerbruderschaft.⁵²⁹ Der Zusammenschluss von Schiffen und Bootsleuten zu Gesellschaften und Bruderschaften ist in Hamburg spätestens ab dem Jahr 1380 fassbar.⁵³⁰

Ein wichtiges Datum bildet das Jahr 1492, welches als Gründungsjahr der St. Annen-Bruderschaft bezeugt ist. Hierbei handelte es sich um einen Zusammenschluss von Schiffen und Bootsleuten, der vor allem religiös motiviert war. So war das Seelenheil verstorbener Mitglieder ebenso wie die Hinterbliebenenversorgung das Hauptanliegen dieser Vereinigung.⁵³¹ Unabhängig von dieser seelsorgerisch motivierten Bruderschaft sind Zusammenschlüsse von Seefahrern, also Händlern und/oder Schiffen, auch in den Fahrgesellschaften nachzuweisen. Diese häufig nach den Haupthandelszielen der Mitglieder, wie z.B. Schonen oder Flandern, benannten Vereinigungen waren weniger religiös als vielmehr ökonomisch und gesellschaftlich motiviert. Koch legt nahe, dass die ersten Hamburger Islandfahrer Mitglieder der Englandfahrgesellschaft gewesen seien und diese aufgrund ihrer hohen Zahl innerhalb der Gesellschaft ein eigenes Island(ge)lage herausgebildet hätten.⁵³² Nachweisen lässt sich diese Theorie freilich bisher nicht zweifelsfrei. Allerdings ist für das Jahr 1530 die Auflösung der Island(ge)lage innerhalb der Englandfahrgesellschaft belegt.⁵³³ Es scheint also durchaus eine gewachsene Verbindung zwischen Island- und Englandfahrern gegeben zu haben. Auch sind bis zum genannten Jahr Doppelmitgliedschaften von Islandfahrern in der Englandfahrgesellschaft fassbar.⁵³⁴ Eine eigenständige Islandfahrer-gesellschaft muss jedoch in Hamburg bereits vor dem Jahr 1499 existiert haben, da für 1565 eine

⁵²⁵ Siehe hierzu auch Kapitel II.2.3.

⁵²⁶ Baasch 1894, 312.

⁵²⁷ Siehe hierzu Baasch 1894, 334.

⁵²⁸ Angaben hierzu beziehen sich lediglich auf einzelne Jahre. Siehe hierzu Kapitel III.1.2. und III.3.2.

⁵²⁹ Vgl. Baasch 1889, 113; Kohl 1904, 38; Lorenzen-Schmidt 2018 (unpubl.); Holterman 2018 (unpubl.).

⁵³⁰ Deggim 2005, 168. Offenbar gab es in Hamburg spätestens seit dieser Zeit eine „schiplude ghille tho sunte Nycolai“ bzw. eine „schipmane bruderscop to zunte Nicolaus“ (Deggim 2005, 168).

⁵³¹ Deggim 2005, 169.

⁵³² Koch 1995, 6f. Koch vergleicht dieses Island(ge)lage mit einer Art Stammtisch der Islandfahrer, die durchaus Gewicht innerhalb der Englandfahrgesellschaft hatten. Koch 1995, 6 (Anmerkung 10).

⁵³³ Friedland 1960, 17 (Anmerkung 95).

⁵³⁴ Koch 1995, 7. Mehrfachmitgliedschaften in verschiedenen Fahrgesellschaften waren generell keine Seltenheit. Deggim 2005, 184.

Quelle des Hypothekenamtes⁵³⁵ erhalten ist, die eindeutig auf die Existenz einer solchen Gesellschaft zum genannten Jahr verweist. Laut dieser Quelle erhielt die Islandfahrgesellschaft 1499 die Erbrechte an einer Immobilie.⁵³⁶ Im Jahr 1500 schloss sich die Islandfahrgesellschaft, mit den Brüdern des Klosters St. Johannis zu der St. Annen-Bruderschaft der Islandfahrer zusammen.⁵³⁷ Baasch sieht in dieser Bruderschaft eine Institution, welche die seelsorgerischen Aufgaben einer bruderschap und die gesellschaftlich/ökonomischen Ziele einer selschop der Islandfahrer in sich vereinte.⁵³⁸ Koch hingegen schließt nicht aus, dass zumindest bis zum Jahre 1544 sowohl eine Bruderschaft als auch eine Gesellschaft der Islandfahrer in Hamburg parallel existierten, da beide Bezeichnungen in zeitgenössischen Quellen häufig auftauchen.⁵³⁹ Die Tatsache, dass die genannte Island(ge)lage der Englandfahrer bis zum Jahr 1530 bestand, lässt hier zu Beginn des 16. Jahrhunderts eventuell noch eine dritte Vereinigung der Islandfahrer vermuten.⁵⁴⁰ Nach dem Jahr 1544 scheint es jedoch nur noch die St. Annen-Bruderschaft der Islandfahrer gegeben zu haben, die für ihre Mitglieder sowohl gesellschaftliche als auch seelsorgerische und karitative Tätigkeiten in sich vereinte.⁵⁴¹ Da mit dem dänischen Verbot der Islandfahrt ab dem Jahr 1602 der Islandhandel Hamburgs keinesfalls abrupt endete, blieb auch die Islandfahrerbruderschaft vorerst bestehen.⁵⁴² Erst ab Mitte des 17. Jahrhunderts, genauer 1657, überführte die Islandfahrerbruderschaft ihre Armenkasse an das Seefahrer-Armenhaus. Diese Islandische Cassa oder Islandfahrerstiftung diente anschließend der Versorgung verarmter Islandfahrer und ihrer Familien sowie auch der Versorgung der Angehörigen verstorbener Islandfahrer durch das Seefahrer-Armenhaus.⁵⁴³

Wie lange vor der Gründung der St. Annen-Bruderschaft der Islandfahrer bereits eine eigene Islandfahrgesellschaft existierte lässt sich nicht zweifelsfrei herleiten. Da regelmäßige Handelsfahrten von Hamburg nach Island erst ab den Jahre 1475 und 1476 belegt sind, scheint es logisch anzunehmen, dass die Existenz einer solchen oder auch eines möglicherweise parallel bestehenden Island(ge)lages innerhalb der Englandfahrgesellschaft spätestens 1475 anzusetzen ist.⁵⁴⁴

Die Shetland- und Färöerfahrt war mit der Islandfahrt eng verbunden und wurde, wie auch teilweise die Englandfahrt, von Mitgliedern der Islandfahrgesellschaft betrieben.⁵⁴⁵ Es ist jedoch unsicher, ob jene Händler, die nach den Färöer und/oder den Shetland Inseln handelten, auch zwangsläufig auf Island anzutreffen waren. Auch ist es unklar, ob sich hierzu gar eigene (Ge)lage innerhalb der Islandfahrgesellschaft entwickelten. Die bisherige Aufarbeitung der vor allem in den Rechnungs-, Kapital-, Renten- und Kassenbüchern der Islandfahrerbruderschaft erhaltenen Eingänge, zu denen speziell die von Kurt Piper im Jahr 1988 erstellten Listen „Verzeichnis der Hamburger Shetland-(Hitland-) Fahrer 1547–1646“⁵⁴⁶ und „Verzeichnis der Hamburger Färöer-

⁵³⁵ Staatsarchiv Hamburg, StAH 231-1, Hypothekenamt V 5, Bd. 2, pag. 153, Eintr. 2. (nach Koch 1995, 9. Anmerkung 23).

⁵³⁶ „In der Rosenstrasse, Kirchspiel St. Jakobi, Hamburg“ (Koch 1995, 9)

⁵³⁷ Baasch 1889, 113.

⁵³⁸ Baasch 1889, 114f.

⁵³⁹ Koch 1995, 15. 1544 ist das Jahr der letzten Erwähnung einer Gesellschaft der Islandfahrer. Vorher sind in den zeitgenössischen Quellen sowohl die Begriffe Bruderschaft als auch Gesellschaft zu finden. Ein Punkt den Koch als Indiz wertet, dass es durchaus eine Trennung zwischen beiden Islandfahrervereinigungen gab.

⁵⁴⁰ Wie diese Vereinigungen zueinander standen, sich ergänzten und verbanden ist jedoch aufgrund der bisherigen Auswertung der Quellengrundlage relativ unklar. Zu Island(ge)lage der Englandfahrer siehe Koch 1995, 6f.

⁵⁴¹ Zur Geschichte der St. Annen-Bruderschaft der Islandfahrer in Hamburg siehe Koch 1995, 16-34.

⁵⁴² Vgl. hierzu Kapitel II.2.1.

⁵⁴³ Siehe hierzu Koch 1995, 34-35; Deggim 2005, 183.

⁵⁴⁴ Zu diesen Handelsfahrten siehe Kapitel II.2.1. *Hispanigerd* und *Grote Marie*.

⁵⁴⁵ Koch 1995, 5.

⁵⁴⁶ Siehe in Staatsarchiv Hamburg, StAH 741-2. Genealogische Sammlungen, Sig. 59–6. (unpubl.)

fahrer 1543–1593⁵⁴⁷ gehören, lassen zumindest eine grobe Unterscheidung von Shetland- und Färöerfahrern zu.⁵⁴⁸ Eine weitere von Piper bereits im Jahr 1986 zusammengestellte Liste „Verzeichnis der Tätigen Mitglieder der St. Annen-Brüderschaft der Islandfahrer zu Hamburg, 1500–1657“⁵⁴⁹ nennt Mitglieder und Ämter der jeweiligen Personen innerhalb der Islandfahrer-gesellschaft. Ähnliche Zusammenstellungen, die sich dezidiert nur mit den Islandfahrern beschäftigen, fehlen bisher jedoch.⁵⁵⁰ Daher lassen sich aufgrund der Piperschen Listen Aussagen zu der Hamburger Färöer- und Shetlandfahrt lediglich untermauern, jedoch nicht abschließend verifizieren.

Die von Piper zusammengestellten Listen sind jedoch keineswegs vollständig. Weder umfassen sie den gesamten Zeitraum des hamburgischen Nordatlantikhandels noch wurden alle Archivalien herangezogen.⁵⁵¹ Auch ist nicht davon auszugehen, dass alle aufgelisteten Personen, die den Schiffsmannschaften angehörten, Bürger Hamburgs waren oder aus Hamburg stammten. Das Anheuern von Seeleuten unterschiedlicher Herkunft war damals wie heute durchaus üblich.⁵⁵²

Darüber hinaus ist die Schreibweise der Personennamen, wie dies schon in Kapitel II.1.2. für die Bremer Händler erwähnt wurde, auch für die Hamburger Händler nicht einheitlich. Auch ist es schwerlich möglich, aus der alleinigen Betrachtung der genannten Listen konkrete familiäre Bande einzelner Personen zu erkennen. In dem folgenden Kapitel werden die genannten Listen daher einer ersten, kritischen Analyse sowie Auswertung unterzogen.

⁵⁴⁷ Siehe in Staatsarchiv Hamburg, StAH 741-2. Genealogische Sammlungen, Sig. 59–5. (unpubl.)

⁵⁴⁸ Siehe Kapitel II.2.3.

⁵⁴⁹ Siehe in Staatsarchiv Hamburg, StAH 741-2. Genealogische Sammlungen, Sig. 59–4. (unpubl.)

⁵⁵⁰ Freundliche Mitteilung des Hamburger Staatsarchives.

⁵⁵¹ Freundliche Mitteilung von Bart Holterman (Deutsches Schifffahrtsmuseum). Piper selbst weist jedoch auch darauf hin: „Da Mitgliederbücher bzw. -verzeichnisse von den Islandfahrern nicht überliefert [sic.] worden sind, konnte eine solche Arbeit nur in kleinerem Umfange [...] aus den Rechnungs-, Kapital- und Rentebüchern des Archivbestandes "Islandfahrer“ ermittelt werden. Eine Vollständigkeit wurde dabei nicht erreicht“ (Piper 1986, Aktenvermerk des Bearbeiters). Eine vollständige durch Bart Holterman und Inga Lange erarbeitete Transkription des Spendenbuches der St. Annen-Brüderschaft, sowie andere transkribierte Quellen sind demnächst in einem Online-Register der Quellen zum hansischen Nordatlantikhandel (Hansdoc) - <http://devodata.com/hansdoc/Hansdoc.php> - verfügbar.

⁵⁵² Siehe hierzu Kapitel IV.2.

II.2.3. Listen der Hamburger Shetland- und Färøerfahrer

Die von Kurt Piper erstellte Liste der Hamburger Färøerfahrer enthält die Namen von circa 230 Personen, die in der Zeit zwischen den Jahren 1543 und 1593 explizit mit dem Hinweis auf die Färøerfahrt in den Rechnungsbüchern der St. Annen-Bruderschaft der Islandfahrer erwähnt sind. Piper ergänzt diese Liste mit Personennamen, welche mit dem Handel zu den Färøer Inseln in einem bestimmten Jahr in anderen Quellen verbunden sind, zu denen jedoch in dem entsprechenden Jahr innerhalb der genannten Rechnungsbücher kein Hinweis auf eine Färøerfahrt existiert.⁵⁵³ Ähnlich verhält es sich mit der Liste der Shetlandfahrer. Diese enthält die Namen von über 690 Personen, welche in der Zeit zwischen den Jahren 1547 bis 1646 eindeutig mit dem Hinweis auf die Shetlandfahrt in den Rechnungsbüchern der St. Annen-Bruderschaft der Islandfahrer vermerkt sind. Piper ergänzt dieses Verzeichnis ebenfalls mit Personennamen, die mit der Shetlandfahrt bestimmter Jahre in anderen Quellen verbunden sind, zu denen aber ebenfalls in den entsprechenden Jahren innerhalb der genannten Rechnungsbücher kein Hinweis auf eine solche Fahrt existiert.⁵⁵⁴

Anzumerken ist hierbei, dass die genannten Listen jeweils aus zwei Hauptteilen bestehen. Der erste Teil ist eine alphabetische Namensaufzählung, die gleichzeitig das Jahr der Erwähnung der Person in den Rechnungsbüchern sowie einen Verweis auf die entsprechende Quelle enthält. Aus jenem Teil geht selten ein Hinweis auf den Status der jeweiligen Person als Schiffer, Händler, Seemann oder Kaufmannsgeselle hervor. Dieser wird meist, jedoch nicht zwangsläufig, im zweiten Hauptteil der Listen fassbar. Hierbei handelt es sich um nummerierte und chronologisch geordnete Abschriften der Rechnungsbelege aus den genannten Rechnungsbüchern. Allerdings sind die Angaben zwar chronologisch geordnet, aber nicht jährlich fassbar. Teilweise finden sich Unterbrechungen von mehreren Jahren, zu denen sich offenbar keine Angaben finden ließen. Auch finden sich in diesem Teil der Listen Dopplungen von Einträgen und Einzelabrechnungen.

Die Daten der Piperschen Listen fußen auf der Tatsache, dass jeder Schiffer/Händler jährlich eine Namensliste aller, auf seinem Schiff mitfahrenden Personen vorlegen musste. Daraus wurde ersichtlich, wer spendete und ebenso wann und wieviel die Personen in die Spendenkasse der St. Annen-Bruderschaft der Islandfahrer einzahlten. Es ergibt sich somit ein allgemeiner Überblick über die in der hamburgischen Nordatlantikfahrt tätigen Personen jener Zeit. Wie schon von Piper selbst angedeutet, sind diese Listen keinesfalls vollständig. Auch enthalten sie nur Namen die aufgrund der Spendeneingänge fassbar werden. Spendete eine Person nicht, wurde deren Name auch nicht in den Listen erfasst. Es gibt aber Ausnahmen hiervon. So finden sich durchaus Namensnennungen mit dem Zusatz, dass diese Person nicht gespendet hat. Es bleibt unklar, ob es sich hierbei um regelhafte oder um sporadische Eintragungen handelt. Die Herkunft der Personen ist ebenfalls nicht klar ersichtlich. Es kann jedoch angenommen werden, dass ab dem 16. Jahrhundert zumindest die meisten der in den Piperschen Listen genannten Schiffer und/oder Händler auch Bürger der Stadt Hamburg waren oder aber zeitnah um das Bürgerrecht ersuchten.⁵⁵⁵ Die Hamburger Seeleute wiederum waren ab dem Jahr 1539 ausdrücklich dazu angehalten, nur auf hamburgischen Schiffen anzuheuern.⁵⁵⁶ Dies bedeutete natürlich nicht zwangsläufig, dass alle Mannschaftsmitglieder auf Hamburger Schiffen auch Hamburger Bürger sein mussten. Nicht-

⁵⁵³ Die Liste „ergibt nach Erkenntnissen des Bearbeiters ein zufälliges, nicht vollständiges Namensverzeichnis der Hamburger Färøerfahrt“ (Piper 1988a, 47).

⁵⁵⁴ Somit unterliegt auch hier „das Ergebnis dieser Arbeit einer gewissen Zufälligkeit“ (Piper 1988b, 154).

⁵⁵⁵ Deggim 2005, 154; 190f. Natürlich gab es hierbei auch einige Ausnahmen. Siehe Koch 1995, 76f.

⁵⁵⁶ „To deme ok ein erbar raedt allen bosluden, so hir tor stede wanen, mit ernste will gebaden hebben, dat se sich an andere oerden nicht verhueren, sonder unsen schippere vor allem anderen umme temeliche hure denen und sich van densulven tor sehewerdt gebruken laten“ (zitiert nach Bolland 1960 Teil II., Nr. 127 §28, Zeile 17-22).

hamburgische Seeleute konnten ebenso durch Hamburger Schiffer angeheuert werden.⁵⁵⁷ Es kann daher nicht vorausgesetzt werden, dass alle in den Listen aufgezählten Namen Hamburger Bürgern zuzuordnen sind. Lediglich die Namen der Schiffer und Händler können sehr wahrscheinlich hierzu gezählt werden.

Da die Schreibweisen der Namen nicht einheitlich sind, können Vor- und Nachnamen ein und derselben Person durchaus unterschiedliche Schreibweisen aufweisen. Für die vergleichende Betrachtung der Listen im Rahmen der vorliegenden Studie wurden daher Namensgleichheiten und Namensähnlichkeiten sowie die zeitliche Nähe von Handelsfahrten zueinander herangezogen. Dabei wurde die Schreibweise der Namen direkt aus den Piperschen Listen und der weiteren Forschungsliteratur übernommen.

Grundlegend lässt sich durch die Bearbeitung der Listen lediglich eine Mindestanzahl der Personen ableiten, die auf den Schiffen fuhren. Dies gilt natürlich nur, wenn eine konkrete Aufzählung der Personennamen vorliegt. Häufig wurde jedoch nur die Gesamtspendenzahl einer Schiffmannschaft oder eines Schiffers pro Jahr und mit dem Hinweis auf die Färöer- oder Shetlandfahrt eingetragen. Die folgenden Zahlenverteilungen basieren daher nur auf denjenigen Rechnungsbucheinträgen, die einerseits Piper in seinen Listen darstellt und die andererseits mindestens fünf Namen von beteiligten Spendern pro Schiff und Jahr nennen. Eine Zahl von mindestens fünf Personen wird hier vorausgesetzt, um die seemännische Bedienung der Handelsschiffe zumindest in Grundzügen zu gewährleisten.⁵⁵⁸ Aufgrund der genannten Kritikpunkte zeigen die folgenden Zahlenverteilungen natürlich nur ein verzerrtes Bild der tatsächlichen Personenzahl auf den Schiffen sowie der Fahrtenanzahl und der Menge der Schiffe.

Für die Färöerfahrer ergibt sich bei einer Betrachtung der Daten für die Jahre 1543-1593 (50 Jahre) eine Verteilung von acht Schiffen mit jeweils mindestens 5 bis 10 Personen, acht Schiffen mit jeweils mindestens 11 bis 15 Personen, sieben Schiffen mit jeweils mindestens 16 bis 20 Personen, fünf Schiffen mit jeweils mindestens 21 bis 25 Personen und zwei Schiffen mit jeweils über 25 Personen an Bord. Die Verteilung der Personenanzahl auf den Schiffen zwischen 5 und 25 Personen ist relativ homogen (siehe Diagramm II). Schiffe mit einer Personenzahl von über 25 waren hier jedoch offenbar selten. Für den weiten Bereich von 5 bis 25 Personen bestand demnach in der Hamburger Färöerfahrt keine besondere Gewichtung hin zu Schiffen mit einer bestimmten Personenzahl an Bord.

Anders verhält es sich mit den Shetlandfahrern. Im Zeitraum zwischen den Jahren 1547 bis 1593 fuhren acht Schiffe mit jeweils mindesten 5 bis 10 Personen und fünf Schiffe mit jeweils mindestens

⁵⁵⁷ Es war durchaus nicht unüblich, dass die Mannschaften auf hansischen also auch auf hamburgischen Schiffen aus verschiedenen Städten und aus dem Ausland kamen. Ein Beispiel hierfür ist für das Jahr 1571 durch eine Klageschrift überliefert. Hierbei kam es zu Vernehmungen der Mannschaften zweier Hamburger Schiffe. Während auf der *Morian* Schymann und Zimmermann aus Amsterdam sowie der Bootsmann aus Hadeln stammten, waren Schymann, Oberbootsmann, Koch und Zimmermann von der *Schwan* in Hamburg ansässig. Der Schiffer Hajo Westerwolt gab im selben Zeitraum an, auf seinem Schiff *Schwarzer Rave* einen Steuermann aus Lüneburg, einen Oberbootsmann aus Eiderstedt und einen Zimmermann aus Oldenburg an Bord zu haben. Siehe hierzu Woywodt 1957 (unpubl.), 92f. Zu den seemännischen Berufsbezeichnungen siehe Kapitel IV.2.

⁵⁵⁸ Für das Jahr 1566 ist die Beschreibung der Besatzung eines bewaffneten Kauffahrers aus Bremen überliefert. Über die Größe des Schiffes gibt die Quelle zwar keine Auskunft, wohl aber darüber, dass dieses Schiff als Handelsfahrer in der Bergen-, Ostsee-, England- und Spanienfahrt eingesetzt wurde. Es scheint durchaus annehmbar, dass es sich um einen mittelgroßen Handelssegler von unter 100 und über 50 Lasten handelte. Als Mannschaft werden neben dem Schiffer auch Steuermann, Oberbootsmann, Schymann und vier Matrosen genannt. Dazu noch ein Koch, ein Zimmermann, ein Schreiber und zwei Schiffsjungen. Um dieses Schiff zu führen bedurfte es also mindestens acht Personen. Koch, Schreiber, Zimmermann und Schiffsjungen waren nicht zwangsläufig für die seemännische Bedienung des Schiffes notwendig. Sie erfüllten jedoch für das Funktionieren des Schiffes und der gesamten Seereise wichtige Aufgaben. Siehe hierzu Kapitel IV.2. Zu diesen Angaben siehe Focke 1916, 109f. Eine Mindestanzahl der Crew von fünf Personen scheint also für kleinere Schiffe, wie sie auch in der Hamburger Shetlandfahrt eingesetzt wurden, durchaus annehmbar zu sein.

11 bis 15 Personen an Bord zu den Shetland Inseln. Schiffe mit mehr als 15 Personen an Bord beteiligten sich in diese Zeit offenbar nicht am Shetlandhandel. In der Zeit zwischen 1594 und 1602, dem Jahr des dänischen Handelsverbotes für Island und die Färöer Inseln, fuhren elf Schiffe mit mindestens 5 bis 10 Personen, fünf Schiffe mit mindestens 11 bis 15 Personen und wiederum keines mit mehr als 15 Personen an Bord zu den Shetland Inseln. Das Verhältnis der Personen und Schiffszahl bleibt also in etwa gleich. Offenbar lag die Zahl der Mitreisenden für Hamburger Schiffe auf Shetlandfahrt im 16. Jahrhundert bei unter 15 Personen. Jedoch zeigt sich zwischen 1594 und 1602 (15 Schiffe in 8 Jahren) eine deutliche Steigerung des Schiffsverkehrs im Vergleich zu der Gesamtzahl des Schiffsverkehrs in der Zeit zwischen 1547 und 1593 (13 Schiffe in 46 Jahren). Eine weitere Steigerung wird in der Zeit nach dem Jahr 1602 deutlich. So fuhren zwischen den Jahren 1603 und 1646 insgesamt 46 Schiffe mit jeweils mindesten 5 bis 10 Personen, 47 Schiffe mit jeweils mindestens 11 bis 15 Personen, sechs Schiffe mit jeweils mindestens 16 bis 20 Personen und zwei Schiffe mit jeweils mindestens 21 bis 25 Personen an Bord zu den Shetland Inseln. In den 43 Jahren zwischen 1603 und 1646 befanden sich demnach etwa 101 Schiffe aus Hamburg auf Shetlandfahrt. Auch hier deutet sich an, dass, wie bereits im 16. Jahrhundert, auf der Masse der im Shetlandhandel tätigen Schiffe unter 15 Personen fuhren. Schiffe mit mehr als 15 Personen scheinen dagegen immer noch eine Ausnahme gewesen zu sein (siehe Diagramm III).

Die Durchschnittsangabe zur Mannschaftsstärke von 10 bis 20 Personen auf den hansischen Handelsschiffen des 16. Jahrhunderts, die sich auf Shetlandfahrt befanden, können hier demnach nur bedingt überprüft werden.⁵⁵⁹ So legen die Piperschen Listen zwar eine geringere Durchschnittszahl von unter 15 Personen nahe, jedoch ist diese Zahl aufgrund der obengenannten Kritikpunkte für die Bearbeitung der Listen wenig belastbar.

Die schon im Kapitel II.2.1. postulierte Zunahme der Hamburger Handelsfahrten nach den Shetland Inseln ab dem frühen 17. Jahrhundert lässt sich durch die Daten der Piperschen Listen bestätigen. Lag die Zahl der Handelsschiffe bis zum Jahr 1608 noch bei 1 bis 2 Schiffen, die jährlich zu den Shetland Inseln fuhren, steigerte sich diese Zahl zwischen den Jahren 1609 und 1619 auf bis zu 5 Schiffe jährlich.

⁵⁵⁹ Siehe hierzu Kapitel I.4.6.

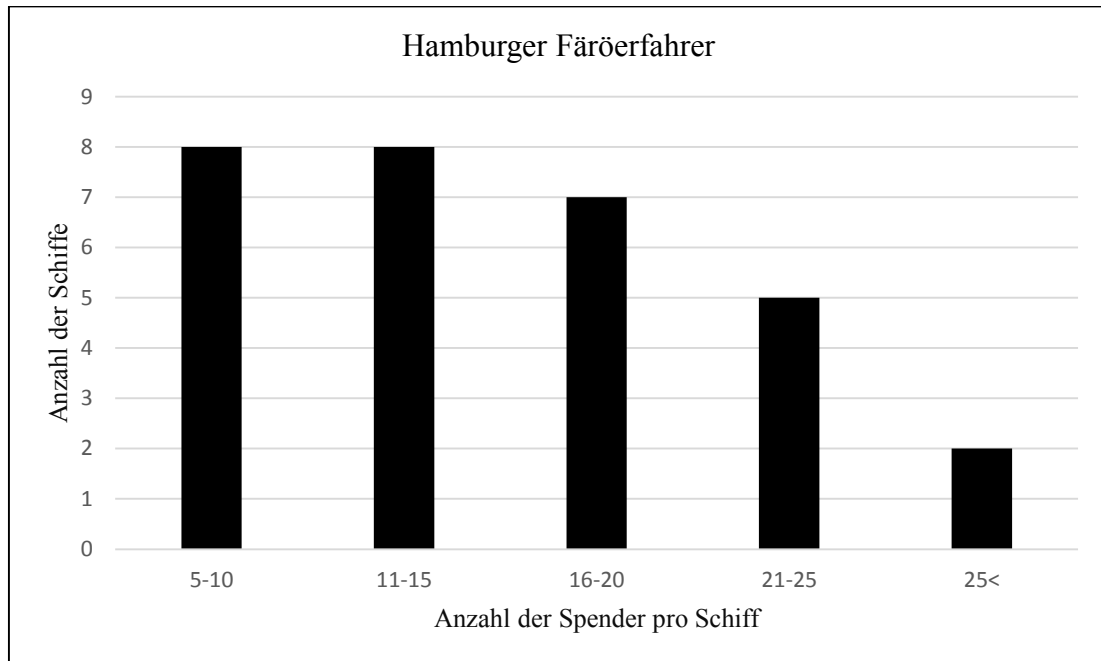


Diagramm II: Verteilung der Hamburger Färøerfahrer, pro Schiff, in den Jahren 1543 bis 1593 (nach Piper 1988a)

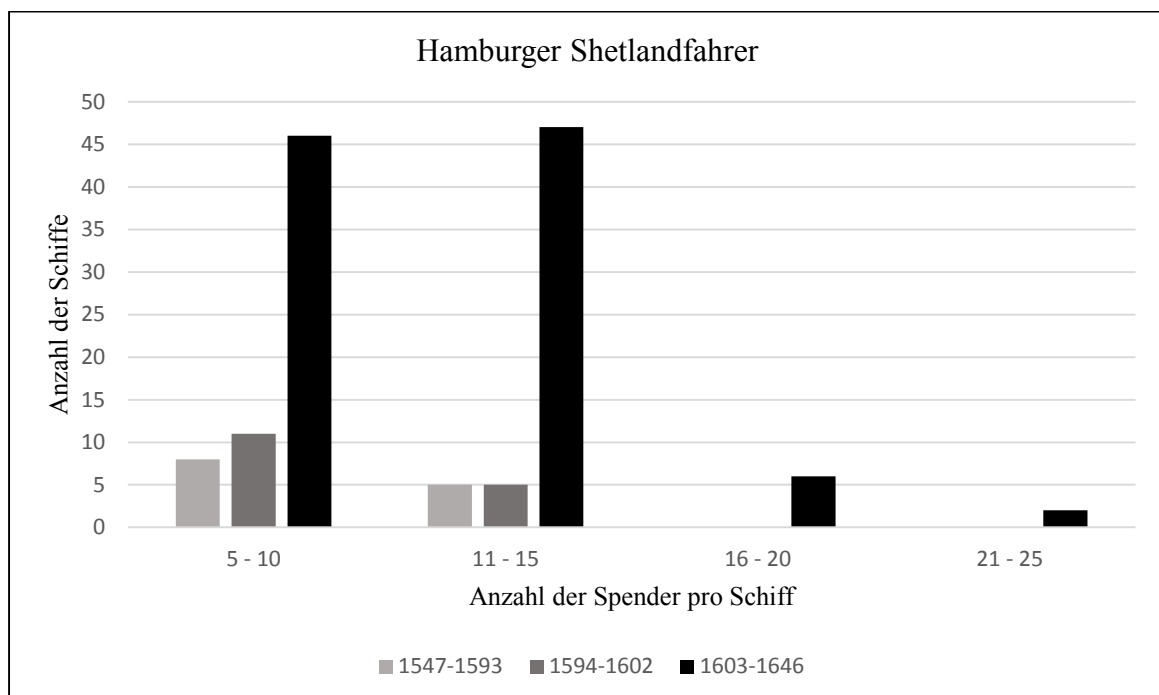


Diagramm III: Verteilung der Hamburger Shetlandfahrer, pro Schiff, in den Jahren 1547 bis 1646 (nach Piper 1988b)

Zwischen den Jahren 1620 bis 1647 schwankte die Anzahl der Handelsschiffe dann zwischen 1 und 6 Schiffen, die jährlich zu den Shetland Inseln fuhren (siehe Diagramm IV). Hier lohnt sich ein Abgleich mit den von Richard Ehrenberg in seiner Arbeit zur hamburgischen Handelsgeschichte aufgestellten Schiffszahlen.⁵⁶⁰ Ehrenberg erfasst hier zwischen 1603 und 1623 insgesamt 51 Schiffe, die von Hamburg nach Shetland fuhren.⁵⁶¹ Er bezieht sich dabei auf ein Rechnungsbuch des Seefahrer-Armenhauses, das die Fahrten von Hamburger Schiffen nach Island, den Färöern und den Shetland Inseln zwischen den Jahren 1533 und 1628 auflistet; eine Quelle die auch Piper nutzte.⁵⁶² Allerdings decken sich die Schiffszahlen nicht komplett mit den in den Piperschen Listen für diesen Zeitraum erkennbaren Zahlen (siehe Diagramm V). Die Unterschiede sind jedoch minimal.

Ebenso wie die Zunahme der Hamburger Shetlandfahrt im 17. Jahrhundert lassen sich die für die Hamburger Färöerfahrt des späten 16. Jahrhunderts angegebenen maximal drei Schiffe jährlich durch die Piperschen Listen bestätigen.⁵⁶³ Durchschnittlich fuhren hier 1 bis 2 Schiffe jährlich zwischen den Jahren 1543 und 1593, aus Hamburg, zu den Färöer Inseln (siehe Diagramm VI).

Die Menge der uns durch die oben genannten Listen und durch andere Forschungsliteratur überlieferten Personennamen, die sich im Hamburger Nordatlantikhandel betätigten, ist ungleich größer als die für die Bremer Nordatlantikfahrt beschriebene.⁵⁶⁴

Im Folgenden soll daher nur ein kurzer Überblick zu den personellen Überschneidungen der Fahrtziele der Hamburger Nordatlantikfahrt dargestellt werden, welche sich aus einem Vergleich der Piperschen Listen ergeben. So lassen sich in der Zeit zwischen den Jahren 1547 und 1593 lediglich neun Personen - Simon Blandow, Jurgen Ehlers, Roleff Eyß, Hans Gilter, Peter Garleues, Michael Jacobsen, Hinrick Kroger, Hans Petersen und Herman Titlinck - sowohl im Shetland- als auch im Färöerhandel nachweisen (siehe Anhang B | Tab. II.2.3. - B). Die Namen wurden aufgrund der gleichen oder sehr ähnlichen Schreibweise sowie der zeitlichen Nähe ihrer Erwähnung von einer Generation (ca. 25 bis 30 Jahre) als zur selben Person gehörig definiert.⁵⁶⁵ Bezogen auf die Menge an Personen, welche in den Listen und in diesem Zeitraum für die Fahrten zu den Inseln nachzuweisen sind, überrascht diese geringe Zahl. Die Tatsache, dass uns keine Liste der Islandfahrer vorliegt, lässt einen Abgleich der Personennamen der Islandfahrer mit den Namen in den Listen der Shetlandfahrer und Färöerfahrern nicht zu. Eine erste auf Erwähnungen der Händler- und Schiffnernamen in der Forschungsliteratur basierende Zusammenstellung von Hamburger Islandfahrern ist jedoch möglich (siehe Anhang B | Tab. II.2.3. - A).

Demnach lassen sich mindestens 45 Personen im Hamburger Islandhandel zwischen den Jahren 1486 und 1626 nachweisen. Vergleicht man diese Namen mit den in den Piperschen Listen genannten, fällt auf, dass mindestens vier Personen - Dirich Berman, Franz Brandt, Hans Holtgreven und Berndt Saleveldt - sowohl im Island- als auch im Shetlandhandel nachweisbar sind.

⁵⁶⁰ Siehe hierzu Kapitel II.2.1.

⁵⁶¹ Ehrenberg 1899, 20.

⁵⁶² Ehrenberg 1899, 16-29.

⁵⁶³ Siehe hierzu Kapitel II.2.1.

⁵⁶⁴ Siehe hierzu Kapitel II.1.2.

⁵⁶⁵ Ein Zeitunterscheid von 30 Jahren scheint durchaus legitim wenn man bedenkt, dass der Bremer Segebad Detken über 50 Jahre im Shetlandhandel aktiv war. Siehe Friedland 1973, 75.

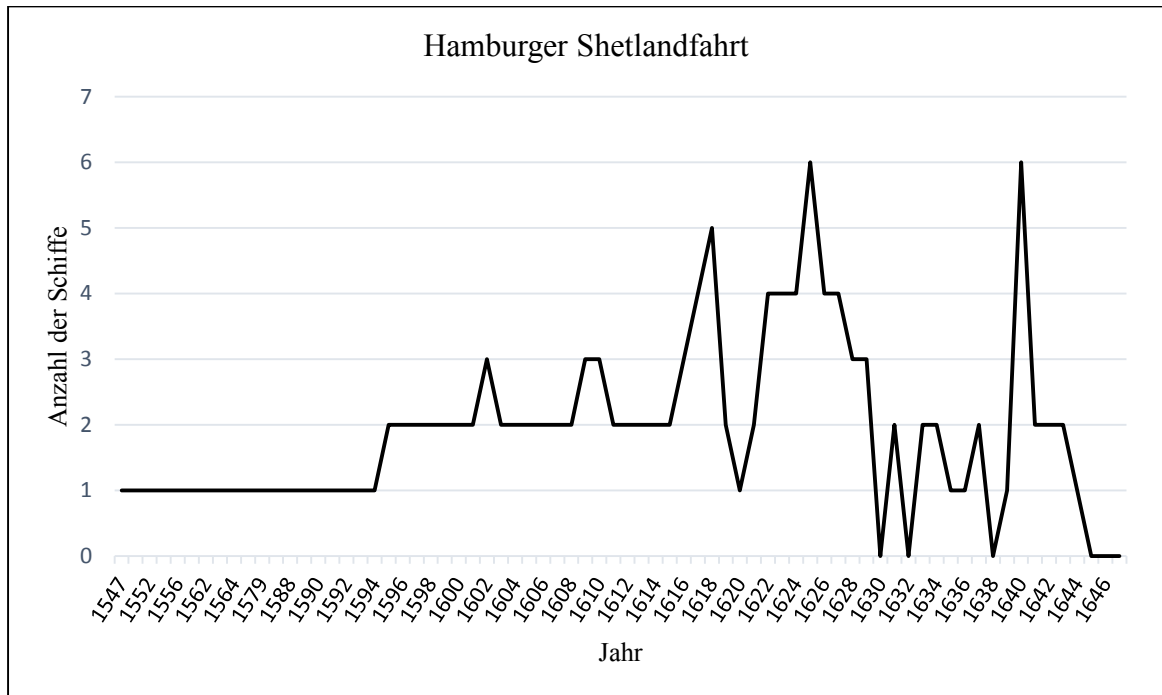


Diagramm IV: Anzahl der Schiffe die in den Jahren 1547 bis 1646 von Hamburg nach Shetland führen (nach Piper 1988b)

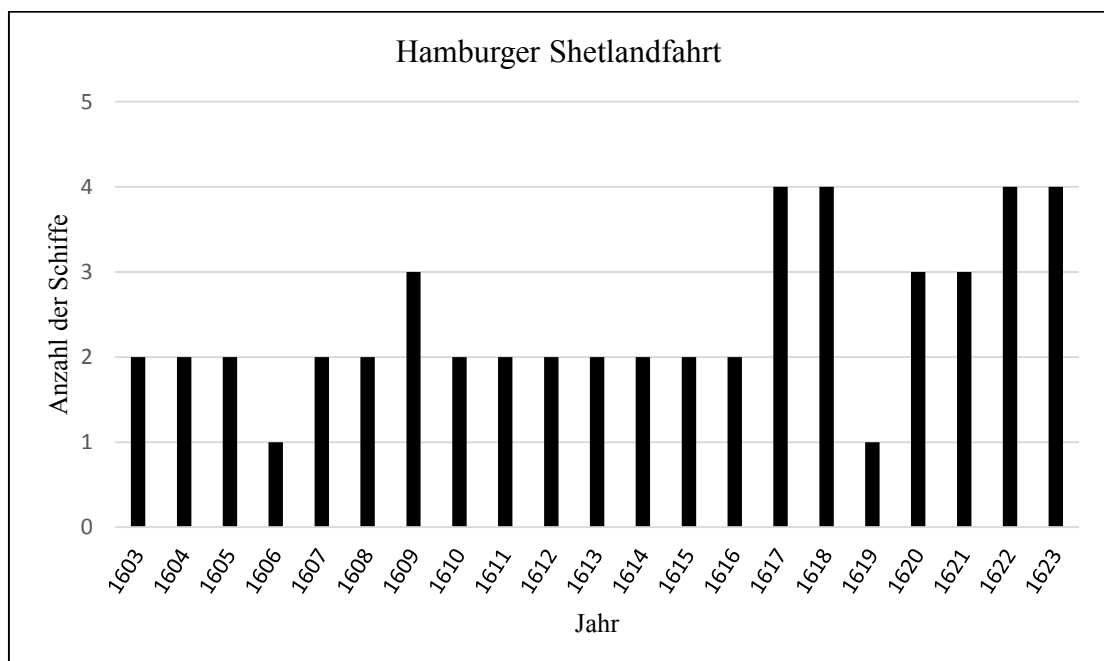


Diagramm V: Anzahl der Schiffe die in den Jahren 1603 bis 1623 von Hamburg nach Shetland führen (nach Ehrenberg 1899)

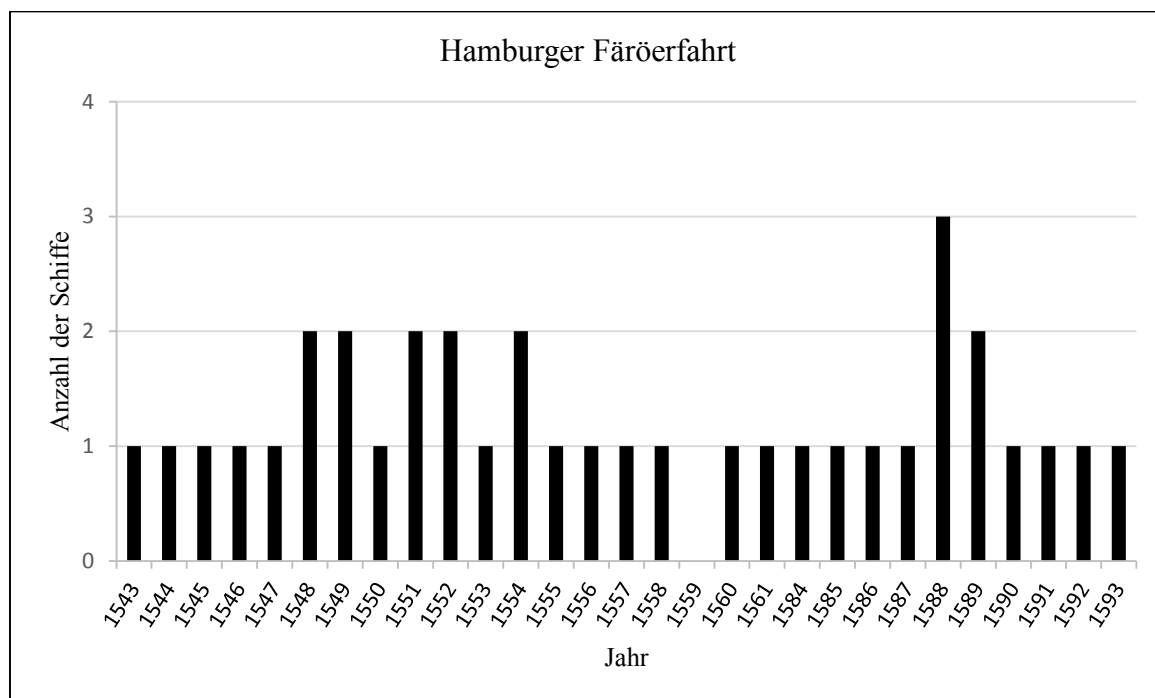


Diagramm VI: Anzahl der Schiffe die in den Jahren 1543 bis 1593 von Hamburg nach Färöer fuhren (nach Piper 1988a)

Wiederum mindestens sieben Personen - Hans Elers, Wilken Kordes, Hans Lubbeke, Herman von Schuren, Hans Smede, Joachim Thimm und Joachim Wichmann - sind sowohl im Island- als auch im Färöerhandel nachzuweisen (siehe Anhang B | Tab. II.2.3. - B). Interessanterweise fanden sich bisher keine Personennamen, die eine Verbindung zu allen drei nordatlantischen Handelszielen belegen.⁵⁶⁶

Auf eine detaillierte Betrachtung einer weiteren durch Piper erstellten Liste, dem „Verzeichnis der Tätigen Mitglieder der St. Annen-Brüderschaft der Islandfahrer zu Hamburg, 1500-1657“, wurde hier verzichtet.⁵⁶⁷ Hierbei handelt es sich um eine Zusammenstellung der jeweiligen Amtsträger innerhalb der Hamburger Islandfahrerbruderschaft. Es kann jedoch nicht zwangsläufig eine direkte Beteiligung der dort genannten Personen im hamburgischen Nordatlantikhandel im Allgemeinen und am hamburgischen Islandhandel im Speziellen vorausgesetzt werden.⁵⁶⁸

Die dargestellten Diagramme, Tabellen und Analysen liefern, zusammen mit den in Anhang D vorgelegten Tabellen, eine erste Grundlage für weiterführende Forschungsarbeiten zum Thema des hamburgischen Nordatlantikhandels im 16. und 17. Jahrhundert.⁵⁶⁹

⁵⁶⁶ Eine weiterführende Auswertung und Analysen der genannten Personennamen können im Rahmen dieser Studie nicht erfolgen. Zum einen ist die bisherige Datenrundlage hierfür nur bedingt nutzbar da sie lediglich allgemeinere Rückschlüsse zulässt. Zu anderen ist hierzu ebenfalls eine weiterführende und umfangreiche Archivarbeit notwendig für welche die vorgestellten Ergebnisse jedoch eine erste Grundlage bilden.

⁵⁶⁷ Siehe Piper 1986.

⁵⁶⁸ So war es durchaus üblich das, zumindest in Hamburg und zwischen dem 15. bis 17. Jahrhundert, Personen unterschiedlicher Berufsgruppen wie Händler, Schiffer, Seeleute, Fischer etc. in unterschiedlichen Fahrtgesellschaften und/oder Bruderschaften Mitglied waren; ohne jedoch zwangsläufig in die jeweiligen Handelsfahrten verwickelt zu sein. Siehe Deggim 2006, 184f.

⁵⁶⁹ Unter Anhang D | Tabelle 1 finden sich Namenslisten von Hamburger Shetland- und Färöerfahrern, welche dem Autor aus der Forschungsliteratur bekannt geworden sind. Abgleiche der Namen, die in den Piperschen Listen der Shetland- und Färöerfahrer erwähnt sind, sind im Anhang D | Tabelle 2 und Anhang D | Tabelle 3 dargelegt.

II.3. Zusammenfassung

Das Kapitel II befasst sich mit der hansischen sowie der lokalen Geschichte der Städte Bremen und Hamburg. Dabei werden, dem Thema der vorliegenden Studie folgend, detailliert die späthansischen Handelsverbindungen beider Städte zu den nordatlantischen Inseln dargestellt. Ein besonderes Augenmerk liegt hierbei auf einer Zusammenstellung von im Island- und Shetlandhandel tätigen Bremer Händlern der Späthansezeit.⁵⁷⁰ Hierbei können die Namen von 32 Händlern, die zwischen den Jahren 1494 und 1702 im Bremer Shetlandhandel agierten, zusammengestellt werden. Ebenso werden die Namen von weiteren 18 Bremer Händlern und Schiffen, welche zwischen den Jahren 1500 und 1596 im Islandhandel tätig waren, erfasst.

Die Tatsache, dass es, anders als für Hamburg, in Bremen keine Gesellschaft bzw. Bruderschaft von und nach Island, den Shetland bzw. Färöer Inseln handelnden Kaufleuten und Schiffen in der Späthansezeit gab, erschwert die Zusammenstellung solcher Namenslisten für die Stadt Bremen.

Die zusammengestellten Bremer Händler- und Schiffennamen können daher im Zuge eines zukünftigen Forschungsprojektes als erster Schritt für eine weitere, tiefergehende Analyse erhaltener Bremer Archivalien zum Thema des nordatlantischen Handels dieser Stadt in der Späthansezeit dienen. Auch erlauben die erarbeiteten Listen, wie in Kapitel II.1.2. beschrieben, durchaus einen ersten Überblick über die innerstädtischen Vernetzungen einzelner, nach Island und auf den Shetland Inseln handelnder Bremer Kaufleute und Schiffer.

Für die Stadt Hamburg liegen bereits einige ausgewertete Quellen zu den späthansischen Handelsfahrten in den nordatlantischen Raum vor. Vor allem die von Piper zusammengestellten Listen der Hamburger Shetland- und Färöerfahrer sind hierzu zu nennen. Auch wenn diese Listen durchaus kritisch zu hinterfragen sind, ergeben sie mit über 920 Namen von Schiffen, Seeleuten und Kaufleuten eine gute Datenbasis für die Bearbeitung des hamburgischen Nordatlantikhandels des 16. und 17. Jahrhunderts.

So fuhren z.B. in den Jahren zwischen 1543 bis 1593 durchschnittlich 1 bis maximal 3 Schiffe jährlich von Hamburg zu den Färöer Inseln.⁵⁷¹ Im selben Zeitraum reiste dagegen lediglich ein Hamburger Schiff jährlich zu den Shetland Inseln. Diese Zahl steigerte sich ab dem Jahr 1595 auf 2 bis 3 Schiffe jährlich und erlebte ihren Höhepunkt zwischen den Jahren 1617 und 1647 als bis zu sieben Hamburger Schiffe jährlich zu den Shetland Inseln fuhren.⁵⁷² Auch ergibt eine Analyse der Listen, dass die Zahl der Mitreisenden Seeleute auf Hamburger Schiffen auf Shetlandfahrt im 16. Jahrhundert durchschnittlich bei unter 15 Personen lag. Diese Zahl blieb auch im 17. Jahrhundert in etwa gleich, aber natürlich gab es auch Ausnahmen von diesem Durchschnittswert. Für die Hamburger Färöerfahrt liefern die Daten der Listen kein erhellendes Resultat.⁵⁷³

Aussagen zu der Islandfahrt Hamburgs lassen sich aus den Piperschen Listen nicht ablesen. Hierzu bietet die, in Kapitel II.2.1. behandelte, Arbeit von Richard Ehrenberg zur hamburgischen Handelsgeschichte ein nützliches Werkzeug. Laut Ehrenberg fuhren zwischen 1530 bis 1540 durchschnittlich fünf Schiffe aus Hamburg nach Island. Zwischen 1532 und 1564 durchschnittlich 15 und zwischen 1580 bis 1602 waren sogar durchschnittlich 17 Schiffe aus Hamburg jährlich auf Islandfahrt.⁵⁷⁴ Auch geht bei Ehrenberg klar hervor, dass Hamburger Schiffer und Händler auch nach dem Handelsverbot des Jahres 1602 noch längere Zeit im Islandhandel aktiv waren.

⁵⁷⁰ Siehe hierzu Anhang B | Tab. II.1.2. - A und Anhang B | Tab. II.1.2. - B.

⁵⁷¹ Siehe Kapitel II.2.3. Diagramm V.

⁵⁷² Siehe Kapitel II.2.3. Diagramm III und IV. Weiteres hierzu siehe Kapitel II.2.3.

⁵⁷³ Siehe hierzu Kapitel II.2.3.

⁵⁷⁴ Siehe auch Kapitel III.3.1. Diagramm VII.

So fuhren noch in den Jahren 1617 und 1618 jeweils sieben Handelsschiffe von Hamburg nach Island.⁵⁷⁵ Es muss aber erwähnt sein, dass Hamburger Händler und Schiffer in dieser Zeit häufig als Setzschiffer im Auftrag der dänischen Handelsmonopolisten agierten. Dennoch konnten sie isländische Waren über den Hamburger Hafen ein- und ausführen.

In der vorliegenden Studie konnte eine Auflistung von mindestens 45 Hamburger Händlern im Islandhandel erstellt werden. Diese Liste basiert auf Erwähnungen der Händlernamen in der Forschungsliteratur.

Die hier erarbeiteten Ergebnisse liefern, der Idee einer Grundlagenarbeit folgend, erste Ansatzpunkte, um in weiterführenden Forschungsarbeiten die Erforschung des hansischen, im Speziellen des Bremer und Hamburger, Nordatlantikhandels der Späthansezeit zu beleuchten.

⁵⁷⁵ Siehe Kapitel II.2.1. Diagramm I.

III.1. Landesgeschichte der Shetland Inseln

Die Besiedlungsgeschichte der Shetlands (dt. Shetland Inseln) reicht vermutlich zurück bis in das Spätmesolithikum.⁵⁷⁶ Die Inselgruppe besteht aus einer Vielzahl größerer und kleinerer Inseln (siehe Anhang C | Karte II). Die größte dieser Inseln ist Mainland mit einer Länge von ca. 80 km, einer Breite von ca. 30 km und einer Fläche von etwa 970 km². Insgesamt weisen die Shetland Inseln eine Fläche von etwa 1470 km² auf. Mainland wird im Norden von den Inseln Yell, Fetlar sowie Unst und im Osten von weiteren mittelgroßen Inseln wie z.B. den Out Skerries, Whalsay, Bressay und Mousa begrenzt. Im Westen befinden sich unter anderem Papa Stour, Foula und Burra. Darüber hinaus gibt es in den Gewässern der Shetlands eine große Anzahl von Klein- und Kleinstinseln. Die landestypischen, ähnlich den norwegischen Fjorden während den letzten Eiszeiten entstandenen und heute meerwassergefüllten Täler werden Voe genannt. Sie erstrecken sich in unterschiedlichsten Größen überall an den Rändern der Inseln. Felshöhlungen und kleinere Einschnitte, die durch das Meer ausgespült wurden, tragen hauptsächlich die Bezeichnungen Gloup und Geo. Eine große Zahl von kleinen und mittelgroßen Süßwasserseen überzieht die Inseln des Archipels. Ackerbau kann aufgrund der rauen klimatischen Verhältnisse nur eingeschränkt betrieben werden. Dagegen waren und sind Viehzucht sowie Weidehaltung weit verbreitet. So sind z.B. die bekannten Shetland Ponys ein Ergebnis dieser Viehzucht.

Unter der dünnen Bodenschicht erheben sich sehr harte Gesteine, die teilweise zu den ältesten der Erde gehören. Andere Gesteine und Mineralien, wie die unterschiedlichen Arten von Steatit (Speckstein), wurden schon im Neolithikum sowie später vor allem in der Wikingerzeit abgebaut und verarbeitet.⁵⁷⁷

Die südlichste Insel, Fair Isle, liegt ca. 37 km südlich des Sumburgh Head, dem wiederum südlichsten Punkt von Mainland. An klaren Tagen ist Fair Isle von Mainland aus am Horizont deutlich auszumachen. Südwestlich von Fair Isle in ca. 43 km Entfernung liegt wiederum North Ronaldsay, die nordöstlichste der Orkney Inseln. An klaren Tagen kann man Fair Isle von North Ronaldsay aus ebenfalls sehen. Diese Tatsache war bei der ersten Besiedlung der Shetland Inseln durchaus relevant, da die frühen Siedler die Inseln höchstwahrscheinlich von Süden, also von Schottland und den Orkney Inseln aus, erreichten und sich dabei an den Inseln am Horizont orientierten.⁵⁷⁸ Der genaue Zeitraum der ersten Einwanderung ist schwer zu ermitteln. So sieht Ann Clarke die ältesten fassbaren Siedlungsfunde, und damit Hinweise auf eine längerfristige anthropogene Nutzung, bei dem Fundplatz Scord of Brouster gegeben und datiert diese auf maximal 3500 v. Chr.⁵⁷⁹ Alasdair Whittle bezeichnet denselben Fundplatz ebenfalls als ältesten Fundplatz auf den Shetland Inseln, datiert ihn dagegen jedoch auf 3000 v. Chr.⁵⁸⁰ Während der folgenden Bronze- und Eisenzeit siedelten sich die Menschen, wohl aufgrund der sich wandelnden klimatischen Bedingungen, mehr in den Küstenregionen der Inseln an und begründeten damit eine Tendenz, die bis in die heutige Zeit reicht.⁵⁸¹ Eine weitere, größere Einwanderungswelle, diesmal

⁵⁷⁶ Hierbei handelt es sich um Funde menschlicher Überreste die in der Nähe des Sumburgh Airport am nördlichen Ende der West Voe gefunden wurden. Sie konnten mit der Radiocarbonatierung auf 4300 bis 3250 v. Chr. datiert werden und fallen so in die Zeit des Überganges von Mesolithikum zu Neolithikum (Mesolithic-Neolithic transition). Siehe Montgomery et al 2013, 1061-1063.

⁵⁷⁷ Butler 1989, 193-206.

⁵⁷⁸ Wessex Archaeology 2011, 180f.

⁵⁷⁹ Vgl. Clarke 2006, 90f. Zu Phasen des Neolithikums siehe Lüning 1996, 233.

⁵⁸⁰ Whittle 1986 et al., 146f. Zu weiteren neolithischen Fundplätzen auf den Shetland Inseln siehe: Castleden 1992, 330-339.

⁵⁸¹ Smith 2007, 420f.

jedoch von Nordosten kommend, erreichte die Inseln spätestens zu Beginn des 9. Jahrhunderts.⁵⁸² Im Zuge der wikingerzeitlichen Eroberungen im Nordseeraum siedelten sich Skandinavier, vor allem aus dem heutigen, südwestlichen Norwegen, auf den Shetland Inseln in zunehmender Zahl an.⁵⁸³ Ob es hierbei zu einer gewaltsamen Verdrängung der ansässigen piktschen Bevölkerung und Kultur oder zu einer langsamen Assimilierung derselben durch die skandinavische Kultur der Neusiedler kam, ist seit langem Thema akademischer Diskussionen.⁵⁸⁴ Anders als ein eventueller, älterer piktscher Einfluss ist die skandinavische Prägung der Shetlands bis heute, trotz der im Jahr 1469 erfolgten Eingliederung der Inseln in das schottische Königreich, in der insularen Sprache und Kultur spürbar. Aber schon vor der Eingliederung der Inseln in das norwegische Königreich nach dem Jahr 1262 und dem damit einhergehenden Statuswechsel derselben zu Skatlanden gab es starke Verbindungen nach Skandinavien und vor allem Norwegen.⁵⁸⁵ Nach Gerald F. Bigelow kann aufgrund archäologischer Funde ab dem späten 11. Jahrhundert sowohl von einem Anstieg der Fischerei als auch der Produktion von Milch- und Fleischprodukten auf den Inseln gesprochen werden.⁵⁸⁶ Dies wiederum lässt auf eine Zunahme von Handelsaktivitäten in dieser Zeit schließen. Unterstützt wird diese Vermutung ab dem 12. Jahrhundert durch Funde von Keramik- und Metallerzeugnissen, welche aus dem kontinentaleuropäischen Raum stammen.⁵⁸⁷ Dies spricht jedoch nicht zwangsläufig für kontinentaleuropäische Kontakte der Shetland Inseln in dieser Zeit. Sehr wahrscheinlich kann hier Norwegen als Handelspartner der shetländischen Produzenten angenommen werden und wäre damit auch als Zwischenhandelsstation für die genannten kontinentaleuropäischen Funde, zumindest bis zum Beginn des englischen und hansischen Direkt-handels im 15. Jahrhundert, anzusehen.⁵⁸⁸

Der Jarlshof im südlichen Mainland in unmittelbarer Nähe des schon genannten Sumburgh Head stellt neben vielen anderen archäologischen Stätten ein sehr gutes Beispiel für die komplexe Besiedlungsgeschichte der Shetland Inseln dar. Die ältesten hier gefundenen Keramiken und Baustrukturen datieren in das Endneolithikum um 2500 - 2000 v. Chr., gefolgt von einer Schmiede und einer dazugehörigen kleinen Siedlung, die um 800 v. Chr. errichtet wurde und damit in die Jüngere Nordische Bronzezeit datiert. Befunde der Älteren und Jüngeren Eisenzeit, vor allem einer *broch*⁵⁸⁹ und mehrerer *wheelhouses*⁵⁹⁰, überlagern wiederum die bronzezeitlichen Befunde und datieren zwischen 500 v. Chr. und 300 n. Chr. Eine Siedlung der Wikingerzeit wurde anschließend in unmittelbarer Nähe der eisenzeitlichen Befunde um ca. 800 n. Chr. errichtet und bestand bis ca. zum Jahr 1200. Ab 1200 dominierte eine mittelalterliche Farm das Gelände und ab dem Jahr 1580 errichtete man unter Earl Robert Stewart die sogenannte New Hall auf den Überresten der

⁵⁸² Archäologische Funde in Norwick/Unst erlauben den Rückschluss, dass es hier möglicherweise schon 100-250 Jahre vor dem Jahr 800 eine skandinavisch geprägte Siedlung gegeben hat. Vgl. Ballin Smith 2007, 287-297. Zur skandinavischen Landnahme im nordatlantischen Raum siehe Müller-Wille 1994, 129-196 und Meier 2008, 251-257.

⁵⁸³ Bigelow 1989, 185.

⁵⁸⁴ Brian Smith hat diese Diskussion im Jahr 2001 in einem Artikel kritisch zusammengefasst. Er selbst ist dabei ein Vertreter der Theorie einer gewaltsamen Verdrängung bzw. Eliminierung der ansässigen piktschen Bevölkerung durch die Skandinavier sowohl auf den Shetland als auch auf den Orkney Inseln. Siehe Smith 2001, 7-32. Dem entgegen steht z.B. Jessica Bäcklund mit der Ansicht einer durchaus friedlichen Koexistenz piktscher und skandinavischer Siedler zumindest auf den Orkney Inseln. Siehe Bäcklund 2001, 33-47.

⁵⁸⁵ Zu dieser Eingliederung siehe auch Kapitel I.4.5.

⁵⁸⁶ Bigelow 1992, 18f.

⁵⁸⁷ Bigelow 1989, 188.

⁵⁸⁸ Bigelow 1989, 186-191. Zum hansischen Direkthandel siehe Kapitel I.4.5.

⁵⁸⁹ Eine *broch* war ein runder und komplex gebauter Turmbau aus Trockenmauerwerk, der sowohl als Wohneinheit als auch zu fortifikatorischen Zwecken genutzt wurde. Es sind typische Konstruktionen der Zeit zwischen 100 v. Chr. und 100 n. Chr. Siehe Armit/Ralston 1997, 183-187.

⁵⁹⁰ Bei einem *wheelhouse* handelt es sich um eine spezielle Bauform von Wohnhäusern, die vor allem ab dem 2. Jahrhundert n. Chr. aufkommt. Die Häuser waren rund und die innere Raumaufteilung bei der sich die kleineren Räume um einen größeren zentralen Platz anordneten erinnert an die Speichen eines Rades. Armit/Ralston 1997, 185.

eisenzeitlichen broch. Später baute man unter Earl Patrick, dem Sohn von Earl Robert, die New Hall zum sogenannten Laird House⁵⁹¹ aus. Heute befinden sich in unmittelbarer Nähe des Jarlshof der Flughafen von Sumburgh sowie der Ort Scatness. Die spätmittelalterliche und neuzeitliche Landesgeschichte ist hauptsächlich durch die schon genannte politische Übergabe der Inselgruppen der Orkneys und der Shetlands an den schottischen König Jakob III. durch den norwegisch-dänischen König Christian I. im Jahr 1469 geprägt. Die Editionen der Shetland Documents für die Zeiträume zwischen den Jahren 1580 bis 1611 und von 1195 bis 1579, welche von John H. Ballantyne und Brian Smith in den Jahren 1994 und 1999 publiziert wurden, erlauben einen guten Einblick in die administrativen Abläufe dieser Zeit.⁵⁹² Ebenso ist hier das von Gordon Donaldson in den Jahren 1954 und 1991 editierte Court Book of Shetland für die Jahre 1602 bis 1604 sowie 1615 bis 1629 zu nennen.⁵⁹³ Auch bildet der Sammelband „Shetland and the Outside World. 1469-1969“, der im Jahr 1983 von Donald J. Withrington herausgegeben wurde, eine hervorragende Übersicht der frühneuzeitlichen bis jüngsten Geschichte der Shetland Inseln.⁵⁹⁴

Die Übergabe der Inseln im Jahre 1469 hatte vor allem politische Gründe und war Teil der Mitgift von Magarete, der Tochter Christians I., die Jakob III. heiratete und damit schottische Regentin wurde. Allerdings muss gesagt werden, dass die Übergabe beider Inselgruppen schon bei der Verlobung von Jakob III. und Magarete (1460) zusammen mit einer Mitgift von 100.000 Kronen von Schottland eingefordert wurde. Die norwegisch-dänische Krone versuchte die Inseln lediglich als Pfand für eine spätere Mitgiftzahlung von 60.000 rheinischen Gulden zu nutzen. Aufgrund der finanziellen Nöte Christian I. und des politischen Drucks der schottischen Krone verpfändete er im Jahr 1468 die Orkney Inseln an Schottland, anstatt eine erste Geldzahlung von 50.000 rheinischen Gulden zu leisten. Im folgenden Jahr verpfändete er dann auch die Shetland Inseln, da er die fehlende Summe von 10.000 rheinischen Gulden ebenfalls nicht aufbringen konnte. Einmal an die schottische Krone übergeben, wurden beide Inselgruppen ab dem Jahr 1470 endgültig in das schottische Königreich integriert. Es handelte sich also nicht um eine Schenkung durch Christian I.; vielmehr „erkaufte“ er sich durch die Übergabe der Inseln und die Heirat seiner Tochter politischen Frieden sowie eine Allianz mit Schottland. Bis zum Jahr 1460 wurde dieser politische Frieden immer wieder wegen nichtgetätigter, jährlich fälliger Geldzahlungen Schottlands an die norwegisch-dänische Krone gefährdet. Der Grund hierfür war, dass Schottland die Verwaltung der Hebriden und der Isle of Man übernahm, dafür jedoch eine jährliche Pachtzahlung an die norwegisch-dänische Krone zu leisten hatte.⁵⁹⁵

Der schottische Einfluss auf den Orkney Inseln war bereits vor den Jahren 1468/69 sehr ausgeprägt und ungleich größer als auf den Shetland Inseln. Auf diesen wurde noch bis in das frühe 17. Jahrhundert das Norse, also die norwegisch-dänisch geprägte Landessprache und nicht die angelsächsische Sprache als Amtssprache genutzt.⁵⁹⁶ Anders als auf den Orkney Inseln, welche seit etwa dem Jahr 1200 unter einer schottisch geprägten Herrschaft standen und zu einem eigenen

⁵⁹¹ Auch Gutsherrenhaus genannt. Es wurde neben Scalloway Castle als standesgemäßes Wohnhaus durch Earl Patrick Stewart ab dem Jahr 1593 genutzt. Verwalter des Anwesens war ab 1600 William Bruce. Ab dem späten 17. Jahrhundert verfiel das Gutshaus. Bis in das 18. Jahrhundert nutzte man den Innenhof gelegentlich als Friedhof. Einige Grabsteine sind noch heute zu besichtigen. Siehe Hamilton 1956, 194-197.

⁵⁹² Siehe Ballantyne/Smith 1994 und 1999.

⁵⁹³ Siehe Donaldson 1954 und 1991.

⁵⁹⁴ Siehe Donaldson 1983.

⁵⁹⁵ Siehe zu diesen Angaben Crawford 1983, 41-47.

⁵⁹⁶ Donaldson 1983, 9.

earldom⁵⁹⁷ gehörten⁵⁹⁸, wurden die lawmen, also die gesetzlichen Vertreter des norwegisch-dänischen Königs auf den Shetland Inseln von diesem direkt eingesetzt.⁵⁹⁹

Interessanterweise gehörten beide Inselgruppen kirchenpolitisch zu einer Diözese und sowohl der Bischof von Orkney als auch der Erzdiakon von Shetland waren hauptsächlich schottischer Herkunft.⁶⁰⁰ Das hatte vorrangig keine direkte politische Bedeutung, wird jedoch nach dem Jahr 1469 bei der versuchten schottischen Neustrukturierung der Inseln durchaus förderlich gewesen sein. Dennoch herrschten auf den Shetland Inseln, wie auch auf den Orkney Inseln, die vom skandinavischen Udal Law geprägten und auf dem vom norwegischen König Magnus VI. Håkonsson 1274 erlassenen Neuen Landrecht basierenden Landesgesetze vor.⁶⁰¹ Aufgrund dieser rechtlichen Grundlagen war der König nicht alleiniger Landeigner und den Udaller, also den anderen Landbesitzern, nicht weisungsberechtigt.⁶⁰² Demzufolge war es Christian I. rechtlich eigentlich nicht möglich, sämtliche territorialen Rechte an den Shetland und Orkney Inseln an die schottische Krone abzutreten. Die Tatsache, dass der skandinavische Einfluss zumindest auf den Shetland Inseln sehr langlebig war und deren skandinavisches Erbe bis heute gepflegt wird, unterstreicht dies.⁶⁰³ Ebenso bestätigen dies die von John Brand in dem erstmals im Jahr 1701 erschienen Bericht seiner ein Jahr zuvor getätigten Reise „A Brief Description of Orkney, Zetland, Pightland-Firth & Caithness“ beschriebenen Eigenheiten der shetländischen Sprache.⁶⁰⁴ So erlernten noch im 18. Jahrhundert viele Kinder das Norse noch vor dem Englischen.⁶⁰⁵

Die wirtschaftlich relevanten, an Land vorkommenden Ressourcen der Shetland Inseln sind nur im geringen Maße vorhanden; ein Nachteil der jedoch durch die marinen Ressourcen mehr als ausgeglichen wird. Der Fischfang und die Fischverarbeitung waren und sind ein bis heute wichtiger Wirtschaftsfaktor des Archipels. Die reichhaltigen Fischfanggründe um die Inseln waren auch der Grund für ein gesteigertes wirtschaftliches Interesse hansischer und niederländischer Händler an dieser Region ab dem 15. Jahrhundert.⁶⁰⁶ Der niederländischen Präsenz auf den Inseln, vor allem im Heringsfang ab dem 15. Jahrhundert, wurde schon von Samuel Hibbert in seinem im Jahr 1822 erschienenen Werk „A Discription of the Shetland Islands, comprising an account of their Geology, Scenery, Antiquities and Superstitions“ ein eigenes Kapitel gewidmet.⁶⁰⁷ Der bereits genannte John Brand beschrieb diese niederländische Präsenz schon über 120 Jahre vor Hibbert.⁶⁰⁸

⁵⁹⁷ Als earldom wurde in England, wie auch im Schottland, der Verwaltungs- und Herrschaftsbezirk eines earls bezeichnet. Earl war wiederum eine angelsächsische Adelsbezeichnung und äquivalent zu dem skandinavischen Adelstitel Jarl. In Schottland galt earl bis zum Jahr 1398 als wichtigster Adelstitel. Siehe LMA III (1986) 1503-1506 s.v. Earl, Earldom (P.H. Saywer, G.W.S. Barrow).

⁵⁹⁸ Donaldson 1983, 8f.

⁵⁹⁹ Dies war möglich, da die Shetland Inseln seit der Schlacht von Florevaag (1194) unter direkter königlicher Kontrolle standen. Robberstad 1983, 52.

⁶⁰⁰ Donaldson 1983, 9f.

⁶⁰¹ Vgl. Robberstad 1983, 53f. Noch im 16. Jahrhundert gab es Verbindungen zwischen der shetländischen und norwegisch-dänischen Jurisdiktion. So wurden noch Mitte des 16. Jahrhunderts die schetländischen lawmen von der norwegisch-dänischen Krone bestätigt.

⁶⁰² „The udaller has no feudal lord and consequently has no feudal obligations or services to perform. In the udal system there exist no presumption or fictio juris saying that the king or the crown has been the owner of the entire territory“ (Robberstad 1983, 59).

⁶⁰³ Robberstad 1983, 55f.; 58f. Im Jahr 1611 erließ z.B. die schottische Krone eine Verordnung nach der auch auf den Orkney und Shetland Inseln das schottische Recht konsequent durchgesetzt werden sollte. Offenbar geschah dies vorher nicht konsequent genug. Das skandinavische Udal Law System blieb danach aber auch weiterhin bestehen.

⁶⁰⁴ Siehe Brand 1701; reprint 1883.

⁶⁰⁵ „Many of the People speak Norse or corrupt Danish [...] yea so ordinary it is in some places, that it is the first Language their Children speak“ (Brand 1701; reprint 1883, 104).

⁶⁰⁶ Die Wichtigkeit des Fischhandels für die Hanse wurde schon in den Kapitel I.4.5. und I.4.6. dargestellt. Zum frühneuzeitlichen Fischfang im Nordatlantik siehe Kapitel I.4.7.

⁶⁰⁷ Hibbert 1822, 243-245

⁶⁰⁸ „Several here also speak good Dutch [...] because of the many Dutch Ships which do frequent their Ports“ (Brand 1701; reprint 1883, 104).

Ob mit dem von Brand genutzten Begriff „dutch“ nur das Holländisch der niederländischen Kaufleute oder auch das Niederdeutsch der hansischen Kaufleute gemeint ist, bleibt unklar. Hance D. Smith vertritt in seinem Werk „Shetland Life and Trade. 1550 - 1914“ die These, dass die Bezeichnung dutch in den Schriftquellen eindeutig mit deutsch gleichzusetzen ist.⁶⁰⁹ Seine Arbeit bildet einen guten Überblick über die hansischen Händler des 17. Jahrhunderts auf den Shetland Inseln.

Die niederländische und wohl auch hansische Fischerei um die Shetland Inseln erzeugte nicht selten das Ungemach der schottischen Krone, welche ihre eigenen Fischereinteressen verletzt sah.⁶¹⁰ Dies war im 15. und 16. Jahrhundert immer wieder die Basis für politische Spannungen.⁶¹¹ Auch führten die häufigen Kriegsgeschehnisse auf dem Kontinent häufig dazu, dass die Gewässer um die Inseln zu Schauplätzen derselben wurden. Im Zuge des Achtzigjährigen Krieges (1568-1648) zwischen Spanien und den Niederlanden versenkten z.B. Dünkirchener Kaperfahrer im Jahr 1640 mehrere niederländische Handelsschiffe im Bressay Sound.⁶¹² Während des 1. englisch-niederländischen Krieges (1652-54) verlor der niederländische Admiral Maarten Tromp durch einen Sturm vier Schiffe vor Burra, die sich auf eine Seeschlacht mit der Flotte des englischen Admirals Robert Blake vorbereiteten.⁶¹³ Im im Zuge des Spanischen Erbfolgekrieges (1701-1714) soll dagegen im Jahr 1703 ein französisches Geschwader bis zu 400 niederländische Heringsbursen⁶¹⁴ im Bressay Sound versenkt haben.⁶¹⁵ Die Liste von Auseinandersetzungen könnte hier noch verlängert werden. Gerade die Kriege des 19. und 20. Jahrhunderts haben, bis heute durch Militäranlagen und Weltkriegswracks gut sichtbar, ihre Spuren auf den Inseln hinterlassen. Die genannten Beispiele sollen hier jedoch genügen um zu illustrieren, dass die Shetland Inseln und ihrer Gewässer bereits in der Frühen Neuzeit Schauplatz der Konflikte der europäischen Mächte waren.

Die hansische Präsenz auf den Shetlands war zwar weniger stark ausgeprägt als die niederländische, jedoch nicht unbedeutend. So beschreiben z.B. niederländische Karten des 17. Jahrhunderts eine Bucht bei Sandwick auf Mainland als Hamburger Haven und Bremer Haue [Have]⁶¹⁶ und laut Brand kam noch im frühen 18. Jahrhundert das meiste Geld, welches auf den Shetlands im Umlauf war, durch niederländische, hamburgische und bremische Händler auf die Inseln.⁶¹⁷

In der heutigen Zeit haben sich neben der Fischerei vor allem die Fischzucht, der Tourismus und die Off Shore Ölindustrie als Wirtschaftszweige auf den Inseln etabliert.⁶¹⁸

⁶⁰⁹ „The word ‘Dutch‘ signifying German origin“ (Smith 1984, 12). Dies würde nochmals die Bedeutung des hansischen Handels für die Shetland Inseln untermauern.

⁶¹⁰ Zu Fischerei siehe Kapitel I.4.7.

⁶¹¹ Kranenburg 1983, 98f.

⁶¹² Goodlad 2017 (unpubl.).

⁶¹³ Vgl. Wessex Archaeology 2011, 61f.; Rebitsch 2014, 198. Zum 1. englisch-niederländischen Krieg (1652-1654) siehe auch Rebitsch 2014, 195-211.

⁶¹⁴ Ab dem späten 16. Jahrhundert handelt es sich bei Bursen um dreimastige Schiffe von max. 30 Lasten die vor allem im Fischfang tätig waren. Siehe Hagedorn 1914, 92-97. Siehe zu Bursen auch Paulsen 2016, 220-222.

⁶¹⁵ Whittaker 1998, 41. Andere Autoren sprechen unspezifischer von einer niederländischen Fischfangflotte (Vgl. Kranenburg 1983, 102).

⁶¹⁶ Vgl.: Johannes van Keulen, Paskaart vande noord cust van Schotland als mede de eylanden van Hitlandt en Fero. Naaukeuring opgesteld en van veel fouten verbeteret (Amsterdam 1628) und Jan Janszoon, Het Licht der Zeevaert (Amsterdam 1620-1629). Einsehbar unter: <http://maps.nls.uk/coasts/chart/175> (Stand April 2017).

⁶¹⁷ Goodlad 1983, 109; Brand 1701; reprint 1883, 111.

⁶¹⁸ Siehe “Supplementary Guidance Shetland Islands’ Marine Spatial Plan. Fourth Edition 2015“. Einsehbar unter: https://www.nafc.uhi.ac.uk/research/msp/simsp/SIMSP_2015.pdf (Stand April 2017).

III.1.1. Organisation des hansischen Handels auf den Shetland Inseln

Auf die Organisationsstruktur des hansischen Nordatlantikhandels wurde schon im Kapitel I.4.6. detailliert eingegangen. Hier soll nun noch einmal der Begriff der Bude oder Bød erläutert werden. Diese von den ausländischen Händlern ab dem 15. Jahrhundert als Lager aber auch als Handels- und Verkaufsort genutzten Gebäude mussten die hansischen Händler auf den Shetland Inseln von den einheimischen Landbesitzern mieten.⁶¹⁹ Die Händler zahlten in diesem Fall jedoch weniger für die Bude selbst als vielmehr für das Nutzungsrecht daran.⁶²⁰ In einigen Fällen ist auch der Bau von Buden durch hansische Händler selbst bekannt.⁶²¹ Es scheint auch durchaus vorgekommen zu sein, dass mehrere Händler gleichzeitig eine Bude nutzten. So geht z.B. aus einer Klageschrift über diverse Piratenüberfälle auf Bremer Händler aus dem Jahr 1566 hervor, dass die Händler Segebold Detken und Joannes Beking [Beling] zusammen in Uyeasound (*Oesund*) auf Unst eine Bude besaßen.⁶²² Auch besaßen die Bremer Handelspartner Hinrick Sprenger und Christoffer Meigern eine gemeinsame Bude, deren Nutzungsrechte und Nutzungspflichten Meigern im Jahr 1557 an Sprenger verkaufte.⁶²³ Es erscheint naheliegend und durchaus ökonomisch, dass sich mehrere Händler am selben Ort und zur selben Zeit die Nutzungskosten für eine Lagerstelle teilten. Grundlegend ist hier noch anzumerken, dass eine klare Differenzierung zwischen hansisch genutzten Buden und Handelsplätzen sowie nicht-hansisch genutzten Buden bzw. Handelsplätzen fast unmöglich ist. Die Buden und Handelsorte wurden zu unterschiedlichen Zeiten von verschiedenen Händlern mit unterschiedlicher Herkunft genutzt. Aus den Schriftquellen lässt sich daher die Nutzung eines Handelsortes durch einen Händler mit definierbarer Herkunft lediglich für den in der Quelle genannten oder für den durch diese Quelle datierten Zeitraum feststellen. Auch ist trotz relativ genauer Ortsangaben in den Schriftquellen, die jedoch wiederum eher selten sind, eine genaue Lokalisierung und archäologische Verifizierung der eigentlichen Buden und Handelsorte bis heute kaum gelungen.

Mit dem in Kapitel I.4.5. beschriebenen Handelsverbot für Island und die Färöer Inseln, das ab dem Jahr 1602 ausgesprochen und ab 1604 regulär durchgesetzt wurde, können neben Bremer Händlern auch vermehrt Hamburger Händler auf den Shetland Inseln nachgewiesen werden. Zwischen den Jahren 1602 und 1604 finden sich Nachweise für zwölf hansische Händler auf den Shetland Inseln, unter denen vier Bremer und zwei Hamburger waren. Im Jahr 1647 sind 14 Schiffe von Hamburg aus auf Fahrt zu den Shetland Inseln gegangen.⁶²⁴ Ebenso lassen sich zwischen den Jahren 1604 und 1648 mindestens 36, zwischen 1656 und 1657 mindestens 12, zwischen 1669 und 1673 mindestens 17 und 1683 mindestens 11 hansische Händler auf den Inseln nachweisen.⁶²⁵ Leider bleibt deren städtische Zugehörigkeit häufig unklar. Der letzte Beleg für einen Bremer Händler auf den Inseln datiert laut Hance D. Smith auf das Jahr 1711.⁶²⁶

Bis heute sind mehrere restaurierte und vor allem touristisch genutzte Buden bzw. Hütten an unterschiedlichen Orten auf den Inseln zu finden. Eine der bekanntesten dieser Nachbauten, die

⁶¹⁹ Vgl. Goodlad 1983, 111.

⁶²⁰ „The Proprietors also Masters of the Ground, upon which these Booths are built, reap a considerable Gain, for some of them will get 20 Dollar *per annum* for the use of a House in the Summer Season to be a Booth; and I think twice or thrice [sic.] the Sum will Build them” (Brand 1701; reprint 1883, 200). Teilweise ließen also die Landbesitzer auch Buden direkt für die Händler erbauen. Siehe hierzu auch Smith 1984, 16.

⁶²¹ Mehler 2012, 77.

⁶²² Ballantyne/Smith 1999, Nr. 158.

⁶²³ Ballantyne/Smith 1999, Nr. 108.

⁶²⁴ Baasch 1894, 312.

⁶²⁵ Smith 1984, 12.

⁶²⁶ Smith 1984, 11.

sogenannte Bremer Bød, kann z.B. auf der Insel Whalsay an der dortigen „Bremer Straße“ besucht werden.⁶²⁷ Ein weiteres Gebäude, das in seinen Ursprüngen teilweise auf eine Händlerbude zurückgehen soll, ist das heutige Busta House welches am westlichen Ufer des Busta Voe/Mainland gelegen ist.⁶²⁸

Über die Anzahl und Lage von hansischen Handelsorten auf den Inseln im 15. Jahrhundert kann hier nur wenig gesagt werden. Eine Schriftquelle spricht von dem wahrscheinlich aus Lübeck stammenden Händler Henrick Soost, welcher wohl Landbesitz auf der Insel Papa Stour hatte und diesen im Jahr 1452 an Guttorm und Wilhelm Seordszon verkaufte.⁶²⁹ Zeitgenössische Quellen des 16. Jahrhunderts geben dagegen einen recht guten Überblick über die in dieser Zeit von den hansischen Händlern genutzten Handelsorte auf den Inseln. Durch ein Schreiben des königlichen Bevollmächtigten auf den Shetlands, Olaf Sinclair, an den Bremer Rat, welches auf das Jahr 1563 datiert und Ereignisse des Jahres 1562 beschreibt, wissen wir, dass 1562 mindesten zwölf Häfen als Handlungspunkte durch ausländische also auch hansische Händler genutzt wurden⁶³⁰: Baltasound auf Unst (*Baltasund*), Scalloway auf Mainland (*Schalewage*), Laxfirth auf Mainland (*Lasseforde*), Bressay Sound auf Mainland (*Brussunt*), die Insel Whalsay (*Quallsunt*), Dunrossness⁶³¹ (*Drostenes*), Papa Stour⁶³² (*Sunte Mangens Eilandt*), Walls⁶³³ (*Wallosunt*), Sound of Papa⁶³⁴ (*Pappasunt*), Uyeasound auf Unst (*Oegesunt*), Burravoe auf Yell (*Borwage*) und Cullivoe auf Yell (*Koldewage*). Weiterhin ist der Ort Up Ness in Swineborchovet, bei dem es sich eventuell um Grutness bei Sumburgh handelt, für das Jahr 1567 als Handelsort überliefert. Auch wird für 1563 der Ort Brae (*Bru*) auf Mainland als hansischer Handelsort bezeichnet.⁶³⁵

Laut Quellen des 17. Jahrhunderts lassen sich allgemein für die Zeit zwischen den Jahren 1602 und 1604 insgesamt 13 hansische Händler auf den Shetland Inseln nachweisen: einer im Uyeasound, einer in Cullivoe, einer in Burravoe, einer in Gluss auf Mainland, einer in Gunnister Voe auf Mainland, vier in Laxfirth, zwei in Dunrossness, also wohl im Bereich des Pool of Virkie oder der Bucht nördlich von Levenwick auf Mainland, einer auf Papa Stour und einer in Skelda Voe auf Mainland.⁶³⁶ 1620 bis 1650 war ein hansischer Händler auf der Insel Burra bei Papil nachzuweisen. Im Jahr 1656 sind Nachweise für hansische Händler in Bigton auf Mainland und auf Papa Stour erhalten und zwischen den Jahren 1669 bis 1673 waren die Whalsay, Burravoe, Uyeasound auf Unst, Hillswick auf Mainland, Papa Stour, Walls, Burra, Bigton und Dunrossness sowie Lerwick auf Mainland und Scalloway hansisch genutzte Handelsorte. Im Jahr 1663 wird Watt Ness (wohl im Gruting Voe oder Grutness Voe) als Herkunft eines Bremer Schiffes erwähnt.⁶³⁷ 1681 lassen sich wiederum hansische Händler in der Region Northmavine auf Mainland, auf Unst, in der Region Walls auf Mainland, in Burravoe, in Laxfirth und auf Whalsay nachweisen. Um das Jahr 1700 fanden sich wiederum sechs hansische Händlerbuden allein auf Unst und hier hauptsächlich im

⁶²⁷ Die genaue Datierung dieser Bude ist unklar. Mehler 2012, 77.

⁶²⁸ Tonkin 1976, 81-82.

⁶²⁹ „1 mark burnt which lies in Papa Sthora“ (Ballantyne/Smith 1999, Nr. 22). Die Gleichsetzung des genannten Henrick Soost mit dem Lübecker Herman von Soost erfolgt bei Ballantyne/Smith 1999, Nr. 22.

⁶³⁰ Ballantyne/Smith 1999, Nr. 140.

⁶³¹ Dunrossness bezeichnet eine Region im südl. Mainland. Eventuell ist hiermit der später als Hamburger Haven/Bremer Haue [Have] bezeichnete Hafen nördl. von Levenwick/Mainland oder aber der Pool of Virkie gemeint. Siehe hierzu auch Kapitel III.1.1.1. und Kapitel VI.4.

⁶³² Papa Stour liegt in der St. Magnus Bay. Sehr wahrscheinlich ist diese Insel gemeint.

⁶³³ Walls bezeichnet eine Region im westl. Mainland. Eventuell ist hiermit der Vaila Sound nahe dem heutigen Ort Walls gemeint.

⁶³⁴ Der Sound of Papa liegt zwischen Papa Stour und der Region Walls. Er bietet mehrere Möglichkeiten für Handelsplätze.

⁶³⁵ Entholt/Beutin 1937, 17 (Anmerkung 1).

⁶³⁶ Smith 1984, 14.

⁶³⁷ Siehe Friedland 1973, 75 (Anmerkung 50).

Uyeasound und in Baltasound.⁶³⁸ Leider ist es bei diesen zeitgenössischen Angaben häufig schwer nachzuvollziehen aus welchen Hansestädten genau die Händler und Schiffe kamen. Auch sind Angaben wie Dunrossness, Unst, Walls oder Northmavine relativ ungenau, da es sich hierbei um Regionen oder ganze Inseln und weniger um konkrete Ortsangaben wie z.B. Laxfirth, Baltasound, Bigton oder Pool of Virkie handelt (siehe Anhang B | Tab. III.1.1.).

Die vorliegende Studie konzentriert sich bei der Kartierung der mindestens 21 hansisch genutzten Handelsorte auf die in der Forschungsliteratur genannten modernen Ortsbezeichnungen. Da eine Überprüfung dieser Angaben anhand historischer Karten, onomastischer Rückschlüsse und archäologischer Auswertungen angebracht, innerhalb dieser Arbeit jedoch nicht detailliert möglich ist, sollen die hier dargelegten Angaben als Einstieg für eine weiterführende Analyse der hansisch genutzten Orte des 15. bis 17. Jahrhunderts auf den Shetlands dienen (siehe Anhang C | Karte II). Tatsächliche archäologische Nachweise zeitgenössischer Händlerbuden fanden sich bisher nur in der Nähe von Brough Head/Eastshore beim Pool of Virkie und bei Grutness am südlichen Ende des Grutness Voe, beides im südlichen Mainland.⁶³⁹ Hierbei handelt es sich um insgesamt drei Befunde, die in das 17. Jahrhundert datieren und damit eine Nutzung der vermeintlichen Buden eher durch schottische als durch hansische Händler nahelegen.⁶⁴⁰

Weitere archäologische Prospektionen an aus den zeitgenössischen Quellen bekannten Handelsorten, wie der Blade of Filbister im Gluss Voe in Northmavine auf Mainland oder auf der Insel Papa Stour, erbrachten bisher keine weitergehenden Erkenntnisse für die Zeitspanne des 15. bis 17. Jahrhunderts.⁶⁴¹

J.W. Tonkin beschreibt die vermeintlich hansische Bude am Busta House als ein zweistöckiges Gebäude, welches im 15. Jahrhundert gebaut worden sei. Das Erdgeschoss bestand aus zwei Räumen die als Lager dienten. Dagegen wurde das erste Geschoss als großer Aufenthalts- und Handelsraum genutzt.⁶⁴² Da diese Räume aber durch Um- und Ausbauten dem heutigen Gebäudekomplex einverleibt wurden, sind diese Aussagen bauhistorisch schwer nachzuvollziehen.

Einen groben Einblick in das Leben der Händler und Schiffsmannschaften auf den Shetland Inseln im 16. Jahrhundert gewährt eine Schriftquelle aus dem Jahr 1557. Diese befasst sich mit einer Klage über den Totschlag an einem Händler und Schiffer aus Bremen. Die Beschreibung der Umstände dieses Todesfalls, der schon in Kapitel II.1.2. Erwähnung fand, lassen einige Rückschlüsse über alltägliche Abläufe auf den Händlerschiffen zu. So nutzte der Bremer Schiffer und Händler Corth Hemelinck, um dessen Todesfall es in der angesprochenen Schriftquelle geht, die Händlerbude in Laxfirth auf Mainland (*Laeszfoerde*) offenbar als Lager und Treffpunkt, um sich mit anderen Händlern auszutauschen, nicht jedoch als Schlafstätte. Der Kontakt zwischen Schiff und Land wurde über kleinere Leichter und Schuten aufrecht gehalten.⁶⁴³ Dieser Umstand verdeutlicht, dass die großen Händlerschiffe offensichtlich auf Reede ankerten. Auch gingen die Schiffer/Händler sowie die Crew täglich an Land, um ihren Geschäften nachzugehen. Ebenso sorgte Hemelinck offenbar regelmäßig selbst für die Verpflegung der Crew, zum Beispiel indem er Schafe erwarb.⁶⁴⁴

⁶³⁸ Smith 1984, 15.

⁶³⁹ Melton 2004a, 244-250.

⁶⁴⁰ Zu archäologischen Funden und Befunden siehe Kapitel V.2.1.

⁶⁴¹ Vgl. Campbell et al 2010; Mehler et al 2012. Siehe auch Kapitel V.2.1.

⁶⁴² Tonkin 1976, 81. Er bezieht sich hierbei auf mündliche Aussagen des Hausbesitzers.

⁶⁴³ Ob dies mit Hilfe einheimischer Boote oder mitgebrachter Schuten geschah lässt sich nicht sagen. Dass Handelsschiffe dieser Zeit über Beiboote verfügten ist durch einen zeitgenössischen Bericht des Bremer Seemannes Brüning Rulves bezeugt. Focke 1916, 97.

⁶⁴⁴ So ging er „twice on the islands (up de eylanden) to fetch sheep“ (Ballantyne/Smith 1999, Nr. 110).

Es sei hier gesagt, dass aus der Schriftquelle nicht hervorgeht, wofür die Schafe gedacht waren und wie Hemelinck diese vergütete. Die Vermutung, dass sie als Nahrung genutzt wurden, liegt jedoch nahe. Jeden Abend kehrten Mannschaft und Schiffer auf das Schiff zurück⁶⁴⁵, wobei es schließlich zum Streit zwischen Korth Hemelinck mit den Seeleuten Alert Wilckens, Evert Barnewolt und Gerth Brecker kam, in dessen Folge Hemelinck verstarb.⁶⁴⁶

Weiterhin bleibt zu erwähnen, dass es völlig unklar ist, ob z.B. die Konstruktion der erwähnten, aus Stein gebauten Bude in Brough Head als beispielhaft für shetländische Händlerbuden des 17. Jahrhunderts angesehen werden kann. Stein als Baumaterial ist zwar auf den Inseln reichlich vorhanden und musste nicht, wie z.B. das Holz, welches auf den Shetlands kaum vorkommt, teuer importiert werden, jedoch findet sich auch ebenso häufig Torf, das ebenfalls als Baumaterial genutzt werden konnte.

III.1.1.1. Bremer Handelsorte auf den Shetland Inseln

Im Folgenden sollen jene Orte auf den Shetland Inseln genannt werden, die sich, zumindest zeitweise, mit Bremer Handelstätigkeiten verknüpfen lassen.⁶⁴⁷ Die Insel Unst mit ihren Handelsplätzen im Baltasound und Uyeasound (*Baltasund und Oesund /Oegesunt*) sowie die Insel Yell mit den Handelsorten Burravoe und Cullivoe (*Borwage und Koldewage*) fallen hierbei besonders auf, da sie sich mit einer Vielzahl von Bremer Händlern des 16. Jahrhunderts in Verbindung bringen lassen (siehe Anhang B | Tab. III.1.1.1.).

Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass diese Handlungspunkte zwischen den Jahren 1559 und 1659 regelmäßig von Mitgliedern der Bremer Händlerfamilie Detken angelaufen wurden. Deren bekanntesten Vertreter - Segebold Detken - setzte man im Jahr 1573 in Lunda Wik auf Unst bei. Laxfirth (*Lasseforde*) auf Mainland ist durch den Tod Korth Hemelincks im Jahr 1557 ebenfalls eindeutig als ein von Bremern genutzter Handelsort zu identifizieren.

Der Bressay Sound (*Brusund*) war im Jahr 1551 unter anderem Ziel einer nur 4 Tage dauernden Überfahrt von Bremen zu den Shetland Inseln. Für Scalloway (*Schalewage*) sind im Jahr 1566 Piratenüberfälle auf Bremer Händler überliefert. Im selben Jahr überfielen Piraten auch Bremer Händler auf Whalsay (*Qualisundis*).

1567 verhandelte Gerd Hemelinck mit dem Earl of Bothwell in Up Ness bei Sumburgh (*Swineborchovet*) die Bedingungen für die Vermietung zweier seiner Handelsschiffe an den Earl⁶⁴⁸ und in Gluss auf Mainland handelte im Jahr 1617 eine maschup⁶⁴⁹ bestehend aus drei hansischen Händlern, von denen einer aus Bremen stammte.

Klaus Friedland erwähnt den Handelsplatz Watt Ness, der im Jahr 1663 als Shetlandhafen eines bremischen Schiffes genannt wird.⁶⁵⁰ Es ist unklar, wo genau dieser Platz zu verorten ist. Eventuell handelt es sich um einen Ort, der im heutigen Gruting Voe liegt.

⁶⁴⁵ Dies entsprach durchaus den damaligen seerechtlichen Gepflogenheiten: „Die Seeleute müssen ihrer Herberge im Schiff nehmen, und sonst keine andere Herberge suchen, noch haben“ (Deggim 1999, 33). Es gab hiervon auch Ausnahmen, so berichtet eine Quelle des Jahres 1557 von einem Bremer Kaufmann der eine Bude (wohl auf Whalsay) errichtete in der sich Kojen für ihn und seinen Schiffer befanden. Siehe Mehler 2012, 77.

⁶⁴⁶ Zur gesamten Geschichte dieses Todesfalls siehe Ballantyne/Smith 1999, Nr. 110.

⁶⁴⁷ Zu Bremer Händlern auf den Shetland Inseln siehe Kapitel II.1.2.

⁶⁴⁸ Der Earl war auf der Flucht von Schottland nach Norwegen. Bei dieser Flucht sank das, ihn verfolgende schottische Schiff *Unicorn* (1567) im Bressay Sound. Vgl.: Ballantyne/Smith 1999, Nr. 164.

⁶⁴⁹ Zu maschup siehe Kapitel I.4.4.

⁶⁵⁰ Friedland 1973, 75 (Anmerkung 50).

Auf niederländischen Karten des 17. Jahrhunderts findet sich für die Bucht nördlich von Levenwick auf Mainland die Bezeichnung Hamburger Haven und Bremerhaue [Have].⁶⁵¹ Offenbar wurde diese Bucht oft von Händlern aus diesen Städten frequentiert. Insgesamt lassen sich für das 16. und 17. Jahrhundert zwölf Handelsorte auf den Shetland Inseln eindeutig mit Bremer Händlern in Verbindung bringen.

III.1.1.2. Hamburger Handelsorte auf den Shetland Inseln

Auf die Hamburger Händler, welche nach den Shetland Inseln fuhren, wurde bereits im Kapitel II.2.2. eingegangen. Daher sollen hier kurz jene Handelsorte genannt werden, für die sich eine eindeutige Verbindung mit Hamburger Händler nachweisen lässt. Trotz der relativ großen Zahl der Händler lassen sich bisher nur wenige Orte direkt mit Hamburg und einzelnen Hamburger Händlern in Verbindung bringen (siehe Anhang B | Tab. III.1.1.2.).

Aus der Tabelle wird ersichtlich, dass vor allem für das späte 16. und frühe 17. Jahrhundert Hinweise auf einzelne Hamburger Händler gefunden werden können. Im Jahr 1562 war der Hafen von Burravoe auf Unst (*Borwage*) Ziel des Hamburger Schiffers Johan Schulle. In Gunnister Voe auf Mainland wurde zwischen den Jahren 1582 und 1603 die Versorgung der dortigen Bevölkerung durch den Hamburger Simon Harriestede d.Ä. übernommen. Harriestede verlor allerdings im Jahr 1603 dieses Handelsprivileg, da er offenbar die Versorgung der Bevölkerung nicht sicherstellen konnte.⁶⁵² Papa Stour war ab 1626 Anlaufpunkt für Simon Harriestede d.J.

Wie schon im Kapitel III.1.1.1. erwähnt, lässt sich auf niederländischen Karten des 17. Jahrhunderts die Bezeichnung Hamburger Haven und Bremer Haue [Have] für eine Bucht nördlich von Levenwick auf Mainland erkennen. Man kann also davon ausgehen, dass diese Bucht so häufig von Hamburger und Bremer Händlern angesteuert wurde, dass deren Heimathäfen hierfür sogar namensgebend wurden. Insgesamt lassen sich für das 16. und 17. Jahrhundert vier Handelsorte auf den Shetland Inseln eindeutig mit Hamburger Händlern in Verbindung bringen.

⁶⁵¹ Goodlad 2014a (unpubl.), 11.

⁶⁵² Siehe Gardiner/Mehler 2010, 347.

III.1.1.3. Weitere Handelsorte auf den Shetland Inseln

Weitere hansische Händler, welche auf den Shetland Inseln nachweisbar waren, kamen aus Danzig, Lübeck, Rostock und Stralsund. Henrich Soost, der wohl Lübecker Händler war, handelte z.B. schon vor dem Jahr 1452 auf Papa Stour.⁶⁵³ Danziger Händler können ab dem Jahr 1487, Rostocker Händler ab 1599 und Stralsunder Händler ab 1601 auf den Shetland Inseln nachgewiesen werden.⁶⁵⁴ Es wurde schon beschrieben, dass es sehr schwierig ist, einzelne Handelsorte bestimmten hansischen Händlern zuzuordnen. Die manchmal gleichzeitige Nutzung mehrerer Handelsorte durch Händler unterschiedlicher Herkunft ist hierbei ein grundlegendes Problem. Es ist von daher durchaus legitim anzunehmen, dass unterschiedliche Handelsplätze zu unterschiedlichen Zeiten oder auch gleichzeitig von verschiedenen hansischen Händlern und Schiffen aufgesucht wurden. So können Bremer, Hamburger und auch Rostocker Händler/Schiffer in einem Jahr sehr wohl Orte angesteuert haben, die im Vorjahr noch von anderen z.B. Danziger, Stralsunder oder Lübecker Händlern/Schiffen genutzt wurden.

III.1.2. Handelsgüter der Shetland Inseln

Ausfuhrgüter der Shetland Inseln waren neben Fisch vor allem Wolle, das sogenannte vaðmal, Fleisch, Talg, Federn, Tran, Häute und Butter.⁶⁵⁵ Eingeführt wurden dagegen Textilien aller Art, verschiedene Sorten von Bier und Spirituosen, Getreide, Roggen- und Weizenmehl, Salz, Eisen- und Keramikwaren, Kurzwaren und auch Tabak.⁶⁵⁶ Die Quellenlage erlaubt hier, zumindest für das 17. Jahrhundert, vereinzelt Rückschlüsse auf Zollabgaben und weitere Gebühren, welche die hansischen Händler auf den Inseln zu entrichten hatten. So bezifferten sich die Gebühren, die von den Händlern pro Hafen und Schiff gezahlt werden mussten, im Jahr 1612 auf 6 Englotten und 1 Reichstaler.⁶⁵⁷ Darüber hinaus mussten pro Jahr und Schiff zusätzlich 4 Fässer Bier und 2 Fässer Malz abgegeben sowie pro Bude 1 Schweineschinken plus 15 Ellen oder 30 Stücke Leinwand von den Händlern entrichtet werden. Hinzu kamen schließlich noch jeweils 5% Ein- und Ausfuhrzoll sowie 4%, die zusätzlich an den jeweiligen Zollschreiber gezahlt werden mussten.⁶⁵⁸

Der Nachwelt sind diese Abgabenzwänge durch eine Klageschrift von Bremer Händlern überliefert, welche den Bremer Rat nach Aufzählung der in ihren Augen zu hohen Abgabenlast aufforderten, beim englischen König um Reduzierung der Abgaben zu bitten.⁶⁵⁹ Im Jahr 1671 hatten die Händler weiterhin einen Reichstaler als Zollabgabe pro Fass Bremer Schmalbier sowie pro Fass Medebier, die jeweils nur einen Wert von 2 Reichstalern hatten, zu entrichten. Hinzu kam ein halber Reichstaler pro 150 Pfund Roggenmehl.

⁶⁵³ Klaus Friedland datiert die ersten konkreten Nachweise Lübecks auf den Shetland Inseln allerdings erst auf das Jahr 1562. Friedland 1973, 71. Siehe zu Henrick Soost auch Kapitel III.1.1. Anmerkung 629.

⁶⁵⁴ Friedland 1973, 71.

⁶⁵⁵ Auf Fisch als das Haupthandelsgut der nordatlantischen Inseln, damit auch der Shetland Inseln, ist schon in den Kapiteln I.4.5. und I.4.6. eingegangen worden. Auch wurden die verschiedenen Bezeichnungen für diese Ware die sich je nach Fischart und Art der Konservierungsmethode unterschieden in den Kapitel I.4.5. Anmerkung 237, Kapitel I.4.6. Anmerkung 313 und auch Kapitel II.1.1. beschrieben.

⁶⁵⁶ Smith 1984, 18.

⁶⁵⁷ „Jegen Entrichtung jhärlichs sechs Engelotten und einen Reichsthaler“ (Entholt/Beutin 1937, 60). Bei Engelotten handelt es sich um englische Münzen.

⁶⁵⁸ Friedland 1973, 77. Laut Hance D. Smith konnte statt Bier auch Mehl verlangt werden. Smith 1984, 16.

⁶⁵⁹ „Der Rat möge den König von England um Befreiung vom Lastum und Minderung der anderen Lasten bitten“ (Entholt/Beutin 1937, 61).

Auch in diesem Fall baten Bremer Händler ihren Rat darum, bei den zuständigen Autoritäten zu intervenieren.⁶⁶⁰ Die tatsächliche Menge an ein- und ausgeführten Gütern, geordnet nach Herkunft der Schiffe, Schiffer und Händler, ist sehr schwer zu ermitteln. Für das 15. und 16. Jahrhundert liegen hier kaum historische Quellen vor. Schriftquellen des 17. Jahrhunderts bieten dagegen hierzu einige, jedoch sehr zu hinterfragende, Fakten. Laut Hance D. Smith wurden im Jahr 1700 insgesamt 8200 cwt., also ca. 410 metrische Tonnen⁶⁶¹, an Gütern durch 8 bis 9 norddeutsche Schiffe exportiert.⁶⁶² Fisch machte davon jedoch nur etwa 1640 cwt. (82 metrische Tonnen) also 20% aus.⁶⁶³ Bedenkt man, dass Fisch jenes Handelsgut der Inseln war, das durch hansische Händler hauptsächlich ausgeführt wurde, erscheint dieser Wert überraschend gering. Betrachtet man dazu den Punkt, dass noch in den Jahren 1629 und 1633 allein nach Hamburg jährlich 276 Tonnen und 264 Tonnen shetländischer Hering exportiert wurden, könnte man hier oberflächlich gesehen von einem Rückgang des hansischen Fischexportes im Jahr 1700 sprechen. Zu bedenken ist bei dieser Interpretation neben der Tatsache, dass man die in den Schriftquellen genannten 276 und 264 Tonnen Hering nicht ohne weiteres mit metrischen Tonnen gleichsetzen kann, auch der Punkt, dass diese auf Angaben von Ernst Baasch basierenden Zahlen lediglich die Einfuhr von Hering aus Shetland nach Hamburg in den Jahren 1629 und 1633 erfassen.⁶⁶⁴ Sie geben keine Auskunft darüber, ob die Schiffe mit denen dieser Fisch eingeführt wurde, hamburgischer, bremischer oder anderweitiger Herkunft waren.⁶⁶⁵

Setzt man nun die genannte Tonnenangabe von eingeführtem Hering mit einer Heringstonne⁶⁶⁶ von ca. 150 kg gleich, entspräche die Einfuhrmenge von shetländischem Hering allein nach Hamburg im Jahr 1629 etwa 41.4 metrischen Tonnen (828 cwt.) und im Jahr 1633 etwa 39.6 metrischen Tonnen (792 cwt.).

Ein Vergleich mit den für das Jahr 1700 genannten Zahlen ist hier also kaum möglich. Erstens ist unklar, wohin in diesem Jahr die genannten 8 bis 9 norddeutschen Schiffe ihre Waren ausführten. Zweitens ist unklar, welche Art Fisch diese Schiffe ausführten und drittens ist ebenso unklar, wie viele hansische Schiffe in den Jahren 1629 und 1633 tatsächlich, neben den Schiffen anderer Herkunft, die genannten Mengen Hering nach Hamburg einfuhrten. Leider erlaubt es der Mangel an Quelleninformationen bisher nicht, umfassende und verifizierbare Aussagen über die Quantitäten der von den Shetland Inseln ausgeführten und nach Hamburg, Bremen oder anderen Hansestädten eingeführten Waren für das 17. Jahrhundert zu machen. Dass die Ausfuhrmenge an Fisch von den Shetlands im Jahr 1700 etwa 20% der Gesamtausfuhrmengen ausmachte, kann also ohne weitere Ausfuhrdaten der Vorgänger- und Nachfolgejahre diese Menge nicht adäquat bewertet oder kommentiert werden.

Im Jahr 1629 wurden von den Shetland Inseln neben den 276 Tonnen Hering weiterhin 10 Tonnen Fleisch, eine Tonne Tran sowie 2900 Stück Klippfisch und 4100 Stück gesalzener Ling

⁶⁶⁰ „Der Rat möge bei der schottischen Regierung Abschaffung oder weitgehenden Ermäßigung der Accise erwirken“ (Entholt/Beutin 1937, 62).

⁶⁶¹ Cwt. ist eine veraltete Maßeinheit im englischsprachigen Raum und bedeutet hundredweight. 1 englischer cwt. entspricht in etwa 50 kg. (siehe Alberti 1957, 398).

⁶⁶² Smith 1984, 19. Smith übernimmt den Terminus North German Ships, geht jedoch nicht näher darauf ein. Er bezieht sich hierbei auf Angaben des angelsächsischen Kapitäns Robert Jolly. 8.200 cwt. Gesamtexport entspräche damit ca. 410000 kg oder 410 metrischen Tonnen. Die Schiffe hätten damit eine Durchschnittsladung von 45 bis 51 metrischen Tonnen gehabt. Dies entspräche bei 1 Last zu 2 metrischen Tonnen etwa 22.5 bis 25.5 Last und bei 1 Kommerzlast zu 3 metrischen Tonnen etwa 15 bis 17 Last pro Schiff. Es scheint sich also um kleinere Handelsschiffe gehandelt zu haben.

⁶⁶³ Laut Smith sollen unter den 1640 cwt. exportierten Fisch allein 1400 cwt. Ling und 240 cwt. Kabeljau gewesen sein. Smith 1984, 19.

⁶⁶⁴ Baasch 1894, 410.

⁶⁶⁵ Baasch hat dies bereits in seiner Aufarbeitung erwähnt. Baasch 1894, 296f. und 333.

⁶⁶⁶ Siehe zu Heringstonne Reißmann 1975, 416.

importiert.⁶⁶⁷ Somit kommt man für das Jahr 1629 auf eine Gesamteinfuhrmenge shetländischer Waren nach Hamburg von mindestens 287 Tonnen.⁶⁶⁸ Im Jahr 1633 wurden neben Hering auch noch 51 Last Rochen importiert.⁶⁶⁹ 1629 kamen insgesamt fünf und 1633 insgesamt vier Handelsschiffe von den Shetland Inseln nach Hamburg.

Ein konkretes, aber nicht ohne weiteres zu verallgemeinerndes Beispiel für den hamburgischen Import und Export von Gütern von den Shetland Inseln gibt Martin Reißmann für das Jahr 1644 an.⁶⁷⁰ In diesem Jahr sandte der Hamburger Kaufmann Hans Sandemann ein Schiff mit einer Ladung von 2 Last Roggenmehl, 50 Kincken Hafermehl, 6 Last Salz, 7 Last Lübecker Bier, 20 Tonnen mit Leinen, Angelhaken und anderem Fanggerät, 0.25 Schiffspfund Eisen⁶⁷¹, 200 Pfund Hanf und 5 Tonnen Teer auf die Shetland Inseln. Dazu kamen noch eine Last spanisches Salz und eine halbe Last Mehl, die der Schiffer auf eigene Rechnung mitführte.⁶⁷² Hieraus ergibt sich ein Ladungsgewicht von ca. 33 metrischen Tonnen (16.5 und 11 Last).⁶⁷³ Exportiert wurden von den Inseln im selben Schiff 3500 Stück Lengfisch, 700 Stück Kabeljau, 1200 Stück Rochen, 9000 Pfund Rotscher, 30 Tonnen Schellfisch, 8 Tonnen gesalzene Fische, 12 Tonnen gesalzener Rochen, 2.5 Tonnen Talg, 3 Tonnen Butter und eine Tonne Hering.⁶⁷⁴ Hieraus ergibt sich ein Ladungsgewicht von mindestens 13 metrischen Tonnen (6.5 und ca. 4 Last).⁶⁷⁵ Somit unterscheiden sich Import- und Exportmenge deutlich voneinander und daher scheint die tatsächliche, von Hans Sandemann im Jahr 1644 nach Hamburg eingeführte shetländische Warenmenge nur einen Teil der gesamten Schiffsladung ausgemacht zu haben.

Ähnlich konkrete Ein- und Ausfuhrangaben für das 15. und 16. Jahrhundert lassen sich, wie schon eingangs erwähnt, aus dem bisherigen Mangel an zeitgenössischen Quellen leider nicht darstellen. Anzumerken ist auch, dass die dargestellten Ausfuhrmengen von den Shetland Inseln im Jahr 1700 und im Jahr 1644 sowie die Einfuhrmengen nach Hamburg in den Jahren 1629, 1633, 1644 lediglich schlaglichtartig einzelne Aspekte des Handels illustrieren. Sie lassen jedoch keine allgemeingültigen Aussagen zu.

Deutlich wird allerdings, dass die postulierte, durchschnittliche Ladungsmenge der hansischen Handelsschiffe im Verkehr mit den Shetland Inseln im 17. Jahrhundert von 25 Last (50 oder 75 metrische Tonnen) zumindest für das Schiff von Hans Sandemann, das wie oben dargestellt offenbar eine Ladungsmenge von unter 20 Last aufwies, nicht bestätigt werden kann.⁶⁷⁶ Ebenso

⁶⁶⁷ Baasch 1894, 344 und 413. Bei Ling/Leng handelt es sich um eine Fischart aus der Gattung der Schellfische. Siehe Reißmann 1975, 405.

⁶⁶⁸ Hierbei handelt es sich nicht um metrische Tonnen. Ernst Baasch gibt hier unterschiedliche Gewichtsangaben an. Häufig ist nicht ersichtlich welches Maß tatsächlich gemeint ist. So sei Fleisch und Tran mit 12 Tonnen zu 1 Last umzurechnen. Die Art der Last bleibt dabei unklar. Fischmengen werden dagegen lediglich in Tonnen angegeben. Jedoch wird nicht deutlich welche Art von Tonne gemeint ist. Daher sind die genannten Zahlen lediglich grobe Richtwerte. Zum Problem der frühneuzeitlichen Maße siehe auch Kapitel I.4.6.

⁶⁶⁹ Baasch 1894, 411.

⁶⁷⁰ Reißmann 1975, 72f.

⁶⁷¹ 1 Schiffspfund sind etwa 20 Liespfund und 1 Liespfund waren im Hamburger Seehandel etwa 6.8 kg. Siehe Reißmann 1975, 405. Demnach sind 1 Schiffspfund etwa 136 kg und 0.25 Schiffspfund etwa 34 kg.

⁶⁷² Last als Handelsgewicht wurde meist für Schüttgut oder generell große Warenmengen genutzt. Zu Kincken, wohl einem kleinen Fass, lassen sie leider keine Umrechnungen finden. Zu Mengen und Gewichtsumrechnungen siehe Reißmann 1975, 392-418.

⁶⁷³ Umgerechnet wie in Kapitel I.4.6. beschrieben in Schiffslasten und Kommerzlasten.

⁶⁷⁴ Zu Mengen und Gewichtsumrechnungen siehe Reißmann 1975, 392-418.

⁶⁷⁵ Umgerechnet wie in Kapitel I.4.6. beschrieben in Schiffslasten und Kommerzlasten. Die Angabe Stück ist hinzugefügt. Es ließ sich hierfür keine Umrechnungsmenge finden. Daher ist die Angaben von 13 metrischen Tonnen eine Mindestangabe.

⁶⁷⁶ Siehe zu der durchschnittlichen Ladungsmengen von hansischen Handelsschiffe auf Shetlandfahrt Kapitel I.4.6. Reißmann 1975, 72. Reißmann nennt für Schiffslast die Umrechnung 1 Last zu 1.5 Registertonnen. Reißmann 1975, 405. Bei der Registertonne handelt es sich jedoch um ein Raummaß und nicht um eine Gewichtseinheit. Es bleibt unklar ob er hierbei die Ladungsmenge in Gewicht oder den Ladungsraum der Schiffe meint. Um Verwirrungen zu entgehen

beschreibt Adolf E. Hofmeister, dass das Schiff des Händlers Segebade Detken zwischen den Jahren 1688 und 1699 eine Ladungsmenge von 50 Last, also 100 bis 150 metrischen Tonnen, aufwies.⁶⁷⁷ Somit würde auch dieses Schiff der postulierten Durchschnittsgröße von 25 Last widersprechen. Natürlich kann es sich hierbei aber auch um Ausnahmen handeln. Offenbar ist jedoch die allgemein anerkannte These einer Verkleinerung der Handelsschiffe im 17. Jahrhundert durchaus überprüfungswürdig.

III.2. Landesgeschichte der Färöer Inseln

Die Inselgruppe der Føroyar (dt. Färöer Inseln) besteht aus 18 größeren Eilanden, von denen 17 dauerhaft bewohnt sind. Streymoy, Eysturoy, Vágur, Mykines, Nólsoy, Koltur und Hestur sowie die sogenannten Nordinseln Borðoy, Fugloy, Kalsoy, Kunoy, Svínoy und Viðoy liegen im nördlichen Teil der wie ein Dreieck geformten und hauptsächlich Nord-Süd verlaufenden Inselgruppe (siehe Anhang C | Karte III). Streymoy bildet mit 374 km² die größte Insel des Archipels. Ebenso befindet sich an deren Ostküste Tórshavn, die Hauptstadt der Färöer Inseln. Südlich der nördlichen Inseln liegen neben einigen kleineren Eilanden wie Nólsoy, Skúvoy, Stóra Dímun und Lítla Dímun auch die beiden größeren Inseln Sandoy und Suðuroy. Die letztgenannte ist wiederum die südlichste Insel des gesamten Archipels. Eine Vielzahl weiterer Klein- und Kleinstinseln sind ebenfalls zum Archipel der Färöer Inseln zu zählen. Zwischen den Inseln befinden sich langgestreckte Sunde, *fjørður* genannt, die hauptsächlich in Nord-Süd Richtung verlaufen. Die Küsten der Inseln selbst sind wiederum durch tief einschneidende Fjorde, die ebenfalls *fjørður* genannt werden, und Buchten, die man als *vík* bezeichnet, gekennzeichnet.

Die Gesamtfläche der Inselgruppe beträgt ca. 1400 km². Der Archipel liegt im Nordatlantik ca. 460 km südöstlich von Island, ca. 300 km nordwestlich der Shetland Inseln und ca. 625 km westlich des norwegischen Festlandes. Ähnlich wie auf den Shetland Inseln finden sich auch auf den Färöer Inseln viele sumpfige Hochebenen sowie kleinere Flüsse und Süßwasserseen. Ackerbau kann aufgrund der rauen klimatischen Verhältnisse nur eingeschränkt betrieben werden. Viehzucht und Weidehaltung waren und sind dagegen weit verbreitet. Die Fischerei war und ist aufgrund der wenigen wirtschaftlich relevanten Ressourcen an Land ein sehr wichtiger Wirtschaftszweig der Inseln. Die Erschließung und Förderung fossiler Brennstoffe, wie Steinkohle und Erdöl, wird jedoch, ähnlich wie auf den Shetland Inseln, zukünftig für die färöische Wirtschaft wichtiger werden. Aufgrund der Tatsache, dass die Inseln von den Shetlands aus, auch bei idealen Sichtbedingungen, weit hinter dem sichtbaren Horizont liegen, beginnt ihre Besiedlungsgeschichte, anders als jene der Shetland und Orkney Inseln, nach aktuellem Forschungsstand erst mit der skandinavischen Expansion der Wikingerzeit oder aber unmittelbar davor. Die frühesten archäologischen Funde lassen auf eine Besiedelung ab dem 9. Jahrhundert schließen.⁶⁷⁸ Bis heute ist die Frage, ob die Erstbesiedelung durch skandinavische Siedler ab ca. dem Jahr 800 oder, wie es christliche Quellen des frühen 9. Jahrhunderts nahelegen, durch irische Mönche ca. 100 Jahre vor der Ankunft der Skandinavier geschah, ungeklärt.⁶⁷⁹ Letzteres konnte bisher nicht archäologisch verifiziert werden.⁶⁸⁰ Neuere archäobotanische Untersuchungen von Bodenproben

wird hier postuliert, dass Reißmann die Ladungsmenge in Gewicht meint und die in Kapitel I.4.6. genannte Umrechnung in Schiffslasten und Kommerzlasten angewandt.

⁶⁷⁷ Siehe Hofmeister 2018 (unpubl.). Umrechnung von Last in metrischen Tonnen wie in Kapitel I.4.6. beschrieben.

⁶⁷⁸ Church et al 2013, 228. Frühere Arbeiten sprechen von ersten archäologischen Belegen einer Besiedelung der Inseln ab dem 10. Jahrhundert. Siehe Müller-Wille 1994, 145.

⁶⁷⁹ Siehe Stumman Hansen 2003, 55-59 und Arge et al 2005, 597-620.

⁶⁸⁰ Stumman Hansen 2003, 55f. und Arge et al 2005, 599.

aus dem Befund eines wikingerzeitlichen Langhauses in Á Sondum auf Sandoy legen jedoch eine mögliche anthropogene, vorwikingerzeitliche Nutzung dieses Platzes in zwei Phasen zwischen dem 4. und 6. Jahrhundert sowie zwischen dem 6. und 8. Jahrhundert nahe.⁶⁸¹ Sicher ist, dass die Inseln erst mit der großflächigen Besiedlung durch die Skandinavier ab dem 9. Jahrhundert dauerhaft in die nordeuropäischen und später gesamteuropäischen Handelsnetze eingeflochten wurden.

Die Zeit von der skandinavischen Landnahme bis zu der Christianisierung der Inseln um das Jahr 1035 wird durch die *Færeyinga Saga* beschrieben. Allerdings ist diese Schriftquelle kritisch zu bewerten. So ist diese Saga selbst ein Konglomerat aus verschiedenen anderen, vor allem isländischen, Quellen und wurde erst im Jahr 1832 durch den dänischen Altertumsforscher Carl Christian Rafn zusammengestellt.⁶⁸²

Kurz nach der Christianisierung integrierte man die Inseln unter König Magnus I. in das norwegische Königreich und dieser vergab sie als Lehen an einen färöischen Lehnsman. Der Althing, die Versammlung der freien Männer, der später als *Løgting* bezeichnet wurde, hatte noch bis zum 13. Jahrhundert großen politischen Einfluss auf den Inseln und stand unter dem Vorsitz eines gewählten *Løgmaður* (lawman). Dieser wurde als direkter königlicher Vertreter ab dem Jahr 1273 unter dem norwegischen König Magnus VI. institutionalisiert.⁶⁸³ Eine jährliche Versorgung der Inseln durch mindestens zwei norwegische Handelsschiffe legte man ebenfalls unter König Magnus VI. fest.⁶⁸⁴ Im Zuge der Personalunion Dänemarks und Norwegens im Jahre 1380 wurden die Färöer Inseln wie auch Island, Grönland, Shetland und die Orkney Inseln in das nun norwegisch-dänische Königreich integriert.

Die ab dem frühen 14. Jahrhundert erlassenen Handelsverbote für Nicht-Norweger mit den Inseln des Nordatlantiks sowie die ab dem späten 14. Jahrhundert einsetzende nicht-norwegische, im Speziellen hansische, Handelsfahrt zu den Färöer Inseln wurde schon im Kapitel I.4.5. dargestellt. Ein zweifelsfreier Beleg für einen namentlich bekannten hansischen Händler auf den Färöer Inseln findet sich spätestens im Jahr 1520. In diesem Jahr ernannte Christian II. den Hamburger Händler Joachim Wullenweber zum königlichen Bevollmächtigten für die gesamten Färöer Inseln.⁶⁸⁵ Ein Privileg, mit dem auch die Kontrolle des Handels einherging. Wullenweber fiel jedoch auf den Färöer Inseln durch seine repressive Handels- und Steuereintreibungspolitik sehr negativ auf.⁶⁸⁶

Im Jahr 1524 erhielt der Hamburger Peter Fresenberg nach Joachim Wullenweber das Handelsmonopol. Dem Hamburger Händler Thomas Koppen wurde es anschließend durch Friedrich II. für die Zeit von 1529 bis 1553 verliehen.

Im Jahr 1531 teilte sich Koppen dann dieses Handelsprivileg mit dem schon genannten Joachim Wullenweber.⁶⁸⁷ Zwischen den Jahren 1556 und 1569 lag das Handelsmonopol in königlich dänischer Hand und von 1573 bis 1578 vergab Friedrich II. die Handelsrechte wiederum an den Hamburger Händler Joachim Thimm. Das ist durchaus bemerkenswert, da die Politik Friedrich II.

⁶⁸¹ Church et al 2013, 228-232. Woher diese vorwikingerzeitlichen Siedler kamen bleibt vorerst unklar. Ähnlich frühe Datierungen die auf anderen, archäobotanischen Proben beruhen fanden in der älteren Literatur wenig positiven Zuspruch. Siehe Müller-Wille 1994, 146f.

⁶⁸² Jackson 1991, 24.

⁶⁸³ Jackson 1991, 30.

⁶⁸⁴ Zachariasen 1951, 161.

⁶⁸⁵ Madsen 1999, 33. Im Jahr 1524 setzte Christian II. einen Mann namens Fryderik de Friese als königlichen Bevollmächtigten ein. Dies führte zu längeren Spannungen mit Wullenweber. Siehe Zachariasen 1951, 163f.

⁶⁸⁶ Siehe Zachariasen 1951, 162. Wullenweber erlitt im Jahr 1523 Schiffbruch bei den Färöer Inseln. Siehe hierzu auch Kapitel VI.6.

⁶⁸⁷ Zu der Vergabe von Handelslizenzen für die Färöer Inseln, der schwierigen politischen Umstände im norwegisch-dänischen Reich in der ersten Hälfte des 16. Jh. sowie die Konflikte der hamburgischen Kaufleute in dieser Zeit auf den Färöer Inseln siehe Zachariasen 1951, 161-175.

relativ konträr zu den Handelsinteressen der Hanse, insbesondere Hamburgs, war.⁶⁸⁸ Trotz des von ihm im Jahr 1573 dekretierten Handelsverbotes gegen Hamburg übergab der König im selben Jahr ein fünfjähriges Handelsrecht für die Färöer Inseln an den Hamburger Händler Joachim Thimm. Allerdings war es den Färingern⁶⁸⁹ in dieser Zeit freigestellt, sich bei Mangelversorgung auch bei anderen Händlern zu versorgen.⁶⁹⁰ Offenbar konnte ein Handelsmonopol in dieser Zeit zwar rechtlich zugesichert, aber auch häufig genug durch andere Händler umgangen werden. Ein Beispiel hierfür findet sich bereits im Jahr 1535, als der Hansekaufmann Herman Reynicke gegen das Monopol von Thomas Koppen verstieß und man ihn wegen illegalen Handels anklagte.⁶⁹¹

Nach dem Jahr 1578 erhielt der färöische Händler Magnus Heinason⁶⁹² die alleinige Handelslizenz für die Inseln. Ab dem Jahr 1586 vergab man dieses Recht dann für 10 Jahre an den Hamburger Kaufmann Joachim Wichmann, der es sich mit dem Kopenhagener Kaufmann Oluf Madsen teilte.⁶⁹³ Nach dem Jahr 1597 teilten sich mehrere Kaufleute aus Bergen die Handelslizenzen und ab 1619 lagen alle Handelsrechte und die damit verbundenen Pflichten zur Versorgung der Färingers in der Hand der Isländischen (Handels-) Kompagnie. Diese wurde im Jahr 1662 aufgelöst und das Handelsmonopol ging auf Christoffer Gabel sowie dessen Sohn Frederik über.⁶⁹⁴

Die sogenannte Gabelzeit zeichnet sich durch einen wirtschaftlichen Niedergang der Inseln aus. Der dänische König Friedrich III. hatte sie Christoffer Gabel als Lehen überlassen und diesen sowie seinen Sohn auf Lebzeiten als Gouverneur eingesetzt. Erst nach dem Tode von Frederik Gabel im Jahr 1708 fiel die wirtschaftliche und politische Macht auf den Färöer Inseln wieder der dänischen Krone zu. Aufgrund der inkompetenten und korrupten Verwaltung der Inseln in der Gabelzeit, die zu einer rapiden Verschlechterung der Lebensbedingungen der Bevölkerung führte, kam es immer wieder zu Klagen färöischer Geistlicher gegen die Politik der gouverneursnahen Inselverwalter. Einer dieser Geistlichen war Lukas Jacøbsen Debes⁶⁹⁵ (1623-1675), dessen Buch „Færoæ & Færoa reserata“ eines der frühesten Werke ist, dass sich mit einer kompletten Beschreibung der insularen Flora, Fauna, Geologie, Geographie und auch Bevölkerung beschäftigt. Jens Christian Svabo (1746-1824) war ein weiterer sehr wichtiger Chronist des naturkundlichen und ethnologischen Lebens auf den Färöer Inseln. Seine mehrbändige Arbeit „Indberetninger fra en Reise i Færø 1781 og 1782“ wurde jedoch zu seinen Lebzeiten nicht gedruckt.⁶⁹⁶ Dennoch galt diese Arbeit Jørgen Landt (1751-1804) als wichtige Quelle sowie Ergänzung für seine umfassende Arbeit „Forsøg til

⁶⁸⁸ Siehe Kapitel II.2.1.

⁶⁸⁹ Die Bewohner der Färöer Inseln werden auch Färingers genannt.

⁶⁹⁰ Madsen 1999, 41.

⁶⁹¹ Madsen 1999, 36. Siehe auch Zachariasen 1951, 176f.

⁶⁹² Heinason betätigte sich vor dem Jahr 1568 als Händler zwischen Norwegen und den Färöer Inseln. Er diente dann 10 Jahre bis zum Jahr 1578 in der niederländischen Marine. Ihm wurde ab 1579 von Friedrich II. neben dem Handelsmonopol auch ein Kaperbrief gegen englische Piraten und niederländische Handelsfahrer, die illegal um das Nordkap nach Russland fuhren, ausgestellt. Er trieb ab dem Jahr 1580 den Bau der Festung Skansin im Hafen von Tórshavn voran. 1583 kam es zu Klagen gegen Heinason wegen Vergewaltigung und finanzieller Unregelmäßigkeiten während seines Monopolhandels auf den Färöern. Ab dem Jahr 1585 betätigte er sich als Kaperfahrer im Auftrag Moritz' von Oranien. 1587 kehrte er nach Dänemark zurück und es kam zur Aussöhnung mit Friedrich II. Nach dessen Tod im Jahre 1588 prozessierte Christoffer Valkendorff gegen Heinason wegen Kaperung eines englischen Schiffes im Jahre 1585. Heinason floh und wurde in Norwegen gefasst. Aufgrund des Bestrebens von Valkendorff köpfte man Heinason im Jahr 1589 in Kopenhagen. 1590 wurde er posthum freigesprochen und rehabilitiert. Siehe Schei/Moberg 2003, 33 und 138f.

⁶⁹³ Wichmann verstarb offenbar vor dem oder im Jahr 1592, den er wird für dieses Jahr als „selig“ betitelt. „Anno 1592 de Entfanginge... van Seligen Jochim Wichmans 3 Schepen up Feroe“ (Piper 1988a, 45).

⁶⁹⁴ Jackson 1991, 33.

⁶⁹⁵ Originaltitel: Færoæ & Færoa reserata: Det er Færøernis oc færøeske Indbyggeris beskrivelse, udi hvilcken føris til liuset adskillige naturens hemeligheder, oc nogle antiqviteter, som her til dags udi mørcket hafve været indelugt, oc nu her opladis/ alle curieuse til velbehagelighed, sammenskrefven oc forklaret aff Lucas Jacobsøn Debes (Kopenhagen 1673).

⁶⁹⁶ Siehe Svabo 1976.

en Beskrivelse over Færøerne“, die im Jahr 1800 gedruckt wurde und 1810 als englische Übersetzung erschien.⁶⁹⁷ Ähnlich wie schon Debes beschreibt Landt ausführlich die insulare Flora und Fauna aber auch die Geologie, die Hydrographie, die Schifffahrt und weiteres.

Die Wichtigkeit des auch heute noch stark ausgeprägten Fischfanges und der Fischverarbeitung für die färöische Wirtschaft wurde schon eingangs erwähnt. Ähnlich wie auf den Shetland Inseln und auch auf Island waren die reichhaltigen Fischfanggründe des Archipels einer der Hauptgründe für ein gesteigertes wirtschaftliches Interesse hansischer und niederländischer Händler an dieser Region ab dem 15. Jahrhundert.⁶⁹⁸

Nach dem Ende der Gabelzeit etablierte sich ab dem Jahr 1709 ein dänisches Handelsmonopol für die Inseln, das bis 1856 bestand. Innerhalb dieser Epoche entwickelten sich die Landwirtschaft und vor allem die Viehhaltung zu den führenden Wirtschaftszweigen. Die Fischerei betrieb man in dieser Zeit lediglich als zusätzliche Einnahmequelle und erst nach dem Jahr 1856 stieg der Anteil der Fischereiwirtschaft innerhalb der färöischen Ökonomie wieder beträchtlich an.⁶⁹⁹

Ähnlich wie auf den Shetland Inseln schlugen sich die häufigen Kriegsgeschehnisse auf dem europäischen Kontinent ab dem 16. Jahrhundert auch in den Gewässern um die Färöer Inseln nieder. Zu diesen Konflikten gab es sowohl direkte als auch indirekte Verwicklungen. So verunglückten im 17. Jahrhundert die niederländischen Ostindienfahrer *Walchern/Walcheren* (1667) und *Koning David* (1674) bei den Inseln.⁷⁰⁰ Die *Walchern/Walcheren* kam als Handelsschiff der niederländischen VOC mit zwölf anderen Schiffen aus Batavia.⁷⁰¹ Auch die *Koning David* befand sich auf der Rückreise aus Übersee. Beide Schiffe gerieten zwar nicht in einen militärischen Konflikt, mussten jedoch aufgrund der englisch-niederländische Seekriege⁷⁰² die Fahrt durch den Englischen Kanal vermeiden und daher die nördliche Route zwischen den Färöer und Shetland Inseln hindurch nehmen. Diese Route war zwar militärisch sicherer, jedoch durch die härteren Klima- und Wetterbedingungen seefahrerisch wesentlich gefährlicher. Im Zuge des Nordischen Krieges, auch Schonischer Krieg genannt, der zwischen den Jahren 1674 und 1679 ausgetragen wurde und wiederum ein eigenständiger Konflikt innerhalb des niederländisch-französischen Krieges (1672-1678) war, kam es im Jahr 1677 zu einer Belagerung und Plünderung von Tórshavn durch französische Kriegsschiffe.⁷⁰³ Frankreich war Verbündeter Schwedens, welches wiederum gegen Dänemark, die Hegemonialmacht der Färöer Inseln, in diesem Krieg kämpfte. Im Zuge der Napoleonischen Kriege (1800-1814) attackierten und besetzten britische Schiffe Tórshavn. Dabei wurde die schon im 16. Jahrhundert angelegte Festung Skansin im Hafen der färöischen Hauptstadt stark beschädigt. Das offiziell neutrale Dänemark unterstützte ab dem Jahr 1806 die napoleonische Kontinentalsperre gegen Großbritannien, was 1807 zu der Zerstörung Kopenhagens und zur Übernahme der dänischen Flotte durch die Briten führte. In der Folge kam es wohl auch zu einer britischen Besetzung der Inseln im Jahre 1808.⁷⁰⁴

⁶⁹⁷ Jørgen Landt, A description of the Faroe Islands, containing an account of their situation, climate, and productions, together with the manners and customs of the inhabitants, their trade etc. (London 1810).

⁶⁹⁸ Die Wichtigkeit des Fischhandels für die Hanse wurde schon in den Kapitel I.4.5. und I.4.6. dargestellt.

⁶⁹⁹ Mortensen 2000, 256.

⁷⁰⁰ Siehe Madsen 1999, 63 und 66; Arge 2007, 61ff. Vgl. auch Kapitel V.3.2.

⁷⁰¹ Die VOC (Vereenigde Oostindische Compagnie) bestand zwischen den Jahren 1602 und 1798 und war eine niederländische Handelskompanie. Sie kontrollierte den niederländischen Warenhandel aus Übersee und war im 17. und 18. Jahrhundert europaweit eine der größten und einflussreichsten Handelskompanieen. Batavia ist Teil des heutigen Jakarta und war zwischen den Jahren 1619 und 1799 Hauptsitz der VOC in Asien. Siehe hierzu Bruijn/Gaastra/Schöffner 1979a, 1-21.

⁷⁰² Hiervon gab es zwischen den Jahren 1652 und 1784 insgesamt vier Kriege. Siehe hierzu ausführlich Rebitsch 2014.

⁷⁰³ Madsen 1999, 67; Schei/Moberg 2003, 139.

⁷⁰⁴ Schei/Moberg 2003, 139.

Die abgeschiedene Lage der Inseln im nördlichen Atlantik bedeutete also keinesfalls Sicherheit vor gewaltsamen Konflikten. Ganz im Gegenteil, ihre Lage förderte, zusammen mit den beschriebenen Handelsmonopolen, den Schmuggel und die Piraterie. So wurde Tórshavn z.B. schon im Jahr 1579/80 von schottischen Piraten überfallen und geplündert.⁷⁰⁵ Der Trongisvágsfjörður auf Suðuroy wurde ebenfalls im späten 16. und frühen 17. Jahrhundert regelmäßig von Piraten überfallen.⁷⁰⁶ Englische Kaperfahrer versenkten im Jahre 1640 ein schottisches Schmugglerschiff bei Hvalba auf Suðuroy.⁷⁰⁷ Der Färinger Magnus Heinason war selbst durch den dänischen König Friedrich II. mit einem Kaperbrief gegen englische Piraten und niederländische Handelsschiffe ausgestattet worden und im Jahr 1629 überfielen nordafrikanische Piraten die Hvalbøur Bucht auf Suðuroy und entführten einige Bewohner.⁷⁰⁸

Im Laufe des späten 19. Jahrhunderts erlebte die Nationale Bewegung auf den Färöern einen enormen Aufschwung und innerhalb der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts kam es häufig zu politischen Disputen auf regionaler, also färöischer, und auch überregionaler, also färöisch-dänischer, Ebene. Letztendlich endete die politische Führung der Inseln durch Dänemark im Jahr 1948 mit der politischen Autonomie des Archipels.⁷⁰⁹

Die wikingerzeitlichen Verbindungen der Färöer Inseln nach Norwegen spielten und spielen bei der Entwicklung und Etablierung des färöischen Nationalbewusstseins eine herausragende Rolle. Die Besiedlung der Inseln durch hauptsächlich norwegische Siedler und deren eigenständige sowie unabhängige Selbstorganisation gilt dabei teilweise bis heute als Vorbild; im Gegensatz zu der folgenden königlich norwegischen und später dänischen Herrschaft.⁷¹⁰ Daher hat sich die archäologische und historische Bearbeitung der Besiedlungsgeschichte der Inseln sehr früh dieses Themas angenommen und die Archäologie der Wikingerzeit besitzt bis heute einen hohen Stellenwert auf den Färöer Inseln.⁷¹¹ Dennoch wurden auch die ersten professionell durchgeführten Grabungen nicht kritiklos dem subjektiven und politisch motivierten Ziel einer wikingerzeitlichen Datierung von Befunden untergeordnet. Sverri Dahl, einer der Pioniere der färöischen Archäologie, beschrieb z.B. im Jahr 1951 die Auswertung der Befunde und Funde des Fundplatzes Niðri á Toft wissenschaftlich zurückhaltend und lediglich als möglicherweise wikingerzeitlich.⁷¹²

⁷⁰⁵ Madsen 1999, 41f.

⁷⁰⁶ Arge/Mehler 2012, 181.

⁷⁰⁷ Madsen 1999, 56.

⁷⁰⁸ Arge 2007, 59.

⁷⁰⁹ Schei/Moberg 2003, 37-43.

⁷¹⁰ Vgl. Stummann Hansen 2003, 33-38.

⁷¹¹ Stummann Hansen 2003, 34-37.

⁷¹² „These artefacts, the fact that the hall has an ancient characteristics of curved walls, point to the Viking Age. I dare not go any further than that at the moment, but hopefully the day will soon come when the Faroese soil will yield up its first definite Viking Age objects“ (zitiert nach Stummann Hansen 2003, 43).

III.2.1. Organisation des Handels und hansisch genutzte Handelsplätze auf den Färöer Inseln

Auf die Organisationsstruktur des hansischen Nordatlantikhandels und den Begriff der Händlerbude als Aufenthalts-, Lager- und Verkaufsraum ist bereits in vorhergehenden Kapiteln eingegangen worden.⁷¹³ Natürlich sind eventuelle shetländische Konzepte von Konstruktion, Aufbau und Nutzung einer Händlerbude nicht zwangsläufig auf die Färöer Inseln zu übertragen, aber ähnlich wie auf Island und anders als auf den Shetland Inseln scheinen die Buden auf den Färöer Inseln immer im Besitz der Händler gewesen zu sein, welche dafür Landnutzungsabgaben (Pacht) zahlten.⁷¹⁴ Händlerbuden konnten durchaus aus Stein, Holz, Torf und anderen Materialien errichtet werden. Anders als für die Shetland Inseln und Island sind auf den Färöer Inseln jedoch zeitgenössische Quellen und/oder archäologische Befunde nur minimal erhalten. Daher sind weiterführende Aussagen oder Tendenzen zu dem Thema der Konstruktion und Nutzung färöischer Händlerbuden des 15. bis 17. Jahrhunderts kaum vorzunehmen.

Anders als auf den Shetland Inseln mussten für die Färöer Inseln Handelslizenzen direkt vom norwegisch-dänischen König erworben werden. Die in Kapitel II.2.3. ausgewertete Liste der Hamburger Färöerfahrer erlaubt einen ersten Überblick über den Hamburger Färöerhandel in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts. So fuhren maximal 3 Schiffe (1588) und durchschnittlich 1 bis 2 Schiffe pro Jahr von Hamburg zu den Inseln. Die Einfuhr färöischer Waren nach Hamburg lässt sich dagegen nur für die Jahre 1590 bis 1592 nachvollziehen. 1590 wurden die Waren von drei Schiffen, 1591 jene von zwei Schiffen und 1592 die Waren eines Schiffes im Hamburger Hafen gelöscht.⁷¹⁵ Leider ist unklar, von welcher Art Waren hier gesprochen werden muss. Über die Anzahl der auf den Inseln tätigen Händler kann hier aufgrund der ungenauen Datengrundlage nur spekuliert werden. Da das Handelsmonopol jedoch häufig in den Händen einzelner hamburgischer Händler lag, scheinen diese wiederum andere Händler und/oder Schiffer eingesetzt zu haben, welche dann im Auftrag der Monopolisten agierten. Die übersichtliche Anzahl von Hamburger Schiffen, die zwischen den Jahren 1543 und 1593 jährlich auf Färöerfahrt gingen, erlaubt den Rückschluss, dass der Handelsverkehr zwischen 1543 und 1554 offenbar hauptsächlich durch die Hamburger Schiffer Wilken Kordes⁷¹⁶ und Herman von Schuren⁷¹⁷ besorgt wurde. Zwischen den Jahren 1555 und 1593 befuhren dann offenbar die Schiffer Hans Lodinghusen⁷¹⁸, Gerdt Baensyck⁷¹⁹, Herman Kordes⁷²⁰, Hans Ropken⁷²¹, Dirick Eluers⁷²², Hinrick Kroger⁷²³ und Reineke Hußman⁷²⁴ diese Strecke (siehe Anhang B | Tab. III.2.1.). Zumindest für die Zeit zwischen den Jahren 1586 und 1592, in der das Handelsmonopol bei Joachim Wichmann und Oluf Madsen lag, lassen sich zwei Einträge in den Rechnungsbüchern der St. Annen-Bruderschaft der Islandfahrer zu

⁷¹³ Siehe Kapitel I.4.6. und Kapitel III.1.1.

⁷¹⁴ Siehe Mehler 2012, 71-76.

⁷¹⁵ Baasch 1894, 309.

⁷¹⁶ Andere Schreibweise: Wylken Kordes/Cordes. Siehe Piper 1988a.

⁷¹⁷ Andere Schreibweise: Harmen/Herman van Schuren. Siehe Piper 1988a.

⁷¹⁸ Andere Schreibweise: Hans Lodinghusenn. Siehe Piper 1988a.

⁷¹⁹ Andere Schreibweise: Gerth Badensyck oder Gerdt Baensick. Siehe Piper 1988a.

⁷²⁰ Andere Schreibweise: Harmen Cordes. Verwandtschaftsbeziehungen zu Wilken Kordes sind unklar. Piper 1988a.

⁷²¹ Andere Schreibweise: Hans Ropke. Siehe Piper 1988a.

⁷²² Dirik Elvers (vermutlich handelt es sich um dieselbe Person) hat zwei Handelsfahrten im Jahr 1590 zu den Färöern unternommen. Er lief jeweils am 22.6. und am 24.9. in Hamburg ein. Siehe hierzu Baasch 1889, 97 (Anmerkung 1).

⁷²³ Siehe Piper 1988a.

⁷²⁴ Andere Schreibweise: Reineke Hausman, Siehe Piper 1988a.

Hamburg finden, die eindeutig Joachim Wichmann als führenden Kopf des Hamburger Handelsgeschäftes mit den Färöern hervorheben.⁷²⁵

Als sehr wahrscheinlich durch hansische Händler genutzte Handelsorte auf den Färöer Inseln lassen sich lediglich Tinganes auf Streymoy und Krambatangi auf Suðuroy nennen (siehe Anhang C | Karte III). In dem auf einer Halbinsel gelegenen Tinganes, das wiederum den ältesten Teil der Stadt Tórshavn bildet, soll sich laut historischen Quellen bis zum Jahr 1580 ein durch hansische Händler genutztes Lagergebäude befunden haben.⁷²⁶ Wie dieses Gebäude tatsächlich aussah, konnte bisher nicht erforscht werden. Archäologische Grabungen in Tinganes, bei denen einige Keramikfragmente rheinischen Steinzeuges gefunden wurden, legen hier Handelsverbindungen in den hansischen Raum nahe.⁷²⁷

Der Fundplatz Krambatangi, was so viel wie Landzunge mit (Krämer-)bude bedeutet, liegt auf Suðuroy im Trongisvágssfjörður.⁷²⁸ Dieser ist ein gut schiffbarer sowie relativ geschützt liegender Fjord, welchen Jørgen Landt schon im Jahr 1800 als einen von sechs guten Winterhäfen auf den Färöer Inseln beschrieb.⁷²⁹ Der Ort stand schon länger in Verdacht ein möglicher Handelsplatz der späten Hanse- oder frühen Dänenzeit zu sein. Die Möglichkeit, dass es sich um eine von hansischen Händlern genutzte Bude handelte, ist aufgrund der bisherigen Faktenlage jedoch weder zu bestätigen noch auszuschließen.⁷³⁰ Da über die früheste Datierung des Befundes keine Angaben gemacht werden können, ist eine Nutzung des Gebäudes in der Hochphase des hansischen Handels auf den Färöern, also im 16. Jahrhundert, jedenfalls nicht auszuschließen. Auch bleibt zu bedenken, dass, wie auch auf den Shetland Inseln und auf Island, eine klare Differenzierung zwischen hansisch genutzten Buden und Handelsplätzen sowie nicht-hansisch genutzten Buden bzw. Handelsplätzen fast unmöglich ist. Die Buden und Handelsorte wurden auch auf den Färöer Inseln zu verschiedenen Zeiten von unterschiedlichen Händlern mit unterschiedlicher Herkunft genutzt.

Ein direkter Vergleich der in Kapitel III.1.1. genannten shetländischen Händlerbude in Brough Head mit jener in Krambatangi lässt allerdings, neben der zeitlichen Nähe zueinander, lediglich erkennen, dass beide Buden mit Steinmauern errichtet wurden. Hierin erschöpfen sich jedoch größtenteils die Vergleichsmöglichkeiten. In beiden Fällen fehlen weiterführende bzw. detaillierte archäologische und bauhistorische Auswertungen. Auch können aufgrund des Mangels weiterer zeitgenössischer Vergleichsbefunde weder die Bude in Brough Head noch jene in Krambatangi als beispielhaft für die Konstruktion von Händlerbuden auf den Inseln im 16. und 17. Jahrhundert angenommen werden.

⁷²⁵ „Anno. [15]86. Uth Harmen Cordes Schepe den armen gegeuen Daniell Elers und Bartoldt Moller im namen und van wegen ehres principalen Joachim Wichmans“ (Piper 1988a, 37). „Anno 1592 de Entfanginge...van Seligen Jochim Wichmans 3 Schepen up Feroe“ (Piper 1988a, 45).

⁷²⁶ Arge/Mehler 2012, 179f.

⁷²⁷ Arge/Mehler 2012, 180f.

⁷²⁸ Arge/Mehler 2012, 181.

⁷²⁹ Siehe Landt 1810, 76-81. Der Hafenplatz heißt in der englischen Übersetzung des Jahres 1810 *Trangyisvaag*. Siehe hierzu auch Kapitel VI.6.

⁷³⁰ Zur Datierung des Befundes und zu weiteren archäologischen Ergebnissen siehe Kapitel V.3.1.

III.2.2. Handelsgüter der Färöer Inseln

Auf den Fisch als das Haupthandelsgut der nordatlantischen Inseln und die verschiedenen Bezeichnungen für diese Handelsware, welche sich je nach Fischart und Art Konservierungsmethode unterschieden, wurde schon in den vorhergehenden Kapiteln eingegangen.⁷³¹ Eine Unterscheidung der Herkunftsgebiete der Fische wie sie für Isländer, Shetlander und Bergener Fisch belegt ist, konnte bisher für färöischen Fisch nicht festgestellt werden.⁷³² Es scheint aber nicht abwegig, dass unter den genannten Begriffen Shetlander und vor allem Isländer Fisch auch Fisch von den Färöer Inseln einzuordnen ist. Die geographische Lage der Inseln zueinander legt diese Annahme durchaus nahe.

Die weiteren Handelswaren der Färöer Inseln waren sehr ähnlich denjenigen, die auch von den Shetland Inseln und von Island exportiert wurden. Gegen Talg, Robbenhäute⁷³³, Tran, Federn, Fleisch, vaðmal und Wollprodukte (Strümpfe, Hosen) wurden auch hier Textilien aller Art, Getreide, Salz, Eisen- und Keramikwaren sowie Bier importiert. Anders als für die Shetland Inseln ist für die Färöer Inseln der Lizenzhandel anzunehmen. Hierbei mussten Handelslizenzen regelmäßig für die Inseln, einzelne Regionen oder gar einzelne Häfen im Voraus von den Händlern beantragt, bezahlt und anschließend königlich bewilligt werden.⁷³⁴ Da die Inseln im 16. Jahrhundert häufig dem Handelsmonopol einzelner Hamburger Händler unterlagen, ist hier anders als auf Island von einem viele Handelskonkurrenten betreffenden Lizenzhandel abzusehen.⁷³⁵ Mit den Handelslizenzen erwarben die Kaufleute auf den Färöer Inseln jedoch nicht nur das Recht Handel zu treiben, sie waren damit auch in der Pflicht, die Versorgung der Inselbevölkerung zu gewährleisten. Dies wurde ebenso durch die färöischen lawmen überwacht wie die Einhaltung angemessener Warenpreise sowie die Qualität der importierten Waren.⁷³⁶ Die genannte Versorgungspflicht ist auch für die Shetland Inseln bekannt, war hier aber nicht an Handelslizenzen gebunden.⁷³⁷

Konkrete Angaben über die Ein- und Ausfuhr von Handelsgütern können aufgrund des Mangels an Quellenüberlieferungen hierzu innerhalb der vorliegenden Studie vorerst nicht vorgenommen werden. Aufgrund der Tatsache, dass von Hamburg aus in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts jährlich durchschnittlich zwei Schiffe zu den Färöer Inseln fuhren, kann eine grobe Einschätzung der von hier verhandelten Warenmenge vorgenommen werden.⁷³⁸ Von dieser hypothetischen Hochrechnung wird jedoch Abstand genommen, da es sich dabei lediglich um ein Zahlenspiel mit zu vielen unbekanntenen Variablen handeln würde.⁷³⁹

Weder kennen wir konkrete Beispiele für tatsächliche Mengenangaben zu den mit den Färöer Inseln verhandelten Waren noch haben wir konkrete Größenangaben der Hamburger Schiffe für den genannten Zeitraum. Ein Vergleich mit den Warenmengen des hamburgischen Shetlandhandels oder jenen des Hamburger Islandhandels ist hier nicht hilfreich, da es sich in beiden Fällen um Angaben des 17. Jahrhunderts handelt.⁷⁴⁰ Erstens waren die Schiffe des 17. Jahrhunderts, die zu den nordatlantischen Inseln fuhren, durchschnittlich wohl eher kleiner als jene des 16. Jahrhunderts

⁷³¹ Siehe Kapitel I.4.5. und I.4.6.

⁷³² Zu Bergener, Isländer sowie Shetlander Fisch siehe Kapitel I.4.6.

⁷³³ Madsen 1999, 34.

⁷³⁴ Zu Lizenzhandel siehe auch Kapitel I.4.5.

⁷³⁵ Zu den Hamburger Händlern siehe Kapitel III.2.1. zu Island siehe Kapitel III.3.1.

⁷³⁶ Arge/Mehler 2012, 178f. und 184.

⁷³⁷ Siehe Kapitel I.4.6. und Kapitel III.1.1.

⁷³⁸ Vgl. hierzu Kapitel II.2.3.

⁷³⁹ Zu den Kritikpunkten einer solchen Hochrechnung siehe Kapitel III.3.2.

⁷⁴⁰ Zu den shetländischen Warenmengen siehe Kapitel III.1.2. und zu den isländischen Warenmengen siehe Kapitel III.3.2.

und zweitens geht aus den Angaben, wie schon Ernst Baasch im Jahr 1894 hervorgehoben hat, lediglich die Einfuhrmenge der Waren nach Hamburg hervor. Demnach liefern diese Zahlen weder Fakten zu konkreten Schiffsgrößen noch lässt sich feststellen, ob Hamburger, Bremer, andere hansische Händler oder aber z.B. auch niederländische Händler die Waren von den Shetland Inseln bzw. von Island nach Hamburg einfuhrten.⁷⁴¹

III.3. Landesgeschichte Islands

Die Insel Ísland (dt. Island) liegt nordwestlich der Färöer Inseln und südöstlich der Insel Grönland im Nordatlantik. Die Grönlandsee und das Polarmeer umschließen sie im Nordwesten sowie im Osten und somit bildet Island, das etwa 460 km nordwestlich der Färöer Inseln liegt, die Grenze zwischen dem Nordatlantik und dem Arktischen Ozean. Die nördlichen Landesteile befinden sich unmittelbar am oder auf dem nördlichen Polarkreis. Anders als die Färöer und die Shetland Inseln ist Island kein Archipel. Dennoch gibt es auch hier eine Unmenge größerer und kleinerer Inseln in der unmittelbaren Nähe. Die Vestmannaeyjar (dt. Westmännerinseln) im Südwesten, die Insel Grímsey, welche nördlich direkt auf dem Polarkreis liegt, oder die vielen Klein- und Kleinstinseln im Breiðafjörður und im Faxaflói sind hier als Beispiele zu nennen. Da die gesamte Insel in einem tektonisch sehr aktiven Gebiet liegt, kommt es häufig zu vulkanischen Aktivitäten. Auch ist die Insel durch einen Riss des mittelatlantischen Rückens, der sich von Südwesten nach Nordosten über das komplette Eiland erstreckt, geologisch gesehen zweigeteilt.

Das vor allem durch Vulkane und Gletscher geformte und von diesen bis heute dominierte Landesinnere, welches auch isländisches Hochland genannt wird, ist sehr dünn besiedelt und hauptsächlich durch aride Ebenen geprägt. Diese wechseln sich wiederum mit Sumpflandschaften und vereinzelt Süßwasserseen ab. In den Küstenregionen und den Uferbereichen der Fjorde und Buchten, die *ffjörður* und *vík* bzw. *flói* genannt werden, befinden sich dagegen die meisten modernen Siedlungen.⁷⁴²

Landwirtschaft wird wie auch auf den Shetland und den Färöer Inseln aufgrund des rauen Klimas kaum betrieben. Dagegen findet sich eine extensive Vieh- und Weidewirtschaft, aus der vor allem die bekannten Islandschafe und Islandpferde hervorgehen. Die Fischerei wiederum war und ist, wie ebenfalls auch bei den Shetland und Färöer Inseln, einer der wichtigsten Wirtschaftszweige der Insel.⁷⁴³ Die Wichtigkeit der Fischerei wurde in der jüngsten Geschichte durch die sogenannten Kabeljaukriege unterstrichen. Bei diesen Konflikten, die zwischen den Jahren 1958 und 1975 hauptsächlich zwischen Island und Großbritannien geführt wurden, ging es um die Durchsetzung neuerer seerechtlicher Bestimmungen Islands gegen britische Interessen.⁷⁴⁴

Bei dem schon genannten, im Westen der Inseln gelegenen Breiðafjörður handelt es sich um den breitesten Fjord Islands, von dem wiederum eine Vielzahl von Nebenfjorden weit in das Land hineinragen. Begrenzt wird er im Norden durch die Halbinseln der Vestfirðir (dt. Westfjorde) und im Süden durch die Snæfellsneshalbinsel. Einer der größten seiner Nebenfjorde ist wiederum der Hvammsfjörður, der eine östliche, landseitige Verlängerung des Breiðafjörður darstellt.

Bei der Faxaflói handelt es sich um die größte Bucht Islands. Diese liegt ebenfalls auf der westlichen Seite der Insel und befindet sich südlich des Breiðafjörður. Im Norden wird sie von der Snæfellsneshalbinsel und im Süden von der Reykjaneshalbinsel begrenzt. Drei größere Fjorde,

⁷⁴¹ Baasch 1894, 296f. und 333.

⁷⁴² Zur Geologie, Landeseinteilung und Landesbeschreibung Islands siehe Behr 1993, 13-60.

⁷⁴³ Zu Land- und Viehwirtschaft sowie zu Fischerei siehe Behr 1993, 50-57 und 89-95.

⁷⁴⁴ Siehe Groenke 2002, 24-31.

Borgarfjörður, Hvalfjörður und Kollafjörður, in dessen unmittelbarer Nähe sich wiederum die isländische Hauptstadt Reykjavík befindet, sowie eine Vielzahl weiterer kleinerer Fjorde erstrecken sich hauptsächlich östlich von der Faxaflói in das Landesinnere. Ebenso umschließen weitere kleinere Inseln, Buchten, Fjorde und Halbinseln ganz Island, das eine Gesamtfläche von mehr als 103.000 km² aufweist (siehe Anhang C | Karte IV).

Die ältesten Schriftquellen, die sich mit dieser frühen Besiedlungszeit beschäftigt, sind das Íslendingabók und das Landnámabók.⁷⁴⁵ Beide Schriftquellen beschreiben die Zeitspanne vom späten 9. bis zum Beginn des 12. Jahrhunderts. Hierin zeigt sich jedoch auch die grundlegende Kritik an diesen Quellen. Sie wurden beide zwischen den Jahren 1122 und 1133 von dem Geistlichen Ari Þorgilsson verfasst und stellen daher keine zeitgenössischen Quellen der frühen Besiedlungszeit Islands dar.⁷⁴⁶

Ähnlich wie auf den Färöer Inseln gibt es auch für Island die Überlieferung nach der bei der Ankunft der ersten Nordmänner um das Jahr 870 bereits irische Mönche auf der Insel gelebt haben sollen.⁷⁴⁷ Dieser Punkt geht sehr wahrscheinlich auf einen Bericht des irischen Geistlichen Dicuil zurück, der um das Jahr 828 datiert und von „heiligen Männern“ spricht, die auf den nordatlantischen Inseln als Eremiten lebten.⁷⁴⁸ Onomastische Belege wie die Ortsbezeichnungen Papey, Papós oder Papafell, die sich von dem Wort papar herleiten sollen, könnten hier auf eine Anwesenheit dieser christlichen Geistlichen hindeuten.⁷⁴⁹ Allerdings gibt es bisher keine eindeutigen archäologischen Belege, die menschliche Aktivitäten vor der zweiten Hälfte des 9. Jahrhunderts auf Island belegen.⁷⁵⁰ Margrét Hermanns-Auðarsdóttir datiert zwar die früheste Bauphase einer Farm in Herjólfsdalur auf den Westmännerinseln in das 7./8. Jahrhundert, jedoch sind diese Ergebnisse sehr umstritten und bis heute nicht abschließend verifiziert.⁷⁵¹

Die Frühphase der isländischen Besiedlung, die sogenannte Landnahmezeit, dauerte bis zum Jahr 930 und wurde von der Freistaatszeit abgelöst. Diese Zeit, in welche auch die Entdeckungsfahrten nach Grönland⁷⁵² und Vinland (Neufundland)⁷⁵³ sowie die Christianisierung der Insel um das Jahr 1000 fallen, dauerte bis etwa 1262 und war durch das Fehlen einer anerkannten und übergreifenden exekutiven und administrativen Macht gekennzeichnet. So nutzten die Isländer dieser Zeit den Althing als juristische Instanz bei der Beilegung von Rechtsstreitigkeiten.⁷⁵⁴ Mit der Anerkennung der Herrschaft des norwegischen Königs Hákon IV. im Jahr 1262 wurde Island in das norwegische Königreich eingegliedert. Da Norwegen und Dänemark ab dem Jahr 1380 als Personalunion unter dänischer Vorherrschaft regiert wurden, stand demnach auch Island ab 1380 unter norwegisch-dänischer Kontrolle. Dieser Punkt änderte sich erst im Jahr 1918 mit dem Unionsvertrag zwischen Dänemark und Island. Hierbei wurde die innenpolitische Unabhängigkeit der Inseln faktisch anerkannt, jedoch trat außenpolitisch der dänische König gleichzeitig auch als König von Island

⁷⁴⁵ Zu Íslendingabók und Landnámabók sowie zu quellenkritischen Anmerkungen hierzu siehe Fridriksson/Vésteinsson 2003, 139-161.

⁷⁴⁶ Fridriksson/Vésteinsson 2003, 140.

⁷⁴⁷ Rosenblad/Sigurðardóttir-Rosenblad 1999, 3.

⁷⁴⁸ Stummann-Hansen 2003, 55-59.

⁷⁴⁹ Die Bedeutung des Wortes papar im Zusammenhang mit den nordatlantischen Inseln sowie die darauf basierenden Rückschlüsse für die präskandinavische Besiedlung der Färöer Inseln und Islands werden in der Forschung aktuell diskutiert. Siehe Stummann Hansen 2003, 55-59. Zum Begriff papar siehe allgemeiner auch Thomson 2007, 515-537.

⁷⁵⁰ Fridriksson/Vésteinsson 2003, 143; Müller-Wille 1994, 170.

⁷⁵¹ Hermanns-Auðarsdóttir 1991, 1-9. Zur Diskussion der Ergebnisse siehe Norwegian Archaeological Review, 24, 1991, 10-33.

⁷⁵² Siehe Arneborg 2003, 163-181.

⁷⁵³ Siehe Wallace 2003, 207-238.

⁷⁵⁴ Siehe hierzu Rosenblad/Sigurðardóttir-Rosenblad 1999, 22f. Der Althing war die rechtsprechende und gesetzgebende Versammlung der Isländer die einmal jährlich abgehalten wurde. Siehe Behr 1993, 226.

auf. Ab 1944 erlangte die Republik Island dann schließlich ihre vollständige Unabhängigkeit. Die norwegischen Könige sahen die nordatlantischen Inseln, damit auch Island, nach 1262 als Skattlande an und verboten jedweden nicht-norwegischen Handel.⁷⁵⁵ Die Einbindung der Inseln in den europäischen Handel und Fischfang erfolgte dann regulär erst ab dem frühen 15. Jahrhundert.⁷⁵⁶ Neben der Hanse als wichtigem Handelsakteur auf Island sind für das 15. und 16. Jahrhundert vor allem die Engländer und die Dänen als weitere Händler zu nennen. Zwischen der Hanse und England kam es häufig zu gewalttätigen Auseinandersetzungen, die nicht selten mit schweren Körperverletzungen sowie der Zerstörung bzw. Beschädigung von Schiffen oder Händlerbuden und Schiffsladungen endeten.⁷⁵⁷

Niederländische Schiffe befuhren die Gewässer um Island ebenfalls bereits im 15. und 16. Jahrhundert, um Fischerei und wohl auch Handel zu betreiben.⁷⁵⁸ Sie nutzen jedoch im 16. und 17. Jahrhundert auch die nördliche Route, um die Folgen kontinentaleuropäischer Konflikte zu umgehen.⁷⁵⁹

Das dänische Handelsmonopol für Island, welches ab dem Jahr 1602 von König Christian IV. ausgesprochen wurde, führte letztendlich zu einer starken ökonomischen Abhängigkeit der Insel von Dänemark, das wiederum sehr einseitig von den Ressourcen Islands profitierte.⁷⁶⁰ Dennoch hatte Island einen durchaus entbehrlichen Stellenwert für die dänische Krone. Das illustriert zumindest im 16. und frühen 17. Jahrhundert die Verpfändung der Insel durch den innenpolitisch stark angeschlagenen dänischen König Christian II. für einen Kredit von 20.000 bis 30.000 Gulden an die Stadt Amsterdam im Jahr 1523. Auch das anschließend an den englischen König Heinrich VIII. gerichtete Angebot, die gesamte Insel für eine Summe von 50.000 bis 100.000 Gulden zu kaufen, unterstreicht dies eindringlich.⁷⁶¹ Ebenfalls ist hierzu die Verpachtung der Inseln an den Rat zu Kopenhagen zwischen den Jahren 1547 und 1552 durch Christian III. zu zählen und der Versuch der Stadt Hamburg, Gesamtisland ab dem Jahr 1645 für 10 Jahre von dem durchaus nicht abgeneigten König Christian IV. zu pachten.⁷⁶² Letztendlich blieb Island dänischer Besitz und unter dänischer Kontrolle.

Ähnlich wie bei den Färöer Inseln bot die abgeschiedene Lage der Inseln nur wenig Schutz vor Piraterie und kontinentaleuropäischen Kriegsereignissen. So überfielen z.B. nordafrikanische Piraten im Jahr 1627 die Westmännerinseln und verschleppten insgesamt ca. 300 Personen.⁷⁶³ Auch kontrollierten die Briten ab dem Jahr 1807 im Zuge der Napoleonischen Kriege (1800-1814) die See- und Handelswege nach Island und während des 2. Weltkrieges (1939-1945) besetzten die alliierten Truppen ab 1940 die gesamte Insel.⁷⁶⁴

Die Literatur zur isländischen Landesgeschichte ist sehr reichlich und umfassend. Neben dem *Íslendingabók* und dem *Landnámabók* sind hier auch die isländischen Sagas⁷⁶⁵ sowie historische

⁷⁵⁵ Siehe Kapitel I.4.5.

⁷⁵⁶ Zwar sollen bereits in den Jahren 1396 und 1397 ausländische Händler auf den Westmännerinseln gewesen sein jedoch ist von einem regulären Handelsverkehr mit Nicht-Norwegern erst ab dem 15. Jahrhundert auszugehen. Siehe Gardiner 2016, 81. Zu Fischerei siehe Kapitel I.4.7.

⁷⁵⁷ Siehe Beispiele in Kapitel III.3.1.

⁷⁵⁸ So sind im Jahr 1471 Niederländer in Hafnarfjörður nachzuweisen. Skúlason 1938, 187.

⁷⁵⁹ Zur nördlichen Route siehe Kapitel III.2.

⁷⁶⁰ Rosenblad/Sigurdardóttir-Rosenblad 1999, 41f.

⁷⁶¹ Rosenblad/Sigurdardóttir-Rosenblad 1999, 39.

⁷⁶² Die Verpachtung durch Christian III. war zuerst auf 10 Jahre angelegt. Baasch 1889, 33-37.

⁷⁶³ Rosenblad/Sigurdardóttir-Rosenblad 1999, 47.

⁷⁶⁴ Rosenblad/Sigurdardóttir-Rosenblad 1999, 49 und 75-81.

⁷⁶⁵ Hierbei handelt es sich um Geschichten und Legenden die in der Landnahmezeit sowie des 10. Jahrhunderts spielen. Sie wurden jedoch frühestens im 13. und 14. Jahrhundert schriftlich festgehalten. Daher ist ihr historischer Wahrheitsgehalt stark anzuzweifeln. Dennoch sind sie von großem literarischen Wert. Siehe Bödl/Vollmer/Zernack 2014, 7f.; 669-710.

Reiseberichte und Landesbeschreibungen isländischer und nicht-isländischer Autoren zu zählen. Eine detaillierte Sammlung von Originalquellen zur isländischen Geschichte bis zum Jahr 1589 bieten z.B. die Publikationen des *Diplomatarium Islandicum*, welche zwischen den Jahren 1857 und 1972 in 16 Bänden erschienen sind.⁷⁶⁶ Als zeitgenössische Reiseberichte des 16. Jahrhunderts sollen hier das Werk „Van Ysslandt“ des Hamburger Islandfahrers Gorries Peerse⁷⁶⁷ aus dem Jahr 1561 sowie „Brevis commentarius de Islandia“ des Isländers Arngrímur Jónsson⁷⁶⁸ aus dem Jahr 1593 genannt sein.⁷⁶⁹ Die Beschreibung der Landschaften und Sitten Islands von Peerse ist eher unterhaltsamer und weniger realistischer Natur, was ein nicht unerheblicher Grund für Jónsson war, seine Schrift als Gegendarstellung zu jener von Peerse zu verfassen.⁷⁷⁰ In den Jahren 1607 und 1616 wurden zudem die Arbeiten „Islandia“, verfasst vom niederdeutschen Schiffsprediger und Geistlichen Dithmar Blefken⁷⁷¹ und „Van Jsslandt unde Grönlandt“, verfasst vom ostfriesischen Prediger und Astronomen David Fabricius⁷⁷², veröffentlicht. Trotz oder gerade weil sich beim Reisebericht von Blefken, ähnlich wie bei jenem von Peerse, häufig reale Beobachtung und phantastische Ausschmückung mischen, erlebte das Buch, sehr zum Missfallen Arngrímur Jónsson, eine weite Verbreitung. Dieser veröffentlichte dann im Jahr 1612 die speziell gegen den Bericht von Blefken gerichtete Schrift „Anatome Blefkeniana“.⁷⁷³ Fabricius selbst war sehr wahrscheinlich nie auf Island und bezog seine Informationen wohl hauptsächlich aus den Berichten von Peerse und Blefken. Dennoch scheinen auch Informationen aus erster Hand, möglicherweise von friesischen Seeleuten, in seine Beschreibung eingeflossen zu sein.⁷⁷⁴

Aus heutiger Sicht handelt es sich bei diesen zeitgenössischen Beschreibungen nicht um wissenschaftliche Berichte der Landschaften, Gewässer, Riten, Flora und Fauna etc.; vielmehr mischen sich wissenschaftliche Beschreibungen mit abenteuerlichen Geschichten.⁷⁷⁵ Anders verhält es sich dagegen bei den wissenschaftlichen Berichten des 18. sowie 19. Jahrhunderts und natürlich bei den Forschungsarbeiten des 20. Jahrhunderts. Neben frühen deutschsprachigen Werken, wie dem im Jahr 1824 publizierten Werk von Theodor Gliemann⁷⁷⁶ „Geographische Beschreibung von Island“, sind hier noch eine Vielzahl weiterer, vor allem englisch- aber auch dänischsprachiger Berichte aus dieser Zeit zu nennen.⁷⁷⁷

⁷⁶⁶ Einzusehen unter http://baekur.is/en/bok/000197700/1/5/Diplomatarium_Islandicum (Stand April 2017).

⁷⁶⁷ Originaltitel „Van Ysslandt, Wat vor Egeschop, wunder undt ardt des Volckes, der Deerte Vögel und Vische, darsülest gefunden werden. Geschreben dörch einen gebaren Ysslander, und dörch deyennen, so Jaerlikes yn Ysslandt handeln, yn den Drück vorfertiget Gorries Peerse. Anno Domine LXI, Gedrucket im Jare 1594“. Die Erwähnung, dass der Autor in Island geboren sein sollte der Beschreibung mehr Authentizität verleihen. Auch stammt der Bericht wohl bereits aus dem Jahr 1561. Vgl. Kreutzer 2003, 15f.

⁷⁶⁸ Die Übersetzung des lateinischen Originaltitels lautet „Kurzer Bericht über Island, in welchem die Irrtümer der Schriften über diese Insel aufgedeckt werden und den Beschimpfungen und Verleumdungen gewisser Ausländer, mit denen sie die Isländer ohne jede Zurückhaltung zu beleidigen pflegen, entgegen getreten wird. Von Arngrimus Jonas“. Die scharfe Kritik am Werk von Peerse milderte Jónsson in seiner im Jahr 1614 in Hamburg gedruckten Schrift „Crymogaea“ (griechisch für Eisland) etwas ab. Vgl. Kreutzer 2003, 18.

⁷⁶⁹ Siehe Kreutzer 2003, 15-26.

⁷⁷⁰ Kreutzer 2003, 17f.

⁷⁷¹ Originaltitel „Islandia, sive popularum et mirabilium, quae in ea insula reperiuntur, accuratior description, cui de Groenlandia sub finem quaedam adiecta“. Blefken veröffentlichte das Werk rund 40 Jahre nachdem er seine Islandreise unternommen hatte. Siehe Holzer/Wallisch 2012, 9f.

⁷⁷² Originaltitel „Van Jsslandt und Grönlandt. Eine korte beschryuinge uth wahrhafften Scribenten mit ulyte colligertet unde in eine richtige Ordnung vorfahet“. Siehe Koch 2002, 62.

⁷⁷³ Kreutzer 2003, 18.

⁷⁷⁴ Hierzu Koch 2002, 62f.

⁷⁷⁵ Eine Tatsache die vielen Reiseberichten der frühen Neuzeit gemein ist. Vgl. Holzer/Wallisch 2012, 10.

⁷⁷⁶ Vollständiger Titel: Theodor Gliemann, Geographische Beschreibung von Island (Altona 1824).

⁷⁷⁷ So z.B. Niels Horrebow „The natural history of Iceland“ aus dem Jahr 1758 oder „Reise igiennem Island“ von Eggert Ólafsson und Bjarni Pálsson aus dem Jahr 1772. Siehe auch McBride 1996, 41-51.

Grundsätzlich spielt, ähnlich wie auch für die Shetland und die Färöer Inseln, bis heute der vor allem durch moderne Reiseberichte und Romane vermittelte Tourismus neben der Fischerei eine herausragende Bedeutung für die isländische Wirtschaft.

III.3.1. Organisation des hansischen Handels auf Island

Ähnlich wie auf den Färöer Inseln mussten Handelslizenzen auch für Island direkt beim norwegisch-dänischen Königshaus erworben werden. Diese schon im Jahr 1468 unter Christian I. eingeführte Regelung wurde spätestens unter Friedrich II. verschärft und man vergab vermehrt Handelslizenzen für einzelne Häfen, Buchten und Inseln.⁷⁷⁸ Es ist anzunehmen, dass die Vergabe von Handelslizenzen mit einer mehrjährigen Laufzeit durchaus üblich war. Dies vereinfachte sowohl die königliche Verwaltung der Lizenzen als auch die durch das Ausreedesystem⁷⁷⁹ diktierte jährliche Wiederkehr der Händler zu ihren Schuldnern. Beispiele für eine mehrjährige Lizenzvergabe finden sich schon um das Jahr 1500 und reichen bis zum Handelsverbot durch Christian IV. im Jahre 1602.⁷⁸⁰ Auch ist erkennbar, dass sich Händlergesellschaften unter der Leitung eines Handelslizenzinhabers für einen bestimmten Handelsplatz zusammenschlossen. Somit konnten mehrere Händler und Schiffer einer Stadt bzw. einer solchen Gesellschaft legitim an einem bestimmten Ort zusammen Handel treiben.⁷⁸¹

Die Tatsache, dass Island als Handelsziel sehr begehrt war, wird durch eine Vielzahl von Konflikten unterstrichen. So kam es im 15. und 16. Jahrhundert immer wieder zu Auseinandersetzungen zwischen englischen und hansischen Händlern/Schiffen. Allein in den Jahren 1486 bis 1532 können acht Konflikte zwischen beiden Parteien nachgewiesen werden.⁷⁸² Für das Jahr 1532 sind z.B. mehrere Quellen erhalten, die von zwei relativ schweren Zwischenfällen mit hansischer und englischer Beteiligung berichten. Zum einen überfielen zwei englische Schiffe das Schiff des Hamburger Händlers Lutke Smyt im Hafen von Grindevík und zum anderen wird von einem Überfall von Hamburger und Bremer Kaufleuten sowie Schiffen auf das englische Schiff *Peter Gibson* berichtet.⁷⁸³ So sollen Mannschaften von acht hansischen Schiffen die *Peter Gibson*, welche im Hafen von Grindevík (*Gronelwick*) lag, überfallen, 15 Engländer getötet, Waren geraubt und das Schiff schwer beschädigt haben. Hansische Quellen beschreiben diesen Vorfall freilich anders. Hiernach lagen vier englische Schiffe im Hafen von Bäsendar (*Botsande*) nahe Grindevík (*Gronelwick*), welche die Hamburger Händler Tonnies Pinxten und Hinrich Martens überfallen und sich unbotmäßig gegen den königlichen Bevollmächtigten der Inseln verhalten hätten. Dieser bat dann die hansischen Kaufleute um Hilfe, um die Engländer und ihren Anführer John Bryde zu bestrafen.⁷⁸⁴ Auch sind über 30 innerhansische, dänisch-hansische, isländisch-hansische und dänisch/isländisch-englische Konflikte für die Zeit des 15. und 16. Jahrhunderts nachweisbar (siehe Anhang B | Tab. III.3.1. - A).

Ähnlich wie auch für den Shetlandhandel erlauben zeitgenössische Quellen, wie z.B. jene genannten Klageschriften über die englisch-hansischen Konflikte im Jahr 1532, wiederum Rückschlüsse über die von den einzelnen Handelsfahrern aufgesuchten Handelsplätze.

⁷⁷⁸ Die Regierungszeit Friedrich II. dauerte von 1559 bis 1588. Vgl. auch Kapitel I.4.6.

⁷⁷⁹ Zum Ausreedesystem siehe Kapitel I.4.6.

⁷⁸⁰ Siehe Beispiel hierzu Kapitel III.3.1.1., III.3.1.2. und III.3.1.3.

⁷⁸¹ So z.B. für Kumberavogur (*Kummerwage*) auf Island. Siehe Hofmeister 2001, 22 und 32f.

⁷⁸² Baasch 1889, 21.

⁷⁸³ Baasch 1889, 22; Koch 1995, 368.

⁷⁸⁴ Zu diesem Fall siehe Baasch 1889, 21f.

Grundlegend können für die Zeitspanne vom 15. bis zum 17. Jahrhundert bisher etwa 50 Orte auf Island nachgewiesen werden, die eventuell von hansischen Händler genutzt wurden (siehe Anhang B | Tab. III.3.1. - B). Aus der Tabelle wird ersichtlich, dass von 29 dieser Handelsorte die überlieferten Bezeichnungen wiederum modernen Ortsnamen zugeordnet werden können.

Zu diesen Orten ist auch Insel Flatey im Breiðarfjörður (*Flattö/Flato/Flat Oeh*) zu zählen, welche im Mittelalter als größter Handelsplatz Islands galt.⁷⁸⁵ Hinzu kommen Stykkishólmur (*Styckingshölen*), Grindavík (*Gronelwick/Grundewick*), *Básendar* (*Botsande*)⁷⁸⁶, Eyrarbakki (*Oereback*), Reykjavík (*Holmen/Bremerholm*), Fúlavík (*Fuluvik*), Kumberavogur (*Kummerwage*), Nésvogur (*Nesswage*), Búðir (*Bodenstede*), Djúpivogur (*Ostforde*), die Insel Papey in Ostisland (*Papie/Papay*), Grundarfjörður (*Grundeford/Grundarford*), Kaldárós (*Kobbeinstadr*)⁷⁸⁷, Arnastapi (*Stappe/Stappen*), Hornafjörður (*Horneford/Hornefiord*), Akranes (*Akernisse*), Hafnarfjörður (*Haneford/Hanefiord*), Keflavík (*Kiblevig/Kibbelwick*), Hofsóss (*Hapfaes Havn/ Hofsos im Stagefiord*), Eyjafjörður (*Oefiord/Oeford*), Vopnafjörður (*Wapnefiord/Wapneford*), Húsavík (*Huvavik*), Straumfjörður (*Strömfiord/Strömford*), Ísafjörður (*Isafiord/Isaford*), Dýrafjörður (*Dyrefiord/Dyreford*), Reyðarfjörður (*Roedeforde/Roedefiorde*), Hvalfjörður (*Walfiorde/Walforde*) und *Reff* (von den Engländern auch *Gammelwick* genannt), wobei es sich um die auf der Snæffelsneshalbinsel liegenden Orte Ólafsvík oder Rif handelt. Weiterhin sind Áltafjörður (am Ísafjarðardjúp), Bíldudalur (am Arnarfjörður), Hrutafjörður, Höfðadalseyri (im Tálknafjörður), Saltvík (in der Skjálfandi Bucht), Langanes (Þorshövn im Lónafjörður), Seylan (im Skjerafjörður bei Reykjavík), Spákonufell, Straumur, Vatneyri (im Patreksfjörður), Vatnsleysa, Þorlakshöfn und Grundarvogur⁷⁸⁸ hierzu zu zählen. Zu den 13 letztgenannten Orten sind dem Autor die zeitgenössischen Bezeichnungen des 16. Jahrhunderts bisher leider nicht bekannt.⁷⁸⁹

Von einer Vielzahl weiterer Orte sind die historischen Bezeichnungen wiederum bekannt, jedoch ist bei diesen eine Identifizierung der modernen Namen nicht ohne weiteres möglich. Hierzu zählen z.B. *Wattlose*⁷⁹⁰ und *Austfjarðarsöysla*⁷⁹¹. Auch finden sich Bezeichnungen wie *Schottelsförde*, *Schageförde*, *Schragestrandt*, *Patersförde*, *Bídalsförde*, *Roterförde* oder *Wehrförde*, welche einer detaillierten sprachkundlichen Betrachtung bedürfen um weiterführende Aussagen hierzu treffen zu können.⁷⁹²

Grundlegend ist zu bedenken, dass es sich, wie auch auf den Shetland Inseln, bei den aufgezählten Handelsplätzen keineswegs durchgehend um präzise Ortsangaben handelt. Vielmehr ist teilweise von Bezeichnungen für ganze Regionen zu sprechen. So sind Flatey und Papey Inseln. Grundarfjörður, Hornafjörður, Hafnarfjörður, Vopnafjörður, Eyjafjörður, Straumfjörður, Ísafjörður, Dýrafjörður, Reyðarfjörður, Áltafjörður, Hrutafjörður und Hvalfjörður bezeichnen komplette Fjorde und Akranes ist wiederum der Name einer Halbinsel. Relativ genaue

⁷⁸⁵ Koch 1995, 486.

⁷⁸⁶ *Básendar* lag in der Nähe von Grindavík. Im Jahr 1532 sollen hier Tonnies Pinxten und Hinrich Martens von Engländern überfallen worden sein. Der Ort wurde wohl im Jahr 1799 durch eine Sturmflut zerstört. Siehe Baasch 1889, 22 und Koch 1995, 484.

⁷⁸⁷ Kaldárós ist wohl an der Westküste Island gelegen. Siehe Skúlason 1938, 192. Im Jahr 1524 sollen hier deutsche Händler überwintert haben. Es ist unklar ob hiermit ein regulärer Handelsort gemeint ist. Baasch 1889, 106.

⁷⁸⁸ Eventuell handelt es sich hierbei um eine Bucht im Breiðarfjörður nahe dem Ort Reykhólar oder um eine Bucht im Vatnsfjörður, welcher wiederum ein Nebenfiord des Breiðarfjörður ist.

⁷⁸⁹ Vgl. Skúlason 1938, 192.

⁷⁹⁰ Wird als unscheinbar und in Südisland gelegen bezeichnet. Entholt/Beutin 1937, 55.

⁷⁹¹ In Ostisland gelgen. Eiríkur Árnason Brandssonar, Verwalter des Skriðuklasturs zwischen den Jahren 1564-1578, gestattete hier deutschen Kaufleuten den Handel. Koch 1995, 150.

⁷⁹² Richard Ehrenberg nennt diese Orte als Ergänzung zu den von Ernst Baasch genannten Plätzen. Ehrenberg 1899, 27. Namensähnlichkeiten wie Reyðarfjörður (*Roterförde*), Bíldudalur (*Bídalsförde*) oder Patreksfjörður (*Patersförde*) fallen zwar ins Auge können jedoch ohne detaillierte und weiterführende onomastische sowie phonetische Analysen nicht gleichgesetzt werden.

Ortsbeschreibungen bieten dagegen Nennungen wie Stykkishólmur, Grindavík, Eyrarbakki, Reykjavík, Fúlavík, Búðir, Djúpivogur, Saltvík, Arnastapi, Keflavík, Hofsó, Húsavík, Bíldudalur, Höfðadalseyri, Langanes, Seylan, Spákonufell, Straumur, Vatneyri, Vatnsleysa, Þorlakshöfn, Rif und Ólafsvík. Natürlich handelt es sich bei diesen modernen Orten lediglich um Möglichkeiten für eine Zuordnung der uns aus zeitgenössischen Quellen bekannten Ortbezeichnungen. Eindeutig belegen lassen sich diese Zuordnungen bisher kaum. Auch können die modernen Namen durchaus irreführend sein, wenn mehrere Plätze dieselbe Bezeichnung tragen. So gibt es z.B. neben dem Ort Húsavík in der Skjálfandi Bucht noch sechs weitere Orte und Buchten desselben Namens auf ganz Island. Mit Eyrarbakki, Fúlavík, Búðir, Djúpivogur, Arnastapi, Vatnsleysa, Spákonufell, Straumur und Keflavík verhält es sich ähnlich.⁷⁹³ Stykkishólmur, Grindavík, Bíldudalur, Þorlakshöfn und Reykjavík haben dagegen keine Namensvettern. Hofsó ist durch den Zusatz *im Stagefiord* relativ deutlich im Skagafjörður zu verorten. Ebenso verhält es sich mit Höfðadalseyri (im Tálknafjörður), Saltvík (in der Skjálfandi Bucht), Langanes (Þorshöfn im Lónafjörður), Seylan (im Skjerafjörður bei Reykjavík) und Vatneyri (im Patreksfjörður). Die Orte Rif sowie Ólafsvík können ebenfalls durch den Zusatz *Gammelwick* klar identifiziert werden. Beide Orte liegen noch heute an einer Bucht, die als Gamlavík bezeichnet wird. Nésvogur ist der Name einer Bucht in unmittelbarer Nähe von Stykkishólmur, was wiederum die Möglichkeit aufwirft, dass die überlieferten Bezeichnungen *Stykkingshölen* und *Nesswage* ursprünglich denselben Handelsort meinen könnten. Einzig der Handelsort Kumbaravogur (*Kummerwage*) ist jedoch tatsächlich archäologisch prospektiert worden.⁷⁹⁴

Genauere Angaben darüber, wann und wie viele hansische Händler sich auf Island aufhielten, können hier lediglich für Hamburg dargelegt werden und diese beziehen sich hauptsächlich auf die von Richard Ehrenberg zusammengetragenen Zahlen.⁷⁹⁵ So fuhren zwischen den Jahren 1533 und 1602 lediglich 1535 und 1541 keine hamburgischen Handelsschiffe nach Island. Natürlich bedeutet dies nicht, dass in den Jahren 1535 und 1541 auch keine anderen hansischen Händler auf Island waren. Die Anzahl der hamburgischen Schiffe in den restlichen Jahren schwankte zwischen mindestens 3 und maximal 21 Schiffen jährlich (siehe Diagramm VII). Hafnarfjörður diente dabei als Haupthafen der Hamburger die wiederum den hansischen Islandhandel dominierten.⁷⁹⁶ Zu welchen konkreten Handelsplätzen auf Island die einzelnen hamburgischen Schiffe in dieser Zeit jedoch fuhren, bleibt auch bei Ehrenberg unklar. Ebenso bleiben die genauen Fahrtziele der zwischen den Jahren 1603 und 1623 von Hamburg nach Island fahrenden Handelsschiffe unklar. Deren Zahl lag zwischen null in den Jahren 1605 und 1607 sowie maximal sieben Schiffen in den Jahren 1618 und 1619. Auch ist ein deutlicher Einbruch, aber keine komplette Aufgabe, der Handelsfahrten nach dem Jahr 1602/03 zu erkennen.

Die genannte Zahl von etwa 50 hansischen Handelsorten ist selbstverständlich keine entgeltige Angabe. Weder kann angenommen werden, dass alle Handelsorte bekannt sind, noch ist, trotz der genannten modernen Ortsnamen, eindeutig, welche konkreten Orte die aus den historischen Quellen bekannten Namen bezeichnen.⁷⁹⁷ Daher stellt die Kartierung dieser Handelsplätze innerhalb der vorliegenden Studie lediglich einen Zuordnungsversuch sowie eine Grundlage für weiterführende

⁷⁹³ Vgl. diese Ortsnamen bei <http://atlas.lmi.is/kortasja/> (Stand April 2017).

⁷⁹⁴ Gardiner/Mehler 2013, 3-6. Es gibt jedoch noch zwei weitere Orte gleichen Namens im Breiðarfjörður. Einer auf Svíanesfjall und ein anderer in der Suðurfloí. Siehe zu Kumbaravogur auch Kapitel V.4.1.

⁷⁹⁵ Vgl. hierzu Kapitel II.2.1.

⁷⁹⁶ Zu Hafnarfjörður als hamburgischen Haupthandelsort siehe Piper 1964/6, 227-232.

⁷⁹⁷ Eine erste Publikation von isländischen Handelsplätzen der zweiten Hälfte des 16. Jh. findet sich schon bei Kálund 1879-1882.

Untersuchungen dar⁷⁹⁸ (siehe Anhang C | Karte IV). Hier sei nochmals erwähnt, dass die Händlerbuden welche auf den isländischen Handelplätzen standen in Konstruktion, Aufbau und Nutzung nicht zwangsläufig mit dem Aufbau und der Konstruktion von Händlerbuden auf den Shetland und/oder den Färöer Inseln gleichgesetzt werden können. Ebenso wie auf den Shetland Inseln und den Färöer Inseln sind die archäologischen Nachweise solcher Buden auch auf Island bisher kaum erfolgt. Auf Island scheinen die Buden jedoch ähnlich wie auf den Färöer Inseln immer im Besitz der Händler gewesen zu sein, welche diese zu pflegen und Abgaben für die Nutzung des Landes, auf welchem die Bude stand, an den jeweiligen Landbesitzer zu zahlen hatten.⁷⁹⁹ Ein tatsächlicher Nachweis für Gebäudekonstruktionen an aus zeitgenössischen Quellen bekannten Orten mit Hinweisen auf eine hansische Präsenz ist bisher nur in Kumbaravogur, Gasír und Gautavík gelungen.⁸⁰⁰

Kumaravogur wurde bereits oben erwähnt, Gasír ist ein Ort im Eyjafjörður in Nordisland und Gautavík liegt im Berufjörður nahe Djúpivogur in Ostisland.⁸⁰¹ Auch bei den dortigen Befunden fanden, wie auch auf den Shetland Inseln und den Färöer Inseln, Holz, Torf, Erde und Stein als Baumaterialien Verwendung. Ein direkter Vergleich zu den in Kapitel III.1.1. und III.2.1. genannten Händlerbuden in Brough Head und Krambatangi lässt jedoch neben der zeitlichen Nähe zueinander wenig mehr erkennen, als dass auch die Buden auf Island unter anderem mit Steinmauern errichtet wurden.⁸⁰²

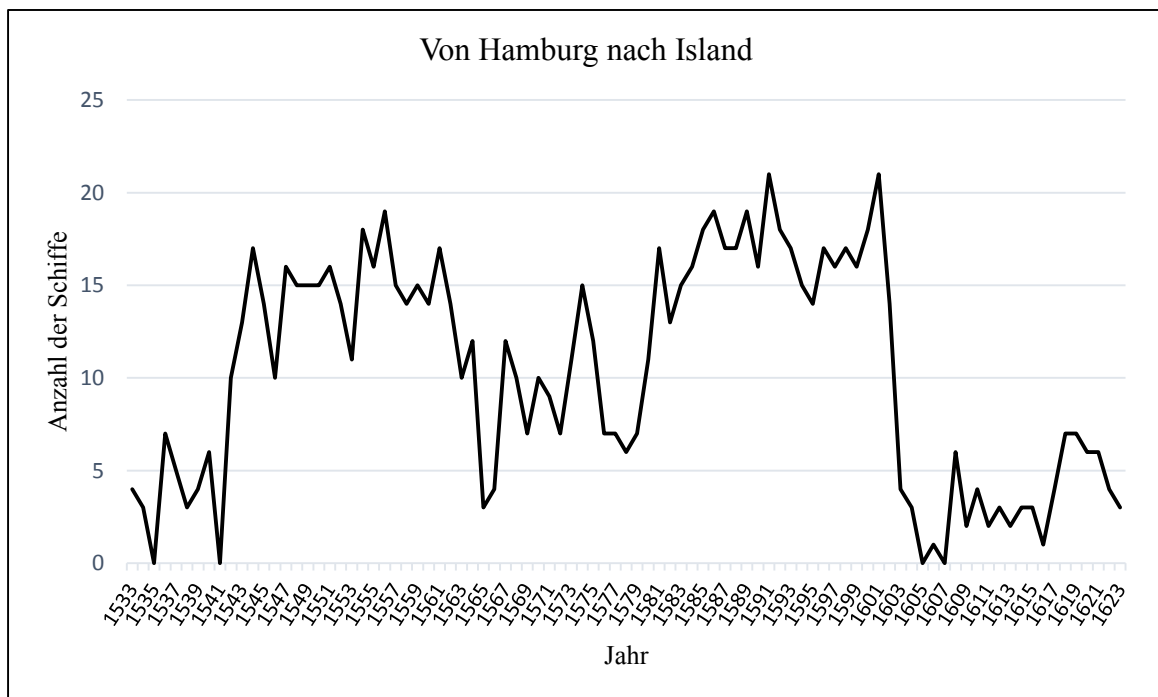


Diagramm VII: Anzahl der Schiffe die in den Jahren 1533 bis 1623 von Hamburg nach Island fuhren (nach Ehrenberg 1899)

⁷⁹⁸ Siehe hierzu auch Kapitel VI.7. Der Autor hat sich hier bei der Kartierung auf die in der Forschungsliteratur genannten, modernen Ortsbezeichnungen konzentriert.

⁷⁹⁹ Siehe Mehler 2012, 71-76.

⁸⁰⁰ Siehe Mehler 2011, 20-22 und Gardiner/Mehler 2007, 389f.

⁸⁰¹ Zu archäologischen Funden und Befunden siehe Kapitel V.4.1.

⁸⁰² Siehe hierzu die Beschreibungen der archäologischen Befunde dieser Buden in Kapitel V.2.1.; V.3.1. und V.4.1.

III.3.1.1. Bremer Handelsorte auf Island

Im Folgenden sollen konkrete Orte auf Island genannt werden, die sich zumindest Zeitweise mit Bremer Handelstätigkeiten verknüpfen lassen (siehe Anhang B | Tab. III.3.1.1.). Wie aus der Tabelle ersichtlich ist sind hierzu Búðir (*Bodenstede*), die Insel Flatey (*Flattö*), Kumbaravogur (*Kummerwage*), Nésvogur (*Neswage*), Djúpivogur (*Ostforde*), die Insel Papey (*Papie*), Grindavík (*Grindewick*) und Wattlose zu zählen. Ebenso sind Bremer Hansehändler in Arnastapi (*Stappen*), Básendar (*Botsande*), Eyrarbakki (*Oereback*), Fúlavík (*Fuluvik*), Grundarfjörður (*Grundeford*), Hornafjörður (*Hornefiord*), Reykjavík (*Bremerholm*) und Stykkishólmur (*Styckingshölen*) nachzuweisen.

Aus einem Vergleich der in diesem Kapitel und den folgenden Kapiteln III.3.1.2. und III.3.1.3. genannten Handelsorten geht hervor, dass die meisten dieser Handelsorte selten exklusiv nur von Händlern einer bestimmten Hansestadt genutzt wurden. Häufig überschneiden sich Nutzungszeiträume oder sie wechseln sich ab. Orte wie *Wattlose* oder Fúlavík (*Fuluvik*), die offenbar allein von Bremer Händlern angelaufen wurden, bedürfen einer quellenkritischen Überprüfung, um die Möglichkeit von Übertragungsfehlern oder die Möglichkeit von unterschiedlichen Bezeichnungen von diesen und anderen Handelsorten auszuschließen.

Dennoch kann man durchaus Handelsorte identifizieren, welche hauptsächlich, jedoch nicht ausschließlich, von Händlern einer bestimmten Hansestadt aufgesucht wurden. Auch war die Vergabe von mehrjährigen Lizenzen für einzelne Händler oder Händlergruppen offenbar üblich.⁸⁰³ So erhielten z.B. der Bremer Wylden Hudemann und seine Verwandten ab dem Jahr 1526 eine Handelslizenz für den Hafen Búðir (*Bodenstede*). Diese handelten hier etliche Jahre und etablierten eine Bremer Dominanz an diesem Handelsplatz bis zum Jahr 1562. In diesem Jahr wiederum verdrängten Hamburger Händler die Bremer Händler. Offenbar taten sie dies jedoch unrechtmäßig, da eine Klage der Bremer Händler gegen dieses Vorgehen erhalten ist.⁸⁰⁴ Somit besaßen Bremer Händler also mindestens von 1526 bis 1562 die Handelslizenz für diesen Hafen. Ähnlich verhielt es sich mit dem Handelsplatz Djúpivogur (*Ostforde*). Dieser wurde bereits im Jahr 1500 für den Bremer Händler Berendt Losekannen und seine Verwandten lizenziert sowie von diesen jährlich angesegelt. Im Jahr 1576 übernahm dann der Bremer Christoffer Meigern die Handelslizenz, welche er wohl bis mindestens 1580 innehatte.⁸⁰⁵ Im Jahr 1580 versuchten Hamburger Händler auch an diesem Ort unrechtmäßig zu handeln, was wiederum Klagen der Bremer beim dänischen König Friedrich II. nach sich zog.⁸⁰⁶ Im Jahr 1582 wurden sogar mehrere Lizenzen für diesen Handelsplatz an Händler aus verschiedenen Städten vergeben und dies führte natürlich ebenfalls zu Spannungen.⁸⁰⁷ Der Handelsplatz Kumbaravogur (*Kummerwage*) soll hier auch, als hauptsächlich von Bremer Händlern genutzt, erwähnt sein. Johann Munstermann war ab spätestens 1558 zusammen mit Klaves Wittesand Handelslizenzinhaber und verlor diese Lizenz erst durch seinen Tod im Jahr 1578, also ca. 20 Jahre später. Kurz darauf etablierten sich oldenburgische Händler an diesem Handelsplatz. Wie schon in Búðir (*Bodenstede*) und Djúpivogur (*Ostforde*) versuchten aber Hamburger Händler auch in Kumbaravogur (*Kummerwage*) unrechtmäßig Fuß zu fassen. So ist für das Jahr 1564 eine Bremer Beschwerde über einen unerlaubten Hamburger Handel an diesem Ort

⁸⁰³ Zur Lizenzvergabe siehe Kapitel I.4.5. und Kapitel III.3.1.

⁸⁰⁴ Entholt/Beutin 1937, 54f.

⁸⁰⁵ Entholt/Beutin 1937, 54.

⁸⁰⁶ Koch 1995, 150f.

⁸⁰⁷ Hofmeister 2000, 36.

erhalten.⁸⁰⁸ Grundsätzlich lassen sich also, zumindest für das 16. Jahrhundert, mindesten 16 Handelsplätze nachweisen, die von Bremer Händlern genutzt wurden.

III.3.1.2. Hamburger Handelsorte auf Island

Im Folgenden werden einige Orte auf Island genannt die sich, zumindest Zeitweise, mit Hamburger Handelstätigkeiten verknüpfen lassen (siehe Anhang B | Tab. III.3.1.2.). Hierzu sind, wie in der Tabelle einzusehen ist, Akranes (*Akernisse*), Arnastapi (*Stappe*), Básendar (*Botsande*), Djúpvogur (*Ostforde*), Eyjafjörður (*Oefiord*), Grindavík (*Grindewick*), Búðir (*Bodenstede*), Húsavík (*Huvavik*), Hornafjörður (*Hornefiord*), Grundarfjörður (*Grundeford*), Keflavík (*Kiblevig*), Hafnarfjörður (*Haneford*), Hofsós (*Hapfaes Havn*), Hvalfjörður (*Walforde*), Kumberavogur (*Kummerwage*), Nésvogur (*Neswage*), Reyðarfjörður (*Roedeforde*), Ólafsvík oder Rif (*Gammelwick*), Straumfjörður (*Strömfiord*), Vopnafjörður (*Wapnefiord*), Austfjarðarsýsla, *Schottelsförde*, *Schageförde*, *Schragestrandt*, *Patersförde*, *Bidalsförde*, *Roterförde* und *Wehrförde* zu zählen. Wie schon in Kapitel III.3.1.1. gezeigt, wurden die meisten dieser Handelsorte selten exklusiv nur von Händlern einer bestimmten Hansestadt genutzt. Häufig wechselten sich die Nutzungszeiträume ab oder es kam zu Überschneidungen. Die Bezeichnungen *Schottelsförde*, *Schageförde*, *Schragestrandt*, *Patersförde*, *Bidalsförde*, *Roterförde*, *Wehrförde* und auch *Austfjarðarsýsla* bedürfen einer zusätzlichen, quellenkritischen Überprüfung, um die Möglichkeit von Übertragungsfehlern oder die Möglichkeit von unterschiedlichen Bezeichnungen für dieselben Handelsorte auszuschließen.

Es sind auch Handelsorte zu identifizieren, welche offenbar hauptsächlich, jedoch bisher nur in dem Fall des Ortes Hafnarfjörður (*Haneford*) auch ausschließlich, von Hamburger Händlern aufgesucht wurden. Hafnarfjörður (*Haneford*) bildet somit eine Ausnahme von der beschriebenen Mehrfachnutzung von Handelsplätzen durch Händler verschiedener Hansestädte. So lassen sich hier im 15. Jahrhundert zwar noch englische und niederländische Händler nachweisen, ab dem 16. Jahrhundert jedoch scheint Hafnarfjörður (*Haneford*) tatsächlich ein Handelsplatz gewesen zu sein, der ausschließlich von Hamburger Händlern genutzt wurde. So wird hier ab dem Jahr 1534 eine Kirche mit aus Hamburg eingeschifftem Baumaterial errichtet und ab spätestens 1538 sind Hamburger Priester nachzuweisen, die dieser Kirche vorstanden. Allerdings war dieses Amt zeitlich begrenzt, da die Prediger jährlich im Frühjahr mit den Händlern nach Island fuhren und im Herbst desselben Jahres nach Hamburg zurückkehrten.⁸⁰⁹ Durch das Verbot der Winterlage bestand für die Geistlichen keine Notwendigkeit auf Island zu überwintern.⁸¹⁰ Neben der religiösen Erbauung der Hamburger Händler wurde die Kirche auch als Versammlungsort und wohl auch als Ort der Streitschlichtung genutzt.⁸¹¹

Unterstrichen wird die Exklusivnutzung von Hafnarfjörður (*Haneford*) durch mehrjährige Lizenzvergaben an Hamburger Händler oder Händlergruppen. So besaß z.B. zwischen den Jahren 1590 bis 1600 der Hamburger Hans Holtgreven abwechselnd mit Joachim Harem und Hans Jespersen eine Handelslizenz.⁸¹²

⁸⁰⁸ Entholt/Beutin 1937, 51f.

⁸⁰⁹ Zur Hamburger Kirche in Hafnarfjörður (*Haneford*) und zu deren Priestern siehe Piper 1964/6, 229.

⁸¹⁰ Zu Winterlage siehe Kapitel I.4.5.

⁸¹¹ Piper 1964/6, 230.

⁸¹² Skúlason 1938, 217f.

Der Handelsplatz Rif (*Gammelwick*), ebenfalls ein hauptsächlich von Hamburg genutzter Handelsplatz, soll sogar 60 Jahre in der Hand des Hamburger Händlers Johan Salevelt gewesen sein.⁸¹³ Diese Zahl scheint durchaus plausibel, bedenkt man, dass der Bremer Segebald Detken über 50 Jahre in Shetland gehandelt hat.⁸¹⁴ Natürlich kann der Eindruck einer alleinigen Nutzung bestimmter Handelsplätze durch Hamburger auch mit der dominierenden Präsenz der Händler dieser Stadt im gesamten hansischen Islandhandel zusammenhängen. Grundsätzlich lassen sich für das 15. bis 17. Jahrhundert mindesten 28 Handelsplätze nachweisen, die von Hamburger Händlern genutzt wurden.

III.3.1.3. Weitere Handelsorte auf Island

Bremen und Hamburg waren jene Hansestädte mit dem höchsten Handelsaufkommen auf den nordatlantischen Inseln, wenngleich Hamburg auch im Islandhandel präsenter war als Bremen.⁸¹⁵ Dennoch führen auch Händler anderer Hansestädte sowie nicht-hansische Händler zu Handelsplätzen auf Island (siehe Anhang B | Tab. III.3.1.3.).

Diese Plätze waren, wie der Tabelle zu entnehmen ist, unter anderem Bäsendar (*Botsande*), Dýrafjörður (*Dyrefjord*), Djúpivogur (*Ostforde*), Nésvogur (*Neswage*), die Insel Flatey (*Flattö*), Hafnarfjörður (*Haneford*), Hofsós (*Hapfses Havn*), Ísafjörður (*Isafiord*), Kaldárós (*Kobbeinstadr*), Keflavík (*Kiblsvig*), Kumbaravogur (*Kummerwage*), die Insel Papey (*Papay*), Reykjavík (*Holmen*), Ólafsvík oder Rif (*Gammelwick*), Áltafjörður, Bildudalur, Hrótafjörður, Langanes, Grundarvogur und Höfðadalseyri. Auch sind hierzu Saltvík, Seylan, Spákonufell, Straumur, Vatneyri, Vatnsleysa, Þorlakshöfn und die Vestmannaeyjar (dt. Westmännerinseln) zu zählen. Es ist offensichtlich, dass hierunter auch Orte zu finden sind, die bereits in den Kapiteln III.3.1.1. und III.3.1.2. als bremische und/oder hamburgische Handelsplätze angesprochen wurden. Dieser Punkt unterstreicht noch einmal die Tatsache, dass isländische Handelsplätze, ebenso wie shetländische oder färöische Handelsplätze, von verschiedenen Händlern aus unterschiedlichen Hansestädten oder aber nicht-hansischen Händlern/Schiffen im 15. bis 17. Jahrhundert zu unterschiedlichen Zeiten genutzt wurden. Das erschwert natürlich eine historische und vor allem archäologische Zuordnung von bekannten Handelsplätzen zu bestimmten Hansestädten und/oder Händlern bzw. Schiffen dieser Städte.

Neben den Hansestädten Lübeck und Danzig ist für den Islandhandel auch Oldenburg als weitere, jedoch nicht zum Hansebund gehörende Stadt hervorzuheben.⁸¹⁶ Oldenburg war neben Hamburg im deutschsprachigen Raum die einzige Stadt mit einer Islandfahrergesellschaft und hatte mit dem Grafen Hans von Oldenburg im späten 16. Jahrhundert einen durchaus am Islandhandel interessierten Souverän.⁸¹⁷

Andere nicht-hansische Händler waren vor allem Engländer, Niederländer und auch Dänen. Wobei die Engländer neben den Hamburgern und Bremern im Islandhandel und vor allem beim Fischfang in den Gewässern um die Insel anzutreffen waren.⁸¹⁸ Anzumerken ist hier, dass englische Fischer

⁸¹³ Ob diese 60 Jahre am Stück zu zählen sind oder eventuell mit Unterbrechungen zustande kamen und damit dann eventuell zu hoch angesetzt wären kann hier nicht geklärt werden. Natürlich können auch zwei Händler gleichen Namens diese Lizenz nacheinander erhalten haben. Johan Salevelt hatte z.B. einen Sohn (Bernd Salevelt) der ebenfalls Islandfahrer war. Koch 1995, 271 (Anmerkung 13).

⁸¹⁴ Siehe hierzu Kapitel III.1.2.

⁸¹⁵ Vgl. Kapitel I.4.5.

⁸¹⁶ Zu Lübeck und Danzig im Islandhandel siehe auch Kapitel I.4.5.

⁸¹⁷ Kohl 1904, 34-53. Zu Oldenburg im Islandhandel siehe auch Kapitel I.4.5.

⁸¹⁸ Konflikte zwischen Hansestädten und englischen Fischern bzw. Händlern siehe Anhang B | Tab. III.3.1. - A.

und Händler die ersten Ausländer waren, welche auf Island nachzuweisen sind. So fuhren ab dem Jahr 1413 bis zu 30 englische Schiffe zum Fischfang zu der Insel Papey (*Papay*) sowie nach Nordisland und im selben Jahr ist ein englisches Handelsschiff auch in Hafnarfjörður (*Haneford*) nachzuweisen.⁸¹⁹

Grundsätzlich lassen sich für das 15. bis 17. Jahrhundert mindesten 28 Handelsplätze nachweisen, die von hansischen, englischen, niederländischen und dänischen Händlern bzw. Schiffen genutzt wurden.

III.3.2. Handelsgüter Islands

Dass in der Hansezeit für Fisch, des Haupthandelsgut der nordatlantischen Inseln, verschiedene Bezeichnungen existierten, die sich je nach Fischart und Konservierungsmethode unterschieden, wurde schon in den vorhergehenden Kapiteln beschrieben.⁸²⁰ Darüber hinaus finden sich in hansischen Schriftquellen für isländischen Fisch auch Bezeichnungen wie Flachfisch, Hartfisch, Hovetfisch oder Gildefisch.⁸²¹ Weitere Ausfuhrüter Islands, wie auch für die Shetland Inseln und die Färöer Inseln, waren Wolle (das sogenannte *vaðmal*), Wollprodukte (Hosen, Handschuhe), Fleisch, Talg, Federn, Tran und Häute. Eingeführt wurden Textilien, verschiedene Sorten von Bier, Getreide, Mehl, Salz, Eisen- und Keramikwaren, Holz sowie generell Waren des täglichen Bedarfs. Als spezielle isländische Ausfuhrüter sind noch Schwefel und Gearfalken zu nennen.⁸²² Bei beiden Produkten handelte es sich um sehr wertvolle Exportwaren. So waren Gearfalken als Luxusvögel an den europäischen Fürstenhöfen äußerst beliebt.⁸²³ Schwefel spielte dagegen unter anderem bei der ab dem 14. Jahrhundert stetig steigenden Produktion von Schießpulver eine wichtige Rolle.⁸²⁴ So hatte Schwefel aufgrund der hohen Nachfrage im 15. und 16. Jahrhundert als Handelsware für die hansischen Händler aus Hamburg und Bremen einen ebenso hohen Stellenwert wie Fisch.⁸²⁵ Die isländischen Abbaugebiete für dieses chemische Element lagen in der frühen Neuzeit in der Mývatn Region im Nordosten der Inseln nahe dem Ort Húsavík, in der Skjálfandi Bucht und in der Region Krýsuvík auf der Reykjaneshalbinsel. Die Hauptausfuhrhäfen waren Húsavík in der Skjálfandi Bucht, Akureyri im Eyjafjörður, die Insel Flatey im Breiðarfjörður und Straumur auf der Reykjaneshalbinsel⁸²⁶. Der hansische Schwefelhandel brach jedoch nach 1561 stark ein, da der dänische König Friedrich II. diesen in jenem Jahr monopolisierte.⁸²⁷ Allerdings kann man von einem Schmuggelhandel ausgehen, da sich Friedrich II. offenbar in den Folgejahren noch mehrfach genötigt sah, vor allem Hamburger Händler ob ihres illegalen Handels zu ermahnen bzw. deren Schiffe festzusetzen.⁸²⁸ Das Handelsmonopol für Schwefel wurde anschließend an verschiedene Händler, so z.B. bereits im Jahr 1561 an den Stettiner Händler Stephan Loitz, vergeben. Im Jahr 1562/63 etablierte Friedrich II. ebenfalls ein Vorkaufsrecht für Pferde, Felle und Walroßzähne

⁸¹⁹ Skúlason 1938, 182ff.

⁸²⁰ Vgl. Kapitel I.4.5. und Kapitel I.4.6.

⁸²¹ Baasch 1889, 72.

⁸²² Vgl. Lorenzen-Schmidt 2018 (unpubl.).

⁸²³ Zu Gearfalken siehe Baasch 1889, 81-83. Zum mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Handel mit exotischen Tieren siehe Pluskowski 2009, 113-129.

⁸²⁴ Zum isländischen Schwefelhandel in der Späthansezeit siehe Mehler 2015a, 193-212. Schwefel war auch ein wichtiges Desinfektionsmittel das häufig beim Bierbrauen Verwendung fand.

⁸²⁵ Baasch 1889, 78 und Mehler 2015a, 202.

⁸²⁶ Mehler 2015a, 195f.

⁸²⁷ Mehler 2015a, 202.

⁸²⁸ Baasch 1889, 42.

sowie Tran. Letzterer war hierbei nicht zufällig gewählt, da es sich in dieser Zeit um ein wichtiges Mittel zum Raffinieren des Schwefels handelte.⁸²⁹

Dennoch scheinen diese Handelseinschränkungen wenig Einfluss auf die Präsenz hansischer Händler und Schiffer auf Island gehabt zu haben, bedenkt man, dass z.B. im Jahr 1591 allein 21 Hamburger Schiffe im Islandhandel tätig waren.⁸³⁰ Genauer über die Ausfuhrmengen an isländischen Waren durch hansische Händler im 15. und 16. Jahrhundert lässt sich bisher kaum sagen. Lediglich für Hamburg liegen hier einige Daten für das 16. Jahrhundert vor. Dieser schon in Kapitel II.2.1. genauer dargelegte Punkt erlaubt von einer Menge von insgesamt etwa 818 Schiffen auszugehen, welche zwischen den Jahren 1533 und 1599 von Hamburg aus auf Islandfahrt gingen.⁸³¹ Dies würde zwar eine sehr grobe Hochrechnung der durch Hamburger ausgeführten isländischen Warenmengen erlauben, jedoch soll hier, wie auch schon in Kapitel III.2.2. für die Färöer Inseln, aus folgenden Gründen von einer solchen Hochrechnung abgesehen werden.

Erstens sind die Durchschnittslasten für hansische, damit auch hamburgischer Schiffe im 16. Jahrhundert auf Islandfahrt von 60 Last und auf Shetlandfahrt von 40 Last lediglich eine allgemein anerkannte Schätzung.⁸³² Es ist demnach nicht davon auszugehen, dass alle Handelsschiffe dieser Zeit diesen angenommenen Lastzahlen entsprachen. Damit ist eine darauf basierende Hochrechnung äußerst spekulativ. Zweitens ist nicht davon auszugehen, dass nach Island, den Färöer Inseln oder den Shetland Inseln handelnde Hamburger Schiffe allein zwischen Hamburg und dem jeweiligen Handelsziel im Nordatlantik verkehrten. Ein Zwischenhandel mit z.B. Bergen, London oder anderen Hansestädten kann nicht ausgeschlossen werden. Drittens ist nicht vorauszusetzen, dass alle Hamburger Schiffe durchgehend mit voll ausgelasteten Ladungskapazitäten in See stachen. Viertens würde eine solche Hochrechnung zusätzlich zu den drei dargelegten Kritikpunkten lediglich ein sehr unscharfes Bild der insularen Warenausfuhr durch Hamburger Schiffe liefern. Damit wäre zwar die sehr kritisch zu sehende Ausfuhrmenge durch diese Hansestadt erfasst, jedoch keineswegs die Ausfuhrmenge der anderen Hansestädte. Das Bild der exportierten Menge an z.B. isländischen Waren im 16. Jahrhundert wäre demnach nicht nur sehr unscharf sondern auch noch stark hamburgisch gewichtet ohne wiederum eine Vergleichsmöglichkeit dieser Ausfuhrmenge mit jener Ausfuhrmenge der anderen Hansestädte vornehmen zu können.

Für das 17. Jahrhundert liegen dagegen etwas genauere Daten der ausgeführten isländischen Waren vor. Auch hier ist anzumerken, dass sich diese Daten wiederum allein auf Hamburg beziehen. So führten zehn von insgesamt zwölf von Island kommenden Schiffen im Jahr 1622 zusammen 378 Last (756 metrische Tonnen bzw. 1134 metrische Tonnen) getrockneten Fisch nach Hamburg ein.⁸³³ Natürlich ist damit lediglich der Trockenfischimport nicht aber der Gesamtimport isländischer Waren im Jahr 1622 nach Hamburg erfasst.⁸³⁴ Darüber hinaus können nicht alle der genannten zwölf Schiffe als Hamburger Schiffe angesprochen werden.⁸³⁵

Wie aus Diagramm I in Kapitel II.2.1. ersichtlich wird, gingen in diesem Jahr lediglich vier Hamburger Schiffe auf Islandfahrt. Der Fisch wurde also auch von Schiffen anderer Herkunft nach

⁸²⁹ Genauer hierzu und zum Schwefelhandelsmonopol siehe Mehler 2015a, 201-203 und Baasch 1889, 41f.

⁸³⁰ Siehe Kapitel II.2.1. Siehe auch Kapitel III.3.1. Diagramm VII.

⁸³¹ Vgl. Ehrenberg 1899, 19.

⁸³² Vgl. Kapitel I.4.6.

⁸³³ Baasch 1889, 76. Umrechnung Last und Kommerzlast in metrische Tonne wie in Kapitel I.4.6. dargestellt.

⁸³⁴ Weitere isländische Waren die im Jahr 1622 nach Hamburg eingeführt wurden waren z.B. *vaðmal*, gesalzene Schafs- und Lammfelle, Ochsenhäute, Ochsenfleisch (ca. 10 Tonnen), Schafsfleisch (über 40 Last), Fuchsfelle, Tran (84,5 Last und 2 Tonnen), Butter (17 Last und 4 Tonnen) und Talg (10 Last und 2 Tonnen). Siehe Baasch 1889, 83-88 und Lorenzen-Schmidt 2018 (unpubl.).

⁸³⁵ Zum Problem des Heimathafens von hansischen Handelsschiffen im 16. und 17. Jahrhundert siehe Van Brakel 1915, 211-228.

Hamburg importiert. Hiermit zeigt sich wieder ein Hinweis auf den schon genannten Zwischenhandel mit anderen Handelsstädten und/oder Handelspartnern.⁸³⁶

Weitere Daten finden sich z.B. für das Jahr 1629. Die fünf in diesem Jahr von Island nach Hamburg kommenden Schiffe importierten insgesamt 276 Tonnen Fleisch, 163 Tonnen Tran⁸³⁷, 48 Tonnen Trockenfisch plus 500 Stück Klippfisch, 18 Tonnen Talg, 8 Tonnen isländischen Lachs, 2000 Pfund und 1800 Ellen vaðmal sowie 1 Tonne Federn.⁸³⁸ Somit lag die Einfuhr isländischer Waren nach Hamburg in diesem Jahr bei mindestens 515 Tonnen. Zu bedenken ist, dass es sich hierbei nicht um metrische Tonnen handelt.⁸³⁹ Auch ist nicht vor auszusetzen, dass die gesamte Warenmenge erfasst wurde. Ebenso handelt es sich bei den genannten Schiffen wiederum nicht zwangsläufig um Hamburger Handelsschiffe.⁸⁴⁰

Ein Vergleich mit der in Kapitel III.1.2. genannten Einfuhrmenge von mindestens 287 Tonnen shetländischer Waren nach Hamburg für das Jahr 1629 erlaubt den Rückschluss, dass offenbar die Schiffsgrößen durchaus differierten. Lag die Anzahl der Schiffe, welche im Jahr 1629 sowohl von Island als auch von den Shetland Inseln nach Hamburg kamen, bei jeweils fünf, so kann man eine Durchschnittsladungsgröße von mindestens 103 Tonnen für Islandwaren und mindestens 57.4 Tonnen für Shetlandwaren pro Schiff errechnen. Eine Umrechnung in Schiffslast und metrische Tonnen muss hier aus den in Anmerkung 839 genannten Gründen unterbleiben. Jedoch ist ersichtlich, dass die Schiffe im Shetlandhandel, unabhängig von ihrer tatsächlichen Herkunft, offensichtlich kleinere Ladungsmengen aufwiesen und daher wohl auch kleiner waren als jene im Islandhandel tätigen. Bedenkt man hierbei, dass durchaus die realistische Möglichkeit besteht, dass shetländische Waren nur einen Teil der Gesamtladungsmengen der genannten fünf Schiffe bildeten, ergibt sich hier ein Kritikpunkt.⁸⁴¹ So ist nicht bekannt, ob die isländischen und shetländischen Waren des Jahres 1629 die gesamte Schiffsladung der fünf Handelsschiffe ausmachten oder nur einen Teil derselben. Die Spekulation, dass es sich um Teile der Gesamtladung handelte, scheint durch mögliche Zwischenhandelsstationen naheliegend. Somit kann man aufgrund der Ladungsmenge einer Warenart zwar nicht die tatsächliche Schiffsgröße, allerdings die Durchschnittsmenge dieser bestimmten Warenart pro Schiff schätzen. Jedoch können die Schiffe, da wir über die restlichen Waren und damit deren Ladungsmengen wenige Informationen haben, auch durchaus gleich groß gewesen sein.

Setzt man den Fokus nun dennoch auf die bekannten Einfuhrmengen an isländischen und shetländischen Waren der jeweils fünf Schiffe im Jahr 1629, lässt sich hier postulieren, dass unabhängig von der Gesamtladung die isländischen Waren eine wesentlich höhere Ladungsmenge pro Schiff aufwiesen als die shetländischen Waren. Daher scheinen die Schiffe mit isländischen

⁸³⁶ So verschiffte der Händler Lammert Cornelis im Jahr 1523 etwa 6000 isländische Fische von Bremen nach Hamburg. Im Jahr 1523 kamen ebenfalls mindestens 23 Last isländischer Trockenfisch aus Glücksstadt nach Hamburg. Siehe Baasch 1889, 76.

⁸³⁷ Es bleibt unklar um welche Art Tran/Öl es sich handelte. Zu Fischöl, z.B. Heringstran/Heringsmer siehe Jahnke 2000, 221. Zu Waltran siehe Brinner 1913, 27f. und Faltings 2011, 46f. Abb. 18.

⁸³⁸ Baasch 1894, 331-414.

⁸³⁹ Baasch gibt unterschiedliche Gewichtsangaben an. Häufig ist nicht ersichtlich welches Maß tatsächlich gemeint ist. So sind Fleisch und Tran mit 12 Tonnen zu 1 Last umzurechnen. Unklar bleibt hierbei jedoch um welche Art Last es sich handelt. Talg wiederum wird mit 1 Tonne zu einem Schiffspfund, nach Baasch ca. 280 Pfund, umgerechnet. Siehe Baasch 1894, 346. Fisch dagegen wird lediglich in Tonnen angegeben. Jedoch wird hierbei nicht deutlich welche Art und damit welches Gewicht der Tonne gemeint ist. Zum Problem der frühneuzeitlichen Masse siehe Kapitel I.4.6.

⁸⁴⁰ Aus den Quellen geht nicht die Herkunft jener Handelsschiffe hervor die Waren nach Hamburg einfuhrten. Baasch 1894, 296f; 333.

⁸⁴¹ Zu Polyladungen siehe Wolf 1986, 121-123. Siehe hierzu auch das in Kapitel III.1.2. genannte Beispiel der Einfuhr shetländischer Waren nach Hamburg im Jahr 1644.

Waren zumindest hiervon größere Ladungsmengen befördert zu haben und können daher im Umkehrschluss möglicherweise auch größer gewesen sein.

Diese Beobachtung ist natürlich nur eine Tendenz und aufgrund der genannten Kritikpunkte rein spekulativ. Sie deckt sich jedoch mit der schon für das 16. Jahrhundert getätigten Aussage, nach der die Schiffe der Shetlandfahrer durchschnittlich kleiner als jene der Islandfahrer waren.⁸⁴² Ob aber, wie für den Shetlandhandel schon in Kapitel III.1.2. kritisch beschrieben, auch für den Islandhandel eine Verringerung der Schiffsgrößen vom 16. Jahrhundert zum 17. Jahrhundert zu beobachten ist, lässt sich hier nicht abschließend verifizieren.

III.4. Zusammenfassung

In dem vorhergehenden Kapitel werden sowohl die jeweilige Landesgeschichte der Shetland Inseln, der Färöer Inseln und Islands eingehend beleuchtet sowie die Organisation und die Güter des hansischen Handels dargestellt. Dabei erfolgt, dem Thema der vorliegenden Studie folgend, eine Fokussierung auf den Handel der Städte Hamburg und Bremen. Aber auch der Handel einiger anderer Hansestädte wird kurz beleuchtet.

Grundsätzlich können für die Shetland Inseln vom 15. bis zum 17. Jahrhundert mindesten 24 Orte und Regionen nachgewiesen werden, die durch Hansehändler und Schiffer genutzt wurden.⁸⁴³ 19 dieser Orte sind wiederum geographisch relativ genau bestimmbar und von diesen sind wiederum bei 17 Orten die späthansischen Namen der Handelsplätze nachvollziehbar.

Zwölf dieser Orte und Regionen standen nachweislich mit bremischen Handelsaktivitäten in Verbindung. Ebenso sind im selben Zeitraum vier Orte und Regionen nachzuweisen, an welchen hamburgische Kaufleute anzutreffen waren.

Ähnlich verhält es sich für Island. Hier finden sich insgesamt mindesten 50 Orte und Regionen, die zwischen dem 15. und 17. Jahrhundert von Hansehändlern und Schiffern angelaufen wurden.⁸⁴⁴ Wiederum 17 dieser Handelsplätze wurden von Bremer Händlern und Schiffern genutzt. Auf 28 dieser Handelsplätze können dagegen Hamburger Händler und Schiffer nachgewiesen werden. Auf den Färöer Inseln kann dagegen anhand historischer Quellen bisher lediglich der Ort Tinganes in Tórshavn mit hansischen Handelsaktivitäten des 16. Jahrhunderts in Verbindung gebracht werden.⁸⁴⁵

Durch die Zuordnung von shetländischen bzw. isländischen Handelsorten zu bestimmten hansischen Handelsstädten kann hier der Eindruck entstehen, diese Orte seien exklusiv nur von Händlern und Schiffern aus jenen genannten Hansestädten angelaufen worden. Dieser Eindruck ist irreführend und lediglich für die Färöer Inseln sowie den isländischen Handelsplatz Hafnarfjörður (*Haneford*) lässt sich eine Exklusivnutzung durch Hamburger Händler bzw. Monopolstellung einzelner Hamburger Händler für das 16. Jahrhundert feststellen.⁸⁴⁶ Wie in den Kapitel III.1.1.3. sowie III.3.1.3. dargestellt wurde, führen auch Schiffer und Händler anderer Hansestädte sowie nicht-hansischer Städte zu den nordatlantischen Inseln. Speziell für Island sind hierbei nicht wenige Konflikte bekannt, die zwischen hansischen und nicht-hansischen Händlern sowie zwischen hansischen und hansischen Händlern ausgetragen wurden. Diese sind hier in einer Übersicht zusammengestellt.⁸⁴⁷

⁸⁴² Vgl. Kapitel I.4.6.

⁸⁴³ Siehe Kapitel III.1.1.

⁸⁴⁴ Siehe Kapitel III.3.1.

⁸⁴⁵ Vgl. Kapitel III.2.1.

⁸⁴⁶ Siehe hierzu Kapitel III.1.2.

⁸⁴⁷ Siehe Anhang B | Tab. III.3.1. - A.

Anzumerken ist jedoch, dass für das 15. Jahrhundert die Informationen bezogen auf die von hansischen Händlern und Schiffen genutzten Handelsorte auf den nordatlantischen Inseln bisher recht spärlich sind.

Detaillierte Informationen über den tatsächlichen Ablauf und die Organisation des hansischen Handelsverkehrs auf den nordatlantischen Inseln sind vor allem aus dem 16. Jahrhundert erhalten. Die Nutzung von sogenannten Buden als Lager- und Aufenthaltsraum ist hinlänglich in Kapitel III.1.1. dargestellt. Aufgrund der Mehrfachnutzung der Handelsorte ist auch bei diesen Buden von einer Mehrfachnutzung durch Händler verschiedener Herkunft auszugehen. Ebenso teilten sich häufig Händler einer Stadt die Nutzung einer oder mehrerer Buden an bestimmten Handelsplätzen. Ein Unterschied zwischen den Shetland Inseln, die ab dem Jahr 1469 zum schottischen Königreich gehörten, und den Färöer Inseln sowie Island, welche dem norwegisch-dänischen Königreich angehörten, lässt sich bei der Vergabe von Handelslizenzen erkennen. Anders als auf den Färöer Inseln und auf Island mussten für die Shetland Inseln keine Handelslizenzen für bestimmte Häfen oder Handelsorte im Voraus durch die hansischen Händler erworben werden. Dafür waren hier, wie in Kapitel III.1.2. beschrieben, durchaus hohe Akziseabgaben für den Im- und Export von Gütern an die jeweiligen königlichen Bevollmächtigten zu zahlen.

Die Vergabe von Handelslizenzen für bestimmten Orte und Häfen auf Island oder den Färöer Inseln durch die norwegisch-dänische Krone ist ab spätestens dem Jahr 1468 fassbar und wurde in der Regierungszeit Friedrich II. verschärft. Diese Lizenzen vergab man jedoch nicht zwangsläufig jährlich neu, sondern mehrjährige Lizenzen waren durchaus üblich.⁸⁴⁸

Auf die verhandelten Güter wird ausführlich in den Kapiteln III.1.2., III.2.2. und III.3.2. eingegangen. Allgemein ist die Quellengrundlage hier sehr gering und grundsätzlich liegen erst aus dem 17. Jahrhundert einzelne, relativ stabile Daten zur Aus- und Einfuhr von Waren von und zu den nordatlantischen Inseln, vor allem durch Hamburg, vor. Es ist zu sagen, dass diese Zahlen durchaus sehr kritisch zu sehen sind. Dennoch wurden in den Kapiteln III.1.2. und III.3.2. Hochrechnungen zur Einfuhr shetländischer bzw. isländischer Waren nach Hamburg für einzelne Jahre des 17. Jahrhundert vorgenommen, jedoch dürfen diese Ergebnisse aufgrund der in den Kapiteln dargestellten Kritikpunkte lediglich als mögliche Tendenzen angesehen werden.

⁸⁴⁸ Siehe Kapitel III.3.1.

IV.1. Quellenmaterial

Das bildliche und schriftliche hansezeitliche Quellenmaterial, das sich mit Schifffahrt und Schiffbau beschäftigt, ist durchaus umfangreich. Auch ist eine Menge von Schriftquellen in den Archiven der unterschiedlichsten Hanse- und/oder Handelsstädte erhalten, die über die Schifffahrt dieser Städte innerhalb der Hansezeit Auskunft geben. Allerdings sind aufgrund dieser, auf die jeweiligen Städte fokussierten, Quellengrundlagen, wie schon Ernst Baasch im Jahr 1899 erkannten, keine allgemeingültigen Aussagen zu einer gesamthansischen Reederei bzw. Schifffahrt zu treffen.⁸⁴⁹ Daher ist es sehr schwierig, Aussagen zur Schifffahrt- und vor allem zum Schiffbau der Hansezeit auf Schriftquellen basierend vorzunehmen.

Ganz den in den Kapiteln I.4.1. und I.4.3. beschriebenen, städtischen Bestrebungen nach Beibehaltung politischer Unabhängigkeit innerhalb des Hansebundes folgend finden sich z.B. in den Beschlüssen der Hanserecesses zwar häufig Hinweise auf schiffahrtliche, schiffbauliche und seerechtliche Belange, konkrete Maßnahmen bzw. Vorgaben hierzu sind jedoch selten. Auch waren dies natürlich nur allgemeine Vorschläge und keine verpflichtenden Vorgaben für die einzelnen Städte.⁸⁵⁰ So gab es z.B. im Jahr 1412 Versuche, den Tiefgang und die Ladekapazitäten der Handelsschiffe zu limitieren sowie den Herstellungsort eines Schiffes durch Marken (Tekenen) der jeweiligen Hansestadt kenntlich zu machen.⁸⁵¹

Für das langfristige Funktionieren einer städteübergreifenden und überregionalen Handelschifffahrt ist die Erarbeitung, Ratifizierung und Durchsetzung umfassender gesetzlicher Regelungen durch alle an diesem Handel teilnehmenden Parteien zwingend notwendig. Ein verbindliches und klar strukturiertes hansisches Seerecht wurde jedoch erst im Jahr 1614 verabschiedet.⁸⁵² Natürlich bedeutet dies nicht, dass es vorher keine anerkannten Regelungen der Schiff- und Seefahrt durch die verschiedenen Hansestädte gab. Das Seerecht des Jahres 1614 steht hier lediglich am Ende einer langen Entwicklung.⁸⁵³ Die Grundlagen dieses Seerechts lagen zum einen in den Entwicklungen der Schiffs- und Wasserrechte einzelner Hansestädte zwischen dem 13. und 15. Jahrhundert, von denen als einige der ältesten Beiträge vor allem das Hamburger Schiffsrecht der Jahre 1294/96 sowie das Lübecker Schiffsrecht von 1299 hervorzuheben sind. Zum anderen lagen sie aber auch in nicht-hansischen Seerechten und Seerechtsgewohnheiten, wie den „Vonnese von Damme“ des 14. Jahrhunderts, den „Rôles d'Oléron“ des 13. Jahrhunderts und den

⁸⁴⁹ „Über den Umfang der Gesamthanderei [sic.] der Hanse haben wir keine Nachrichten, keine auch nur für einen Zeitpunkt“ (Baasch 1899, 1).

⁸⁵⁰ Baasch 1899, 1-6.

⁸⁵¹ „Vortmer uppe de ladinge unde buwinge der schepe is vorramet, dat men nen schip groter buwen schal, wen van hundert last heringes, unde dat de nicht deper ghan schullen, wan se geladen sin, dan 6 Lubesche elen deep, unde islik schip schal ghetekent sin vor unde achter by ghesworen wrakers, dar dat uppe der lastade steit, er dan id int water kumpt, myt der stat tekene, dar dat gebuwet is“ (HR I.6, n. 68 §41). Setzt man 1 Last Hering mit 1.8 metrischen Tonnen gleich ergeben sich für 100 Last Hering gleich 180 metrische Tonnen. Also sollten die Schiffe maximal 60 bis 90 Last Ladungsmenge aufweisen. Zu Umrechnung von Heringslast in metrische Tonne siehe Reißmann 1975, 404. Eine lübische Elle lag bei 0.575236 m (~ 0.6 m). Damit sollte der maximale Tiefgang bei ca. 3.6 m liegen. Zu Umrechnung von lübischen Ellen siehe Alberti 1957, 236. Die *Hansekogge*, ein originalgetreuer Nachbau des Bremer Schiffsfundes, hat einen Tiefgang von ca. 2.25 m. Die Ladungsmenge des Bremer Fundes lag bei ca. 80 metrischen Tonnen, also ca. 27 bis 40 Last. Somit hätte der Bremer Fund, der in das Jahr 1380 datiert, zumindest hypothetisch nach den Vorgaben des Jahres 1412 und bezogen auf die Lastzahl, mindestens die doppelte Größe haben können um sich noch unterhalb der Maximalgrenze der Vorgaben von 1412 zu bewegen. Zur Umrechnung von metrischen Tonnen in Last bzw. Kommerzlast siehe Kapitel I.4.6. Zur Tonnage des Bremer Fundes siehe Sauer 2003, 22.

⁸⁵² Landwehr 2003, 57f.

⁸⁵³ „Das Seerecht von 1614 ist indes keine singuläre Erscheinung, sondern es steht am Endpunkt einer über zweihundertjährigen Rechtssetzungstätigkeit“ (Landwehr 2003, 11).

so genannten Ordinancie des 14. Jahrhunderts.⁸⁵⁴ Aus diesen Grundlagen setzt sich schließlich das im 15. Jahrhundert entstandene Gotländische/Wisbysche Wasserecht zusammen, das im 16. Jahrhundert eine weite Verbreitung sowohl im Nordsee- als auch im Ostseeraum aufwies. Dieses fand selbst aber wiederum bei der Erarbeitung des hansischen Seerechts aus dem Jahr 1614 nur wenig Beachtung.⁸⁵⁵ Grundlegend ist bei den einzelnen hansestädtischen Regelungen zu See- und Wasserrechten eine Entwicklungstendenz zu beobachten, die von einer direkten und mannschaftsorientierten, hin zu einer abstrakteren händler- und ökonomieorientierten Sichtweise bzw. Auslegung der unterschiedlichen Seerechtsbegriffe führt.⁸⁵⁶

Bei einer Betrachtung der hansezeitlichen Schifffahrt ist neben dem Seerecht ebenfalls eine Beschäftigung mit den jeweiligen städtischen Archivalien, wie z.B. den Akzisebüchern, Zollregistern, Schiffslisten, Handelsregistern, privater und geschäftlicher Korrespondenz von Händlern, See- und Handelsrechten oder Schiffsbauvorgaben nötig, um konkretere Aussagen zu Schifffahrt und Seehandel einzelner Städte mit anderen Städten oder bestimmten Regionen zu erhalten.⁸⁵⁷

Neben der großen Anzahl der historischen Quellen muss hierbei jedoch auch das schiffbauliche bzw. seefahrerische Verständnis des Quellenverfassers betrachtet werden. Handelte es sich, wie z.B. im Fall des Brüning Rulves, um einen erfahrenen Seemann des 16. Jahrhunderts, kann seinen schiffstechnischen bzw. seemännischen Angaben sicher mehr Glauben geschenkt werden als einem seemännisch unkundigen städtischen Schreiber oder Händler, dessen Hauptaugenmerk eher auf wirtschaftlichen Punkten, wie dem Ladungswert bzw. dem Materialwert der Schiffe, lag.⁸⁵⁸ Darüber hinaus sind die historischen Archivalien der Städte selten vollständig und erlauben noch seltener eine detaillierte Betrachtung der Seehandels- und der schifffahrtstechnischen Entwicklung einer Stadt über einen mehrjährigen Zeitraum hinweg.⁸⁵⁹ Auch spielt die Datierung der unterschiedlichen, wissenschaftlich auswertbaren Schriftquellen eine wichtige Rolle, da es, wie schon Carsten Jahnke für den Koggenbegriff klar herausgearbeitet hat, durchaus nicht unproblematisch ist gleiche bzw. ähnliche Begriffe aus verschiedenen Quellen unterschiedlicher Zeitstellungen auch thematisch gleichzusetzen.⁸⁶⁰ Als Beispiel sei hier der Begriff Holk bzw. Hulk genannt. Bezeichnen Schriftquellen des Hoch- und Spätmittelalters sowie der Frühen Neuzeit noch ein mittelgroßes bis großes gesegelttes Handelsschiff als Holk bzw. Hulk, wird spätestens ab dem 19. Jahrhundert ein außer Dienst gestelltes, abgetakeltes Schiff ohne Maschinenanlagen als Holk bzw. Hulk bezeichnet. Diese Schiffe dienten anschließend oft als Lager-, Gefängnis- oder Lazarettsschiff und in modernen Zeiten auch als Wohn- und/oder Hotelschiff.⁸⁶¹

Aus den genannten kritisch zu bewertenden Gründen, wie Menge der Quellen, Intention der Verfasser, Vergleichbarkeit des Quelleninhalts, Datierung der Quellen und auch Erhaltungszustand derselben, muss eine solche Betrachtung letztendlich immer tendenziell bleiben.

⁸⁵⁴ Die „Ordinancie“ wurde auch „Ordinacie de cooplude unde scippers mit malkandern holden“ genannt. Vonnese bedeutet Urteilsfindung. Vgl. Landwehr 2003, 13f.

⁸⁵⁵ Landwehr 2003, 71.

⁸⁵⁶ Friedland 1995b, 265. „Die Entwicklung der Seerechte lässt sich somit verfolgen von den deskriptiven Gewohnheitsrechten, die in der Praxis auftretenden Fälle regeln und damit Realität widerspiegeln zu präskriptiven Gesetzestexten, die sowohl von der Obrigkeit erwünschtes Wohlverhalten vorschreiben als auch Fehlverhalten unter disziplinierende Strafen stellen“ (Deggim 1999, 37).

⁸⁵⁷ Da es hierfür einer weitreichenden, detaillierten und umfangreichen - jedoch in dieser Studie nicht leistbare - Bearbeitung der städtischen Archivalien verschiedener Hansemitglieder bedarf, wurde dem Thema der vorliegenden Studie folgend, eine solche Bearbeitung in Kapitel II.2.3. exemplarisch für die bereits zusammengestellten Händlerlisten des Hamburger Nordatlantikhandels der Späthansezeit dargestellt.

⁸⁵⁸ Zu Brüning Rulves siehe Focke 1916, 91-144. Siehe weiterhin Weski 1999, 102f.

⁸⁵⁹ Siehe hierzu z.B. Wolf 1986, 3-7 und Weski 2002, 151-159.

⁸⁶⁰ Jahnke 2011, 305.

⁸⁶¹ Siehe Hagedorn 1914, 41-56 und Gebauer/Krenz 1994, 126.

Die genannten fassbaren Quellen einer Zeitstellung umfassen neben Schriftquellen auch bildliche Quellen und plastische Objekte, welche ebenfalls tendenzielle Aussagen zu bestimmten Themen zulassen. Die städtischen Siegel bilden hier, bezogen auf die Schifffahrt und den Schiffbau der Hansezeit, ein konkretes Beispiel. Ebenso sind Altar- und Wandbilder sowie kirchliche Weihgaben, Buchmalereien, Tischgeschirr und historische Schiffsmodelle hierzu zu zählen. Auch sind historische See- sowie Landkarten als Quellen anzusehen.

Bei den städtischen Siegeln handelte es sich um eine Art Stempel, mit dem offizielle Dokumente einer Stadt besiegelt wurden. Daher hatten neben einem Schriftzug, der den Namen der Stadt kenntlich machte, auch die dargestellten Bilder auf den Siegeln immer einen stadtypischen Charakter. Die Siegel sind damit sehr ähnlich einem heutigen Stadtwappen zu betrachten. Bei Städten mit einer ausgeprägten Verbindung zu See- und Schifffahrt finden sich daher häufig Schiffsdarstellungen auf den jeweiligen Siegeln. Noch heute zeigt z.B. das Wappen der Stadt Kiel ein stark stilisiertes schwarzes Boot auf einem weißen holsteinischen Nesselblatt, welches wiederum auf rotem Untergrund liegt.⁸⁶² Dieses Wappen folgt damit einer Darstellungstradition, welche schon auf einem Kieler Vierpfeningstück des 14. Jahrhunderts zu sehen ist. Auch auf einem Kieler Prunksiegel selbiger Zeitstellung findet sich eine ähnliche Darstellung.⁸⁶³ Allerdings ist das Schiff auf diesem Siegel weniger stilisiert dargestellt als dies im heutigen Kieler Stadtwappen der Fall ist. Man erkennt jedoch am Bug deutlich ein Wappen mit dem genannten Holsteiner Nesselblatt.⁸⁶⁴

Vergleichbare Siegelbilder des 13. und 14. Jahrhunderts, die Schiffe darstellen, finden sich in vielen nord- und westeuropäischen Städten des Spätmittelalters. Die Vermutung, dass diese offiziellen Siegel konkrete Schiffstypen ihrer Zeit darstellen und damit einen detaillierten Blick auf verschiedene hansezeitliche Schiffstypen erlauben, ist auf den ersten Blick nachvollziehbar.⁸⁶⁵ Hierbei sind jedoch mehrere Kritikpunkte zu beachten, die diese Ansicht schnell relativieren. So handelt es sich zum einen um künstlerisch gestaltete Objekte, deren unbedingte realitätsnähe daher nicht vorausgesetzt werden kann. Zum anderen stellen diese Siegel immer auch eine bestimmte politische Intention ihrer Auftraggeber dar und sind daher ebenfalls nicht als objektive, realistische Darstellung zu werten.⁸⁶⁶ Darüber hinaus geben die Siegel selbst nur selten Auskunft über die auf ihnen abgebildeten Schiffe.⁸⁶⁷ Daher sind Typenbenennungen von Schiffsdarstellungen auf Siegeln hauptsächlich in Quellen zu finden, welche wiederum die Siegel selbst beschreiben.⁸⁶⁸

Es bleibt also durchaus anzuzweifeln, ob die Beschreibung eines Siegels dem ursprünglich dargestellten Schiffstyp gerecht wird oder eher der Vorstellung des Beschreibenden entspricht, welchen Typ dieses Schiff eventuell darstellen mag. Dabei ist auch wieder der schon genannte Kritikpunkt des seemännisch unkundigen Betrachters zu beachten.⁸⁶⁹ Die Datierung eines Siegels und die Datierung der Beschreibung, welche das auf dem Siegel abgebildete Schiff benennt, sind ebenfalls kritisch zu betrachten. So geht z.B. die Benennung der Schiffsdarstellung im bekannten Stralsunder Stadtsiegel des Jahres 1329 als Kogghen auf eine Urkunde zurück, die in das Jahr 1483

⁸⁶² Siehe <http://www.kiel.de/kultur/stadtgeschichte/stadtwappen/index.php> (Stand April 2017).

⁸⁶³ Walther 1991, 38-40.

⁸⁶⁴ Siehe hierzu Walther 1991, 39 und 40.

⁸⁶⁵ Ellmers 2002, 160-164.

⁸⁶⁶ Vgl. LMA VII (1995) 1848-1850 s.v. Siegel (J. Spiegel).

⁸⁶⁷ Eine Ausnahme hierzu findet sich z.B. auf dem Siegel der englischen Stadt New Shoreham. Auf diesem Siegel das in das Jahr 1285 datiert wird das dargestellte Schiff als Holk (HULCI) bezeichnet. Freundliche Mitteilung von Christian Peplow (Historisches Seminar der CAU zu Kiel). Siehe auch Weski 1999, 100f.

⁸⁶⁸ Weski 1999, 99.

⁸⁶⁹ So sind Quellen überliefert in denen ein und dasselbe Schiff sowohl als Kogge als auch als Holk angesprochen wird. Siehe Weski 2002, 148.

datiert.⁸⁷⁰ Es ist jedoch nicht vorauszusetzen, dass die Benennung des Schiffes in der genannten Urkunde in irgendeiner Weise mit jener Vorstellung dieses Schiffstyps zu vereinbaren ist, wie sie bei der Erschaffung des Siegels 154 Jahre zuvor vertreten wurde. Dennoch basiert hauptsächlich auf dieser urkundlichen Benennung die Interpretation des Bremer Fundes als Schiffstyp Kogge, obwohl dieser Fund wiederum knapp 100 Jahre älter ist als die Urkunde zum Stralsunder Siegel. Wie gezeigt werden konnte, bilden städtische Siegel einen großen Pool zeitgenössischer Schiffsdarstellungen des 13. und 14. Jahrhunderts. Sie sind aber in ihrer künstlerischen Ausführung und historischen, schriftlichen Beschreibung oft sehr kritisch zu bewerten. Die Eignung dieser Darstellungen, gerade in Verbindung mit den entsprechenden Schriftquellen, zum Nachweis historischer Schiffstypen scheint daher nach einer kritischen Betrachtung kaum gegeben. Vor allem schiffbauliche Details, die über allgemeine Beobachtungen wie die Anzahl der Masten, die allgemeine Form des Rumpfes, die Art der Steuerung (Seitenruder- oder Heckruder) bzw. das Vorhandensein von Decksaufbauten (Achter- oder Vorderkastell) hinausgehen, lassen sich auch durch eine noch so detaillierte Betrachtung der Siegelbilder nicht erfassen. Oder anders gesagt: Je detaillierter die schiffbauliche Analyse der auf Siegeln dargestellten Schiffe ist, desto anfälliger wird diese Analyse für die oben genannten Kritikpunkte.

Auch bei der Betrachtung von Schiffsdarstellungen auf Altar- und Wandbildern, in Buch- und Kartenmalereien oder auch auf Tischgeschirr stößt man unweigerlich auf dieselben Kritikpunkte wie für die hansezeitlichen Siegelbilder. Es ist hierbei also nicht ohne weiteres von Darstellungen auszugehen, die einer historischen Realität entsprechen. Jedoch können diese Darstellungen, mehr noch als die Siegelbilder, durchaus Hinweise auf einzelne Aspekte der Schifffahrt und ihrer Entstehungszeit, wie das Be- und Entladen von Waren, Kleidungsstile der Seeleute oder auch schiffbauliche Tätigkeiten, liefern.⁸⁷¹

Hölzerne Schiffsmodelle sind, zumindest in Nordeuropa, ein Phänomen, das ab der Frühen Neuzeit belegt ist.⁸⁷² Für die Zeit vor dem 16. Jahrhundert sind mit dem Ebersdorfer Modell aus dem Jahr 1400 und dem etwa zeitgleichen Mataró Modell lediglich zwei Schiffsmodelle erhalten.⁸⁷³ Schiffsmodelle als Votivgaben, Schenkungen oder auch Konstruktionshilfen beim Schiffbau fanden spätestens ab dem 17. Jahrhundert eine weite Verbreitung und Anwendung.⁸⁷⁴ Da es sich um Modelle handelt, spielt natürlich bei ihrer Interpretation der Erhaltungszustand eine bedeutende Rolle. Auch geben sie nur ansatzweise Auskunft über das zeitgenössische Leben auf diesen Schiffen. Je nach Detailgenauigkeit erlauben Schiffsmodelle einen guten Einblick vor allem in den Schiffbau ihrer Entstehungszeit sowie den seemännischen Umgang mit ihren realen Vorbildern. Zu Schiffsmodellen als Votivgaben und Schenkungen ist anzumerken, dass die Genauigkeit dieser Modelle bis in das 19. Jahrhundert hinein in ihrer Ausführung durchaus kritisch zu sehen ist. Häufig hatte hier das optisch Reizvollere, wie Bewaffnung und Takelage, Vorrang in der Ausführung.⁸⁷⁵ Sogenannte Halb- und Vollmodelle waren dagegen seit dem 16. Jahrhundert im Schiffbau beliebt, da man die Proportionen der Spanten, des Rumpfes, der Kimmung etc. direkt vom Modell auf die realen Maße übertragen konnte. Abhängig vom Erhaltungszustand dieser Modelle lassen sich teilweise auch die Decksaufbauten und die Innenkonstruktionen der Schiffe ablesen.⁸⁷⁶

⁸⁷⁰ „Unser Stad Sigel ghenomed den kogghen“ (Weski 2002, 146f.).

⁸⁷¹ Siehe hierzu einige Beispiele z.B. bei Ellmers 2003, 162-193.

⁸⁷² Timmermann 1979, 28.

⁸⁷³ Siehe Christensen/Steusloff 2012.

⁸⁷⁴ Siehe Timmermann 1979, 42f. und Steusloff 2003, 13f.

⁸⁷⁵ Steusloff 2003, 8-12.

⁸⁷⁶ Zu Halb- und Vollmodellen (auch Halbklotz- und Klotzmodelle genannt) siehe Timmermann 1979, 42-44.

Als weitere Quellen seien noch historische Karten, Landesbeschreibungen und Segelanweisungen genannt.⁸⁷⁷ Auch hier ist eine kritische Betrachtung unumgänglich. Die ältesten Segelanweisungen des nordeuropäischen Raumes datieren, zumindest für die Ostsee, in das 13. Jahrhundert.⁸⁷⁸ In einem hansezeitlichen Seebuch, das um das Jahr 1470 datiert, findet sich eine Zusammenstellung verschiedener Segelanweisungen für ein Seegebiet, das von Cadíz (Spanien) bis Reval (heute Tallinn/Estland) reichte, jedoch nicht den nordatlantischen Raum mit einschloss.⁸⁷⁹ Diese Segelanweisungen ermöglichten die grobe Orientierung der Seefahrer an Landmarken, Seezeichen, Lotungstiefen, Bodenbeschaffenheit des Meeresgrundes oder auch örtlichen Strömungen. Die genannten Anweisungen setzten häufig die unmittelbare Nähe oder zumindest Sichtweite von Land voraus. Für unerfahrene oder mit dem Seegebiet wenig vertraute Seefahrer konnten sich daher bei schlechter Sicht, Unwetter, submarinen Sedimentverschiebungen oder/und dem Verlust von Landmarken sehr schnell ernsthafte Probleme ergeben.⁸⁸⁰

Wollten Hochseefahrten mit Hilfe von Segelanweisungen unternommen werden, setzte das wiederum die Nutzung eines Kompasses voraus und ebenso auch die Fähigkeit des Steuermannes, nötigenfalls nach den Gestirnen zu navigieren. Der Kompass als Navigationshilfe lässt sich jedoch erst ab der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts auf Hanseschiffen nachweisen.⁸⁸¹ Skandinavische Seeleute nutzten dagegen den Kompass bereits nach dem Jahr 1300, während englische Seefahrer spätestens ab 1400 damit navigierten.⁸⁸² Der Gebrauch von weiteren Navigationsinstrumenten zur nautischen Positionsbestimmung, wie Jakobstab, Astrolabium oder Seekarten, kam im Hanseraum erst ab dem 16. Jahrhundert auf.⁸⁸³ Generell erschien das erste umfassende Handbuch zur seemännischen Navigation im europäischen Raum erst im Jahr 1574.⁸⁸⁴

Vor allem die Niederländer waren in dieser Zeit Vorreiter bei der Produktion von Seekarten. So wurde eines der ersten niederländischen Segelhandbücher mit Seekarten, „De Kaert van der Zee“, im Jahr 1532 in Amsterdam veröffentlicht und bis in das 17. Jahrhundert waren niederländische Kartographen, wie Jan van Hoirne, Cornelis Anthoniszoon oder Lucas Janszoon Waghenar, sowie die Nutzung ihrer Segelhandbücher im nordwesteuropäischen und Ostseeraum führend.⁸⁸⁵ Grundsätzlich bieten diese Seekarten ein sehr gutes Abbild des nautischen Wissens ihrer Zeit über z.B. die Lage und Bezeichnung von Hafenzufahrten, sichere Ankerplätze, Wassertiefen und marine Hindernisse in einzelnen Seegebieten.⁸⁸⁶ Allerdings war die praktische Anwendung dieser frühen Segelhandbücher mit integrierten Seekarten aufgrund ihrer hohen Kosten eher gering. Ein Punkt, der jedoch schnell erkannt und in der Folge durch Verkleinerung der Karten sowie Straffung der in ihnen enthaltenen Informationen korrigiert wurde.⁸⁸⁷

⁸⁷⁷ Siehe hierzu auch Kapitel IV.3.

⁸⁷⁸ Zwick 2014, 196.

⁸⁷⁹ Schnall 2003, 34 und Sauer 2018 (unpubl.).

⁸⁸⁰ In schwierigem Fahrwasser kamen häufig auch Lotsen zum Einsatz. Ein Lotsenzwang ist für das Jahr 1447 in den Hanserecessen nachzuweisen. Siehe Ewe 1998, 203.

⁸⁸¹ Schnall 1989, 73.

⁸⁸² Schnall 2003, 38.

⁸⁸³ Schnall 2003, 39. Zum Umgang mit Astrolab, Jakobsstab und anderen Navigationsinstrumenten wie Quadrant, Davisquadrant, Spiegelsextant und Oktant siehe Meyer 1981, 41-44.

⁸⁸⁴ Der Verfasser war ein englischer Gastwirt namens William Bourne. Ab 1578 war dieses Buch auch im hansischen Raum verfügbar. Siehe Sauer 2018 (unpubl.).

⁸⁸⁵ Ewe 1998, 203f. Später drängten dann zunehmend genauere Karten englischer und französischer Produzenten auf den Markt. Die Geschichte der Kartographie mit Schwerpunkt Ostseeraum und unter dem Aspekt einer kulturanthropologischen Analyse der Karten sowie ihrer Darstellungstraditionen wurde zuletzt durch Till Kühl in einer Masterarbeit herausgearbeitet. Siehe Kühl 2017 (unpubl.).

⁸⁸⁶ Siehe hierzu auch Kapitel IV.3.

⁸⁸⁷ Siehe hierzu Sauer 2018 (unpubl.).

Historische Landesbeschreibungen der nordatlantischen Inseln erlauben einen weiteren Einblick in seefahrerische Aspekte der sie umgebenden Gewässer.⁸⁸⁸ Hierbei ist zwischen unterhaltsamen Reisebeschreibungen des 16./17. Jahrhunderts und den späteren etwas objektiveren Berichten z.B. eines John Brand, Jørgen Landt oder Poul Løvenørn zu unterscheiden.⁸⁸⁹ Grundsätzlich sind aber auch bei der Arbeit mit historischen Berichten, unabhängig von den möglichen Intentionen der Verfasser, die Aussagen und Fakten in diesen Beschreibungen kritisch zu hinterfragen und nicht als unumstößliche Fakten anzusehen.

Eine weitere hier abschließend zu nennende Quellengattung ist der archäologische Fund.⁸⁹⁰ Hierzu sei noch einmal auf das grundlegende Problem der für die Zeitspanne des Spätmittelalters und der Frühen Neuzeit sowie der in dem Gebiet der Nord- und Ostsee relativ geringen Fundmenge an frühneuzeitlichen Schiffwracks und damit auch deren weiteren Fundkontexten wie Ladung, Interieur etc. verwiesen.⁸⁹¹ Möchte man nun dennoch Aussagen zu schiffbaulichen und schifffahrts-technischen Entwicklungen treffen, macht es dieses Problem nötig, großflächige Vergleichsregionen, langfristige Vergleichszeiträume und grundlegende allerdings nicht zu spezialisierte Vergleichsparameter zu definieren.⁸⁹²

Mike Belasus listet z.B. in seiner Dissertationsarbeit aus dem Jahr 2014 die insgesamt recht hohe Zahl von 60 neuzeitlichen Wrackfunden als Vergleichsfunde für zwei von ihm bearbeitete Schiffsfunde des 18. Jahrhunderts (Poel 11 und Hiddensee 12) in den Küstengewässern Mecklenburg-Vorpommerns, also der südlichen Ostsee, auf. Seine Vergleichsfunde stammen aus dem gesamten Ostseegebiet bis zum Skagerrak. Diese wurden wiederum, wie auch der Wrackfund Poel 11 und Hiddensee 12, in Klinkerbauweise und mit Hölzern, welche aus dem Gebiet der nördlichen Ostsee stammen, erbaut. Damit weisen sie also zwei spezialisierte Vergleichsparameter und eine großräumige, aber klar limitierte Vergleichsregion auf.

Betrachtet man nun die Tatsache, dass die Datierung dieser Vergleichsfunde eine Spanne von 500 Jahren vom 15. bis zum 19. Jahrhundert zeigt, relativiert sich die zuerst hohe Anzahl von 60 Schiffsfunden deutlich auf durchschnittlich zwölf Schiffsfunde pro Jahrhundert im gesamten Gebiet der Ostsee mit diesen Vergleichsparametern.⁸⁹³ Damit unterstreicht dieses Beispiel das genannte Problem einer mengenmäßig häufig unzureichenden und damit statistisch schlecht auswertbaren bzw. aussagekräftigen Anzahl von Wrackfunden einer bestimmten Zeitspanne von z.B. 100 Jahren in einer bestimmten Region.

Ein weiteres Beispiel hierfür findet sich auch in einer Arbeit von Thomas Förster. Dieser listet in seinem im Jahr 2009 erschienenen Werk „Große Handelsschiffe des Spätmittelalters“ die Zahl von insgesamt etwa 136 Vergleichsfunden für genau die gleichen Schiffsfunde (Poel 11 und Hiddensee 12) auf wie sie auch Belasus bearbeitet hat. Allerdings findet Förster seine Vergleiche im gesamten Bereich der Nord- und Ostsee. Die Vergleichsregion ist somit sehr großflächig und reicht von Norwegen bis Nordfrankreich und von England bis nach Finnland.⁸⁹⁴ Anders als Belasus nutzt Förster als spezialisierte Vergleichsparameter die sogenannte westeuropäisch-friesische, nordische und eine hybride Schiffbautradition aus den beiden erstgenannten Formen.⁸⁹⁵

⁸⁸⁸ Siehe hierzu auch Kapitel IV.3.

⁸⁸⁹ Siehe hierzu auch Kapitel III.1.; III.2.; III.3.

⁸⁹⁰ Siehe hierzu auch Kapitel I.4.2.

⁸⁹¹ Siehe hierzu auch Kapitel I.4.3.

⁸⁹² Je mehr und je spezialisierter die Vergleichsparameter sind desto kleiner wird die auswertbare Menge an Schiffsfunden.

⁸⁹³ Zu diesen Angaben siehe Belasus 2014, 51ff. und 345-396.

⁸⁹⁴ Vgl. Förster 2009, 303-332.

⁸⁹⁵ Siehe Förster 2009, 258f.

Unabhängig von der sehr kritisch zu sehenden Zuweisung von Schiffsfunden zu unterschiedlichen, wiederum kritisch zu sehenden, regionalen Schiffsbautraditionen unterstreichen auch Försters Vergleichsfunde das Grundproblem einer zu geringen Menge an Schiffsfunden einer bestimmten Zeitstellung und Region. So erstreckt sich bei Förster die Datierungspanne der 136 Schiffsfunde ebenfalls über 500 Jahre, jedoch vom 12. bis zum 16. Jahrhundert.⁸⁹⁶ Damit ergibt sich die eher geringe Menge von durchschnittlich 27 Wrackfunden pro Jahrhundert für das gesamte Vergleichsgebiet der Nord- und Ostsee.

Interessant ist hierbei die Tatsache, dass beide Autoren in ihren jeweiligen Arbeiten ein und dieselben Schiffsfunde - Poel 11 und Hiddensee 12 - als Grundlage nutzen. Neben dem beschriebenen Problem der generell zu geringen Mengen von Wrackfunden einer bestimmten Zeitspanne zeigen beide Arbeiten aufgrund ihrer gleichen Ausgangslage auch deutlich ein Problem innerhalb der schiffsarchäologischen Forschung. So ist die Diskussion innerhalb der Schiffsarchäologie über die Definition, Herkunft und Entwicklung verschiedener Schiffsbautraditionen ein bis heute nicht befriedigend gelöstes Problem. Natürlich geht dieses Problem auch auf einen Mangel an vergleichbaren Schiffsfunden zurück. Anders als Belasus stützt sich Förster in seiner Arbeit dezidiert auf die Zuweisungen der Wrackfunde zu diesen sehr kritisch zu sehenden Schiffsbautraditionen.⁸⁹⁷

Die Analysen der von Förster als Schiffsfunde des 14. Jahrhunderts und von Belasus als Schiffsfunde des 18. Jahrhunderts definierten Wracks Poel 11 und Hiddensee 12 unterstreichen nochmals deutlich die, oben herausgearbeitete, Notwendigkeit einer kritischen Bewertung aller zur Verfügung stehender historischer und naturwissenschaftlicher Quellen, um einen Wrackfund oder Wrackfundkomplex direkt auszuwerten und anschließend übergreifende, jedoch immer auch tendenzielle Aussagen dazu treffen zu können.

⁸⁹⁶ Er nennt jedoch auch vereinzelt Wrackfunde bzw. Schiffsholzfund des 17. Jahrhunderts. Vgl. Förster 2009, 17 und 303-332.

⁸⁹⁷ Förster 2009, 258-260 und 303-332.

IV.2. Schiffbau und Seemannschaft im Hanseraum

Die durchschnittliche Ladungsmenge von hansischen Handelsschiffen auf Shetlandfahrt im 16. Jahrhundert lag bei circa 40 Last und auf Islandfahrt bei etwa 60 Last.⁸⁹⁸ Beide Durchschnittsangaben verringerten sich sehr wahrscheinlich im 17. Jahrhundert.⁸⁹⁹ Über das 15. Jahrhundert finden sich für die Fahrt zu den nordatlantischen Inseln leider keine nutzbaren Angaben. Die genannten Lastzahlen erlauben jedoch keine eindeutigen Rückschlüsse über schiffbauliche Details, wie etwa Mastzahl oder die Ausmaße der Schiffe. Eine Argumentation hierzu basierend auf überlieferten Schiffstypenbezeichnungen ist durchaus kritisch zu sehen.⁹⁰⁰

Versucht man dennoch konkretere Aussagen zum Aussehen der Handelsschiffe vorzunehmen und stützt sich hierbei auf die genannten durchschnittlichen Lasten der Handelsschiffe, stößt man schnell auf unterschiedliche, mögliche Schiffstypen. So fanden sich z.B. für Bremen im 16. Jahrhundert Bezeichnungen wie Boot, Bojer, Kravel⁹⁰¹ und Fleute, deren Durchschnittsgrößen durchaus im Bereich der genannten Lastzahlen lagen.⁹⁰² Da es sich wiederum bei den oben genannten Lastangaben um Durchschnittszahlen handelte, liegt es in der Natur der Sache, dass sowohl von größeren als auch kleineren Schiffe auszugehen ist, die ebenfalls im Handel mit den nordatlantischen Inseln verkehrten. Konkrete Maßangaben zu diesen Schiffen sind daher schwerlich zu bestimmen und bleiben letztendlich immer theoretisch. So sollen z.B. Bojer im 16. Jahrhundert ca. 20 m lang, 6 bis 7 m breit sowie ca. 3 m hoch gewesen sein und wiesen bei einer Durchschnittslast von 45 Last mindestens 1.5 bis 2 Masten auf.⁹⁰³ Allerdings konnten bei diesem Schiffstyp auch über 100 Last erreicht werden.⁹⁰⁴ Das Boot soll dagegen im 16. Jahrhundert um die 3 Masten sowie durchschnittlich 60 bis 70 Last bei einer Länge von ca. 30 m und einer Breite von ca. 7 m aufgewiesen haben.⁹⁰⁵ In beiden Fällen besaßen diese Schiffstypen also zwischen 1.5 bis maximal 3 Masten. Kravele sollen dagegen meist um die 100 Last und 3 Masten aufgewiesen haben. Sie werden demnach also größer als Boote und Bojer gewesen sein, wogegen Fleuten ab dem späten 16. Jahrhundert wiederum um die 70 Lasten und mehr bei ebenfalls bis zu 3 Masten aufwiesen.⁹⁰⁶ Letztendlich sind genaue Angaben über Masse und Aussehen der Handelsschiffe nicht befriedigend zu verifizieren. Aufgrund der weiten Spannweite möglicher Schiffstypen und der ebenso großen Varianz innerhalb der Ladungsgröße derselben und damit auch der Schiffsgröße kann hier keine allgemeingültige Aussage über Aussehen, Maße, Ladungsgröße, Takelage oder Mastanzahl von hansischen Handelsschiffen im Nordatlantikhandel dargestellt werden.

Bezogen auf die genannten Durchschnittswerte der Traglast der Schiffe im Island- und Shetlandhandel im z.B. 16. Jahrhundert von 40 bis 60 Last ist also lediglich zu bemerken, dass ein

⁸⁹⁸ Zur Maßangabe Last siehe Kapitel I.4.6.

⁸⁹⁹ Siehe hierzu Kapitel I.4.6.; III.1.2 und III.3.2.

⁹⁰⁰ Siehe hierzu auch Kapitel I.4.3. und IV.1.

⁹⁰¹ Bei dieser Bezeichnung bleibt unklar ob es sich um einen eigenen Schiffstyp oder aber um eine Beschreibung der Bauform des Schiffes handelt. Zur Kraweelbauweise siehe McCarthy 2005, 63-85. Zu anderen Schiffsbauweisen siehe auch Steffy 2012, 100-127; Crumlin-Pedersen 2004, 37-64 und Hocker 2004, 65-95.

⁹⁰² Helm 1955, 185-190; Weidinger 1997, 357-360. An Arbeiten über die Bestimmung, Beschreibung und Aufzählung einzelner Schiffstypen mangelt es nicht. Eine der neuesten Arbeiten hierzu mit dem Titel „Schiffahrt, Hanse und Europa im Mittelalter. Schiffe am Beispiel Hamburgs, europäische Entwicklungslinien und die Forschung in Deutschland“ wurde von Reinhard Paulsen im Jahr 2016 vorgelegt.

⁹⁰³ Als Aderthalbmast wurden zumindest im 19. und frühen 20. Jahrhunderts kleinere Segelschiffe mit einem Großmast und einem kleineren weit hinten am Schiff stehenden Besan- bzw. Treibermast bezeichnet. Siehe hierzu: Middendorf 1903, 18 und 199f.

⁹⁰⁴ Weidinger 1997, 357-358; Hagedorn 1914, 92.

⁹⁰⁵ Weidinger 1997, 360.

⁹⁰⁶ Zu diesen Angaben siehe Helm 1955, 189f. und Weidinger 1997, 360f.

durchschnittliches, hansisches Händlerschiff dieser Zeit im Nordatlantikhandel offenbar zwischen 20 und 30 m Länge sowie 6 bis 7 m Breite aufwies und 1.5 bis 2 Masten hatte.

Damit unterschieden sich jedoch die hansischen, im Nordatlantikhandel eingesetzten Schiffe nicht von jenen in anderen Seegebieten eingesetzten Schiffen. Gravierende schiffbauliche Differenzen etablierten sich im nordatlantischen Raum in der zivilen Seefahrt wohl erst mit dem in der arktischen See vorgenommenen Walfang.⁹⁰⁷ In den folgenden Kapiteln soll daher nicht detailliert auf den Schiffbau dieser Zeit eingegangen werden. Lediglich zum Verständnis archäologischer Funde und Befunde werden bei Bedarf weitergehende schiffbauliche Angaben hierzu ausgeführt.⁹⁰⁸ Aus den Mengen an seerechtlichen Vorschriften und Regelungen, die durch hansezeitliche See- und Wasserrechte, hansestädtische Seebücher, Schiffslisten, Rechnungsbücher etc. überliefert sind, können wiederum Rückschlüsse über Mannschaftsstrukturen und allgemein das Leben an Bord eines hansischen Handelsschiffes des uns hier beschäftigenden Zeitraumes gezogen werden. Auf Handelsschiffen dieser Zeitstellung kann, zumindest im Nordatlantikhandel, die Anzahl von 10 bis 20 Seeleuten angenommen werden.⁹⁰⁹ Die Anzahl differierte natürlich je nach Größe des Schiffes.⁹¹⁰ Die Mannschaft war klar strukturiert und nur diese, nicht die Anzahl der mitreisenden Händler soll im Folgenden betrachtet werden.⁹¹¹ Aus dem Lebensbericht des Bremer Seefahrers Brünig Rulves, der seine Fahrzeit zwischen den Jahren 1537 bis 1580 beschreibt, sind diese Strukturierung und die damit verbundenen seemännischen Berufe klar ersichtlich.⁹¹² So gab es neben dem Schiffer (Kapitän) und dem Sturmann (Steuermann) häufig auch den Schymann⁹¹³, den Hovetbootsmann (Oberbootsmann), den Shipmann⁹¹⁴ (Matrose), den Bootsmann (Matrose), den Schryffeyne⁹¹⁵ (Schreiber), den Koch und den Putker (Schiffsjunge). Darüber hinaus fuhren nicht selten auch Schiffszimmermänner⁹¹⁶, Bartscheerer/Chirurgi⁹¹⁷ und auch Schiffsprediger⁹¹⁸ auf den

⁹⁰⁷ Hierzu gehörten Verstärkungen der Außenhaut sowie der Spant- und Stevenkonstruktionen, vor allem im Bugbereich des Schiffes, um dem Eisdruck standzuhalten. Siehe Brinner 1913, 61f.

⁹⁰⁸ Detaillierte und durchaus kritische Arbeiten zum Schiffbau im Spätmittelalter und der Frühen Neuzeit aber auch zur Entwicklung des Schiffbaus und schiffbaulicher Details allgemein finden sich z.B. bei Belasus 2014, Adams 2013, Förster 2009, McCarthy 2005, Hocker/Ward 2004, Hutchinson 1994, Steffy 2012 und Timmermann 1979.

⁹⁰⁹ Vgl. Kapitel I.4.6. und II.2.3.

⁹¹⁰ Bernhard Hagedorn nennt für das 16. Jahrhundert für sogenannte Bojer von 50 Lasten die Zahl von 5 bis 6 Seeleuten. Für sogenannte Boote, bei einer Zahl zwischen 20 und 70 Last, nennt er die Menge von 14 bis 30 Seeleuten. Hagedorn 1914, 83 und 92f.

⁹¹¹ Siehe hierzu auch ausführlich Holterman 2018 (unpubl.).

⁹¹² Focke 1916, 91-144.

⁹¹³ Dieser war verantwortlich für Takelage und Schiffsgesät.

⁹¹⁴ Dies war ein Matrose mit mehr seemännischer Erfahrung als sie ein normaler Bootsmann besaß. Daher bekam ein Shipmann eine höhere Heuer als ein Bootsmann (Woywodt 1957 unpubl., 50).

⁹¹⁵ Dies war der Schiffsschreiber der auch als Rechnungsführer fungierte.

⁹¹⁶ Ob dieser auch andere seemännische Arbeiten übernahm kann nicht geklärt werden. Auch ist unklar ob der Schiffszimmermann für das in Kapitel I.4.7. beschriebene „eintonnen“ von Frischfisch auf den nordatlantischen Inseln verantwortlich war oder ob hierfür extra ein Böttcher mit an Bord genommen wurde.

⁹¹⁷ Der Begriff Bartscheerer/Chirurgi ist in keiner Weise mit dem heutigen Arztbegriff gleichzusetzen. Er muss vielmehr im zeitlichen Zusammenhang gesehen werden und bezeichnet lediglich eine Person mit einem grundlegenden und rudimentären, medizinischen Wissen. Ein Schiffer hatte für eine angemessene medizinische Versorgung seiner Crew zu sorgen. Auch wurden die Kosten einer medizinischen Versorgung vom Schiffer bzw. den Schiffsreedern übernommen. Siehe Landwehr 2003, 37 und 51.

⁹¹⁸ Es ist nicht eindeutig ob es sich hierbei um Geistliche handelte die auch als reguläres Mannschaftsmitglied anzusehen waren oder um mitfahrende Prediger, die bei Überfahrten für die geistige Erbauung der Reisenden und der Crew sorgten. So diente z.B. Lucas von Cöllen, der ab 1595 Hauptpastor der Hamburger St. Jacobi Kirche war, vorher als Schiffsprediger auf der Fahrt nach Island (Achelis 1937, 168-169). In der „Oeconomischen Encyclopädie“ von J.G. Krünitz (erschieden zwischen 1773 und 1858) werden unter dem Stichwort „Schiffsgeistlicher“ dieselben wenig schmeichelhaft unter anderem als „banquerotte Schneider und dergleichen Leute, welche lesen und Psalmen singen konnten“ bezeichnet. Der Eintrag bezieht sich jedoch auf die Schiffsgeistlichen niederländischer Kriegsschiffe. Auf englischen und französischen Kriegsschiffen seien damals ebenfalls Missionare, allerdings von höherer Bildung, anzutreffen gewesen.

Schiffen. Abgesehen von Kapitän und Steuermann war die Anzahl der restlichen Crewmitglieder je nach Größe und Heuer der Mannschaft schwankend.

Anders als der Schiffer oder die Schiffsreeder, die fast immer das Bürgerrecht einer bestimmten Handelsstadt besaßen, konnten die Mannschaftsmitglieder, wie dies auch heute noch der Fall ist, durchaus aus verschiedenen Städten stammen oder auch unterschiedlicher Nationalität sein.⁹¹⁹

Die Versorgung der Mannschaft und der weiteren Reisenden mit Lebensmitteln wurde überwiegend durch mitgeführten oder am Handelsort gekauften Proviant besorgt. Dennoch gibt es auch Berichte über den Fang und die Zubereitung von frischem Seefisch.⁹²⁰ Krankheiten und Verletzungen werden wohl relativ häufig gewesen sein, auch wenn nur wenige zeitgenössische Quellen darüber berichten. So beschreibt Brüning Rulves während seiner Fahrzeit Pestilenzausbrüche auf seinem Schiff und auch den durchaus pragmatischen Umgang mit den Toten. Im Jahr 1578 starb z.B. ein Mann an Bord seines Schiffes an Scherbock (Skorbut). Die Crew musste den Körper auf See bestatten da sonst das Schiff den Hafen von Lissabon nicht hätte anlaufen dürfen.⁹²¹ Verletzungen wie Quetschungen, Brüche, Erfrierungen oder einfache Entzündungen konnten dagegen wohl je nach Schwere relativ gut von einem Bartscheerer/Chirurgi behandelt werden.

Die Geschichtswissenschaft hat bisher durch die Auswertung zeitgenössischer Quellen relativ klare, wenn auch lediglich theoretische Erkenntnisse zur spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen hansischen Seeschifffahrt geliefert. Der tatsächliche archäologische Nachweis dieser Erkenntnisse konnte bisher jedoch nur unbefriedigend erbracht werden. Hierzu sei noch einmal auf das grundlegende Problem des Fehlens einer schiffbaulich auswertbaren Menge an Wrackfunden verwiesen.⁹²² Gerade im Bezug auf die Abläufe innerhalb der hansischen Handelsschifffahrt zeigt sich dieser Mangel sehr deutlich. Dennoch gibt es durchaus einige Funde von z.B. Seekisten, Navigationsgeräten, medizinischen Geräten, Textilien, Gegenständen des täglichen Bedarfs sowie Ladungsresten nicht-hansischer Wrackfunde, die einen groben Abgleich mit den aus historischen Quelle bekannten Angaben zu seefahrtstechnischen Abläufen auf Schiffen des 15. bis 17. Jahrhunderts erlauben.⁹²³

⁹¹⁹ Woywodt 1957 (unpubl.), 52f. und 92f. Siehe auch Kapitel II.2.3. Anmerkung 557. Die Schiffsheimat oder der Heimathafen eines Schiffes wurde im 16. und 17. Jahrhundert hauptsächlich durch den Wohnort der Schiffsreeder und nicht zwangsläufig durch den Wohnort des Schiffers definiert. Siehe hierzu Van Brakel 1915, 213f.

⁹²⁰ Woywodt 1957 (unpubl.), 126; Focke 1916, 122. In Kapitel III.1.1. Anmerkung 644 ist auf den Shetland Inseln der Ankauf von Schafen durch einen Bremer Schiffer, wohl zum Verzerr durch die Mannschaft, beschrieben.

⁹²¹ Um dieses Verbot zu umgehen ließ die Mannschaft die Leichen noch auf See verschwinden. Siehe Focke 1916, 120.

⁹²² Vgl. Kapitel I.4.3. und IV.1.

⁹²³ Siehe hierzu die Einzelfunde z.B. vom Wrack der schwedischen *Kronan* (1676), der schwedischen *Vaasa* (1628) oder auch der englischen *Mary Rose* (1545). Vgl.: Einarsson 2001; Hocker 2006; Marsden 2003.

IV.3. Seefahrtsbedingungen im Gebiet der nordatlantischen Inseln

Die Seefahrtsbedingungen in den Gewässern der nordatlantischen Inseln waren und sind aufgrund deren geographischer Lage und der damit verbundenden rauen klimatischen Bedingungen durchaus herausfordernd.⁹²⁴ Die Tatsache, dass die Handelssaison für die Hansehändler auf den Inseln zwischen März und Oktober lag, war neben dem offiziellen Verbot einer Winterlage, auch dem Wissen um die risikoreiche Schifffahrt im Nordatlantik während der Herbst- und Wintermonate geschuldet.⁹²⁵ So sind auch heute noch die stürmischsten Monate z.B. auf den Shetland Inseln der Dezember, der Januar und der Februar. Auch ist z.B. Lerwick auf Mainland an durchschnittlich 67 Tagen im Jahr und Fair Isle an durchschnittlich 77 Tagen im Jahr, hauptsächlich zwischen Oktober und März, einem Wind stärker als Beaufort 6 ausgesetzt.⁹²⁶

Natürlich war die Nordatlantikfahrt, wie allgemein die Seefahrt, auch in den Frühlings- und Sommermonaten nicht gefahrlos. Neben Stürmen oder Seeschlag sind hier weitere Gefahren wie Flauten, Seenebel, wechselnde Strömungen oder Unterwasserhindernisse immer präsent gewesen. Die im Folgenden exemplarisch genannten historischen Segelanweisungen, Seekarten und geographischen Beschreibungen beschäftigen sich mit den hydrographischen, meteorologischen und geographischen Gegebenheiten der Gewässer- und Küstenzonen der nordatlantischen Inseln. Es liegt in der Natur der Sache, dass Seereisen unabhängig von ihrer Zeitstellung von diesen Rahmenbedingungen abhängen. Zusätzlich waren Gelingen oder Scheitern der damaligen Seereisen, ebenso wie heute, von anthropogenen Einflüssen wie Kriegen und Piraterie oder auch Faktoren wie Konstruktionsmängeln von Schiffen oder seemännischen Fehlern abhängig. So ist z.B. die Einbindung der Gewässer der nordatlantischen Inseln ab der Frühen Neuzeit in kontinental-europäische Kriegseignisse ein wesentlicher Faktor für das dortige Vorhandensein einer größeren Menge an archäologisch relevanten Wrackfunden.⁹²⁷ Dennoch waren auch diese anthropogenen Faktoren direkt oder indirekt abhängig von natürlichen, also nicht vom Menschen beeinflussbaren Bedingungen. Oder anders gesagt: hohe See konnte gleichermaßen problematisch für Handels- wie auch Kriegsschiffe werden.⁹²⁸ Faktoren wie Konstruktionsmängel, Kampfschäden und/oder schlechte seemännische Führung eines Schiffes erschwerten dieses Problem dann zusätzlich. Bei den natürlichen Seefahrtsbedingungen ist zwischen kurzfristigen, langfristigen und periodisch auftretenden Phänomenen zu unterscheiden. Kurzfristige meteorologische und auch geologische Ereignisse wie Stürme, Seenebel oder Landabbrüche sind hierbei von langfristigen hydrologischen bzw. geographischen Ereignissen wie Sedimentverschiebungen, Meeresspiegelschwankungen oder Landhebungs- bzw. Senkungsprozessen zu trennen.⁹²⁹

⁹²⁴ Für Island sind z.B. die Arbeiten von Astrid Ogilvie zu nennen. Diese hat sich ausführlich mit den historischen klimatischen Bedingungen der Inseln befasst. Siehe Ogilvie 1990, 233-251 und Ogilvie 1995, 92-117.

⁹²⁵ Zum Verbot der Winterlage für Hansehändler/Schiffer auf den nordatlantischen Inseln durch die dänische Krone siehe Kapitel I.4.5. Diese Maßnahme war den Hansehändlern durchaus geläufig, hatten die Hansestädte doch im Jahr 1469 ein ebensolches Winterlageverbot für Nicht-Hansen in ihren eigenen Städten erlassen. Siehe HR II,6 n. 356 §22.

⁹²⁶ Wessex Archaeology 2011, 8. Die Beaufort Skala kennt 12 Einheiten, wobei Stärke 6 gleich Starker Wind mit bis zu 50 km/h bedeutet.

⁹²⁷ Siehe hierzu auch Kapitel III.1.; III.2.; III.3.; VI.2.

⁹²⁸ Hohe See beschreibt den Wellengang bei Beaufort 9, was gemeinhin als Sturm mit Windgeschwindigkeiten von über 80 km/h bezeichnet wird.

⁹²⁹ Prognosen zu langfristigen Meeresspiegelschwankungen und den dazugehörigen ozeanographischen sowie klimatologischen Parametern wie Wellenhöhe, Wellenstärke oder Windstärke, bezogen auf kleinräumige geographische Bereiche und damit auch archäologisch relevante, küstennahe Siedlungs- bzw. Handelsplätze, sind Ziel der Fetch Methode. Diese Methode wurde und wird vor allem durch Dr. Marianne Nitter/University of Stavanger entwickelt und im Zuge des DFG Projekte SPP-1630 Häfen innerhalb des Unterprojektes Häfen im Nordatlantik umgesetzt. Siehe hierzu: <http://www.spp-haefen.de/de/die-projekte/hanoa-haefen-im-nordatlantik/> (Stand April 2017). Siehe hierzu auch Elvestad/Nitter/Selsing 2009, 131-188.

Ebenso sind hier periodisch auftretende, also regelmäßig wiederkehrende und damit berechenbare, hydrologische Phänomene zu nennen. Hierzu zählen für die nordatlantischen Inseln vor allem die klein- und großräumigen Strömungsveränderungen bei Gezeitenwechseln oder auch, zumindest für Island, die Eisdrift.⁹³⁰

Eisdrift ist, wenn sie überraschend auftritt, ebenso wie ein plötzlicher Kälteeinbruch zu den kurzfristigen Wetterphänomenen zu zählen, welche sich auf die Schifffahrt negativ auswirken können. So berichten isländische Schriftquellen des 15. und 16. Jahrhunderts von mehreren solcher Ereignisse.⁹³¹ Im Jahr 1552 sollen z.B. noch im Spätfrühling solche Eismassen im Süden Islands anzutreffen gewesen sein, dass man darauf Robben jagen konnte, und im Jahr 1566 soll noch im Juli so viel Schnee gefallen sein, dass die Schneehöhe der Stockhöhe eines Pferdes entsprach.⁹³²

Allgemein ergänzen und bedingen sich die vorgenannten Punkte von kurzfristigen, langfristigen und periodischen Phänomenen gegenseitig. So können z.B. schwere Sturmfluten zu Sedimentverschiebungen und Landabbrüchen führen, welche wiederum Strömungsverhältnisse verändern.⁹³³

Ebenso führen Landhebungs- und Senkungsprozesse langfristig zu Strömungsänderungen und können damit auch zu Sedimentverschiebungen führen. Landabbrüche können zur Ablagerung submariner Hindernisse beitragen, die wiederum für die Schifffahrt gefährlich werden aber auch Strömungsverhältnisse ändern können. Grundsätzlich beeinflussen alle diese Faktoren in einer Vielzahl von Kombinationsmöglichkeiten die Bedingungen für die Seefahrt.

Die genannten langfristigen und auch die periodisch wiederkehrenden und damit berechenbaren Phänomene sind jedoch für die Seefahrt weniger gefährlich als die dargestellten kurzfristigen, unberechenbaren Ereignisse. Da Segelanweisungen, Seekarten und nautische Beschreibungen nur nach dem Prinzip der längerfristigen Vorhersagbarkeit und damit Berechenbarkeit von Seefahrtsbedingungen nützlich sind, setzt dies, früher noch mehr als heute, eine berechenbare Kontinuität der Seefahrtsbedingungen jener Gewässer voraus, die durch die genannten nautischen Hilfsmittel beschrieben wurden.⁹³⁴ Daher mussten vor allem die Seekarten aufgrund der sich verändernden marinen Verhältnisse in regelmäßigen Abständen überarbeitet und erneuert werden.⁹³⁵

Hansische Quellen über die Bedingungen innerhalb des Seegebietes der nordatlantischen Archipele und Inseln sind unglücklicherweise kaum erhalten. Selbst der schon viel zitierte Brüning Rulves beschrieb Sturm- und Unwetterereignisse auf seinen Handelsfahrten lediglich im Seegebiet der Nord- und Ostsee.⁹³⁶ Christian Bullen und Fridrich Martens dagegen beschrieben auf ihren

⁹³⁰ Zu Strömungsverhältnissen bei Gezeitenwechsel um die Shetland Inseln siehe Wessex Archaeology 2011, 9. Für die Färöer Inseln hat z.B. Jørgen Landt die Strömungsverhältnisse für die einzelne Sunde und Buchten schon 1810 sehr gut beschrieben. Siehe Landt 1810, 99-113. Für Island hat z.B. Theodor Gliemann im Jahr 1824 verschiedene Strömungen rund um die Insel beschrieben. Gliemann 1824, 63ff. Moderne Strömungs-, Wind- und Seekarten sind bei den jeweiligen nationalen hydrographischen Ämtern zu erhalten.

⁹³¹ Vgl. Ogilvie 1990, 244-247.

⁹³² Auch wenn es sich bei diesen und anderen Beschreibungen um recht „blumige“ Darstellungen handelt, spiegeln sie doch zu einem gewissen Grad reale Ereignisse wider. So ist z.B. das Vorhandensein von Eis im Süden der Insel generell sehr selten und eine Zeichen für einen vorrausgegangenen, sehr harten Winter. Siehe Ogilvie 1990, 245.

⁹³³ Als Beispiele seien hier die Erste und Zweite Marcellusflut der Jahre 1219 und 1362 im Bereich der südlichen Nordsee genannt. Beide gingen mit großen Landverlusten und der Entstehung neuer Eilande einher. Weiteres hierzu und zu weiteren Sturmfluten in diesem geographischen Raum siehe Meier/Kühn/Borger 2013, 74-117.

⁹³⁴ Die heutigen Digitaltechniken erlauben es z.B. Wind- und Strömungsverhältnisse auf Seekarten in Echtzeit zu aktualisieren.

⁹³⁵ Da Seekarten häufig von militärischem Interesse waren wurde Produktion und Überarbeitung derselben ab dem 18. Jahrhundert oft durch die hydrographischen Ämter der jeweiligen Admiralität übernommen. Siehe Meyer 1981, 46.

⁹³⁶ „Anno 1544 [...] Kriegen unter Norwegen so schweren Sturm aus Westen, dass wir die Segel einnehmen [...] da kommt eine Welle und schmeißt die Schute [...] Und die Schute schlägt den Scherbaum in Stücke [...] und nimmt vier Mann über Bord...“ (Focke 1916, 97); „Ao. 1556 [...] kamen zu Königsberg auf die Reede, lagen dort vor Anker in schweren Sturm, waren unbekannt, liefen zu nah an seichte Stellen, rissen Tauen ab und Marstengen“ (Focke 1916, 101); „Ao. 1557 liefen drei Schiffe aus von Bergen [...] und kriegten so schweren Sturm vor Michaeli und alle drei

Walfangreisen der Jahre 1667 und 1671 relativ genau die Wetter- und Unwetterverhältnisse im Nordatlantik.⁹³⁷ Jedoch bezogen sich ihrer Angaben hauptsächlich auf die Seegebiete um Spitzbergen und Nordnorwegen (siehe Anhang C | Karte V-a und Karte V-b).

Die hansischen Seefahrer des 15. und 16. Jahrhunderts nutzten Segelanweisungen und Seekarten, nach denen sie sich richteten.⁹³⁸ Tatsächliche hansische Segelanweisungen für den nordatlantischen Raum sind jedoch bisher nicht nachzuweisen. Nicht-hansische Segelanweisungen des Spätmittelalters und der Frühen Neuzeit blieben dagegen für verschiedenste Seegebiete, auch das des nordatlantischen Raumes, erhalten.⁹³⁹ Eine englische Segelanweisung aus der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts beschreibt z.B. die Gewässer um England und Irland sowie die Küstengewässer Westeuropas bis Gibraltar.⁹⁴⁰ Als weiteres Beispiel sei hier eine ebenfalls englische Anweisung aus dem Jahr 1540 genannt, welche die Gewässer zwischen dem schottischen Leith, den Orkney Inseln, den Western Isles und dem schottischen Dumbarton beschreibt.⁹⁴¹ Ein anderes Werk dieser Zeit ist das von Robert Norman verfasste Buch „The safegarde of saylors“. Hierbei handelt es sich um eine englischsprachige Übersetzung eines niederländischen Werkes.⁹⁴² Es enthält unterschiedliche Segelanweisungen für die englischen, französischen, spanischen, irischen, flandrischen und dänischen Gewässer. Ganz ähnlich dem niederdeutschen „Seebuch“ umfasst das Werk von Norman also ein weites Spektrum verschiedener europäischer Seegebiete.⁹⁴³

Allerdings finden sich hier auch Anweisungen für Fahrten in den Gewässern des Nordatlantiks.⁹⁴⁴ Die Fragen, ob und wie diese Segelanweisungen den hansischen Seefahrern dieser Zeit bekannt waren, sind vorerst nicht zu beantworten. Ebenso wie die Frage, ob eventuelle seefahrerische Erfahrungen hansischer Schiffer und Seefahrer bei der Zusammenstellung dieses oder auch des niederländischen Ursprungswerkes Verwendung fanden.⁹⁴⁵

Eine der ältesten Karten, auf denen die Gewässer des Nordatlantiks einigermaßen realistisch dargestellt sind, ist die Carta Marina von Olaus Magnus aus dem Jahr 1539.⁹⁴⁶ Aber diese Karte ist kaum als praktisch nutzbare Seekarte oder Navigationshilfe zu verstehen. Vielmehr spiegelt sie das Wissen ihrer Zeit über verschiedene Regionen Nordeuropas wider.⁹⁴⁷ So war Island z.B. für den Export von Schwefel und Trockenfisch bekannt. Daher sind diese Produkte auf der Carta Marina durch Öfen zur Schwefelraffinierung und Stapel von Stockfischen dargestellt.⁹⁴⁸

Schiffe strandeten unter Jütland“ (Focke 1916, 101f.) Rulves beschreibt den letztgenannten Schiffbruch sehr ausführlich da hierbei sein Stiefvater Hinrich van Mynden ums Leben kam.

⁹³⁷ „Den 20. [April sic.] war der Wind SüdSüd-West/stürmig und Regen dabey. Hittland [Shetland sic.] war von uns WestSüd-West/15. Meil nach Muthmassen/wir siegelten Nord-West zum Norden/und kamen auff 61. Grad“ (Martens 1675, 1).

⁹³⁸ Vgl. Kapitel IV.1.

⁹³⁹ Segelanweisungen werden im Englischen auch als pilot, rutter oder safeguard bezeichnet.

⁹⁴⁰ Lang 1968, 3.

⁹⁴¹ siehe hierzu ausführlich Taylor 1980.

⁹⁴² Siehe Norman 1584.

⁹⁴³ Zum „Seebuch“ siehe auch Kapitel IV.1.

⁹⁴⁴ Die älteste Version dieses Werkes, welche für die vorliegende Studie eingesehen werden konnten, datiert in das Jahr 1584 und enthält Passagen über die Fahrt von Schottland zu den Shetlands, den Färöern und Island. Die Angaben sind häufig schwer nachzuvollziehen. Siehe Norman 1584, 17-19. Auch ist das niederländische Original dieses Werkes nicht eindeutig. Häufig wird die Arbeit von Cornelis Anthoniszoon „Het Leeskaartboek van Wisbuy“ als Vorlage postuliert. In der Ausgabe des Jahres 1584 ist der Titel der niederländischen Vorlage nicht erwähnt.

⁹⁴⁵ Dies ist nicht zwangsläufig auszuschließen und bedarf weitere Erforschung. Freundliche Mitteilung von Endre Elvestad (Museum Stavanger, Norwegen). Siehe hierzu auch Lang 1968, 15.

⁹⁴⁶ Detailansichten der Carta Marina unter <http://art.alvinportal.org/alvin/view.jsf?file=6964> (Stand April 2017).

⁹⁴⁷ Lang 1968, 22.

⁹⁴⁸ Zu isländischen Exportprodukten siehe Kapitel III.3.1.

Ebenso verweisen Darstellungen auf dieser Karte von sich bekämpfenden Schiffen, die Beschriftungen wie Hamburg und Scott tragen, klar auf Konflikte zwischen einzelnen Händlerparteien auf Island.⁹⁴⁹

Spätere, vor allem niederländische und auch englische Seekarten des 17. Jahrhunderts beinhalteten dann relativ gute Informationen zu Ankerplätzen, Unterwasserhindernissen, Entfernungen und Ortsnamen auf den nordatlantischen Inseln.⁹⁵⁰ Einige der ersten akkuraten Seekarten, die die Orkney, Shetland und Färöer Inseln darstellen, finden sich im Atlas von Willem Janzsoon Blaeu „Het Licht der zee-vaert“ aus dem Jahr 1620.⁹⁵¹ In der Folge verbesserten sich die Seekarten stetig.⁹⁵² Ebenso die geographischen und hydrographischen Beschreibungen der Inseln und der sie umgebenden Gewässer. Ein Nachteil hierzu bildet die Tatsache, dass solche geographischen, hydrographischen und ozeanographischen Beschreibungen aus der uns in dieser Arbeit interessierenden Zeitspanne des 15. bis 17. Jahrhunderts kaum erhalten sind.

Dagegen gewähren Werke späterer Zeitstellungen durchaus Einblicke in die naturräumlichen Bedingungen für die Seefahrt in den Gewässern der nordatlantischen Inseln. So erlaubt z.B. die Arbeit von Poul Løvenørn „Description of a new improved chart of the Islands of Shetland to which are annexed three copper plates with the appearances of the land and a special chart of Valey-Sound a harbour on that coast“, erschienen im Jahr 1787, einen detaillierten Überblick über die nutzbaren Häfen und Buchten vor allem der südlichen Shetland Inseln.⁹⁵³

Allerdings kritisiert er deren Ungenauigkeit bezogen auf die geographischen Breitengradangaben. Auch werden bei Løvenørn praktische Anweisungen sowie Informationen zu Strömungsverhältnissen, Windverhältnissen, Wassertiefen, Untiefen oder auch Unterwasserhindernissen vermittelt.

Ganz ähnliche Angaben für die Färöer Inseln lassen sich dem Werk von Jørgen Landt entnehmen. Dieser beschreibt hier unter anderem detailliert die Wetter-, See-, Strömungs- und Tiefenverhältnisse der Gewässer um die Färöer Inseln aber auch sichere Anker- und Hafenplätze.⁹⁵⁴ Für Island sollen hierzu die ebenfalls von Poul Løvenørn herausgegebenen Arbeiten „Beskrivelse over den iislandske Kyst og de derværende Havne“ genannt sein, die zwischen 1788 und 1822 in vier Bänden erschienen. Hierin werden die unterschiedlichen Küstenabschnitte Islands sowie deren hydrographischen und ozeanographischen Besonderheiten beschrieben.⁹⁵⁵ Ähnliche Angaben finden sich dazu auch in der Publikation von Theodor Gliemann aus dem Jahr 1824, die sich mit der Geographie Islands beschäftigt.⁹⁵⁶

Auch wenn das tatsächliche Wissen der hansischen Seefahrer und Händler des 15. bis 17. Jahrhunderts über die Seefahrtsbedingungen der Shetlands, der Färöer Inseln und Islands bisher nicht historisch fundiert nachweisbar ist, können, aufgrund der regelmäßigen Fahrten dorthin doch

⁹⁴⁹ Vgl. zu Konflikten Kapitel III.3.1.

⁹⁵⁰ Siehe z.B. Johannes van Keulen, Paskaart van de noord cust van Schotland als mede de eylanden van Hitlandt en Fero. Naaukeuring opgesteld en van veel fouten verbeterd (gedruckt 1682) und die Karten des „Great Britain’s Coasting Pilot“ von G. Collins (gedruckt 1693). Teilweise einsehbar unter <http://maps.nls.uk/coasts/> (Stand April 2017).

⁹⁵¹ Sauer 2018 (unpubl.). Siehe zu der Karte von den Shetland Inseln auch Gardiner/Mehler 2013, 9 Abb. 1.3.

⁹⁵² Zur Entwicklung der Kartographie im Nord- und Ostseeraum siehe z.B. Lang 1968 und Kühl 2017 (unpubl.).

⁹⁵³ Poul Løvenørn (1751-1826) war dänischer Kartograph und Marineoffizier, später auch Konteradmiral. Er gilt als der Begründer des Königlich-Dänischen Amtes für Hydrographie (heutige Königlich-Dänisches Amt für Navigation und Hydrographie). Løvenørn bezieht sich bei seinen Ausführungen hauptsächlich auf die Karte von Captain Thomas Preston, A new hydrographical Survey of the Islands of Shetland (London 1781). Diese ist einsehbar unter <http://maps.nls.uk/coasts/chart/831> (Stand April 2017). Zu weiteren von Løvenørn für seine Arbeit des Jahres 1787 genutzten Quellen siehe Løvenørn 1787, 2-15.

⁹⁵⁴ Landt 1810, 76-120. Siehe zu diesem Werk auch Kapitel III.2.

⁹⁵⁵ Vgl. hierzu Kapitel VI.7.

⁹⁵⁶ Siehe auch Kapitel III.3.

tiefere Kenntnisse der Händler und Schiffer über die Gewässer um die Inseln vorausgesetzt werden. Die Nutzung von einheimischen Lotsen durch auswärtige, also auch hansische Schiffer und Händler, ist ebenso nicht grundsätzlich auszuschließen und für spätere Zeiten auch durchaus belegt. So beschreibt Løvenørn im Jahr 1787, dass sich einheimische Lotsen anboten, ihm Anker- und Hafenplätze auf den nördlichen Inseln der Shetlands zu zeigen.⁹⁵⁷ Jørgen Landt beschreibt ebenfalls die Nutzung von einheimischen Lotsen durch Handelsschiffe auf den Färöer Inseln, nennt dies jedoch ein wenig entwickeltes Phänomen.⁹⁵⁸ Auch erläutert er die vorhandene Abneigung der Färingier gegen das Lotsenwesen, da in ihren Augen dadurch Krankheiten eingeschleppt würden. Ebenso war die Behandlung der färingischen Lotsen durch die auswärtigen Seeleute häufig nicht besonders positiv. Generell bezweifelt Landt die Sinnhaftigkeit eines fest etablierten Lotsenwesens auf den Färöer Inseln, da ein fähiger Seemann in diesen Gewässern durchaus allein mit Hilfe von Seekarten und Segelanweisungen navigieren könne.⁹⁵⁹

Die Kenntnisse über die Sunde, Buchten, Häfen, Strömungen, Winde und Tiefen in den Küstengewässern der nordatlantischen Inseln waren, wie gezeigt werden konnte, schon in früheren Zeiten durchaus fundiert. Bedenkt man dabei, dass die Navigationsmittel in der Späthansezeit, wie Kompass, Jakobsstab, Segelanweisungen oder auch Seekarten, aus heutiger Sicht als ungenau und durchaus fehleranfällig anzusehen sind, sind die nautischen und seemännischen Fähigkeiten der damaligen Seeleute umso bewundernswerter. Dass hier ein aus hansischer Sicht ca. 200 Jahre währender, regelmäßiger Handelsverkehr etabliert, gepflegt und weiterentwickelt wurde, zeigt erstens die durchaus ökonomische Relevanz dieser Handelsrouten für die Hansehändler und zweitens die Fortschritte innerhalb der Nautik, Hydrographie, Kartographie sowie der Ozeanographie jener Zeit. Denn deren Erkenntnisse flossen wiederum in die Seefahrt mit ein, vermehrten somit das Wissen um die Seefahrtsbedingungen auch in diesen Gewässern und führten damit zu einer engeren und sicheren Anbindung und/oder Nutzung dieser Seerouten durch hansische und nicht-hansische Handelsschiffe.⁹⁶⁰

⁹⁵⁷ „At least the Fishermen who were on board, assured me of it, offering themselves as Pilots” (Løvenørn 1787, 12).

⁹⁵⁸ Landt 1810, 92f.

⁹⁵⁹ Zu diesen Angaben siehe Landt 1810, 92-97. „Every seaman may acquire a sufficient knowledge from descriptions and charts [...] which, in my opinion, will render a general establishment for pilotage in these islands, if not entirely superfluous at least less necessary” (Landt 1810, 96).

⁹⁶⁰ „So ist es mit den Seekarten ähnlich wie mit den übrigen Kartenarten: Aus primitiven, unzulänglichen Skizzen ist im Laufe langer Zeiten die zuverlässige Wiedergabe der Erdoberfläche und ihrer Teile entwickelt [worden sic.]“ (Meyer 1981, 47.).

IV.4. Zusammenfassung

In diesem Kapitel wird eine kritische Darstellung und Auswertung des erhaltenen historischen Quellenmaterials zur hansezeitlichen See- und Schifffahrt vorgenommen. Da es jedoch keine spezielle nordatlantische, hansische Schiff- und Seefahrt gab, ist eine Fokussierung auf den nordatlantischen Raum hier lediglich bei den in Kapitel IV.3. vorgestellten historischen Beschreibungen der Seefahrtsbedingungen dieses Seegebietes notwendig.⁹⁶¹

Einen großen Raum bei der Darstellung des Quellenmaterials zur hansischen See- und Schifffahrt nehmen die Schriftquellen der Hanserecesse, der jeweiligen hansestädtischen Archivalien, wie Zolllisten, Akzisebücher und Handelsregister, aber auch jene zum hansischen Seerecht ein. So geben z.B. die Recesse lediglich allgemeine Auskünfte zu schiffbaulichen und seerechtlichen Belangen. Beispielweise finden sich hier die Vorgaben, nach denen ein Schiff einen maximalen Tiefgang von 6 lübischen Ellen bei einer Gesamtladungsmenge von 100 Heringslast aufweisen sollte.⁹⁶² Detaillierte Aussagen zu Ladungsgrößen von Handelsschiffen, zur Anzahl von Handelsschiffen pro Stadt oder auch zu schiffbaulichen Vorgaben sind dagegen teilweise in den städtischen Archivalien enthalten. Allerdings ist hierbei zum einen das schiffbauliche bzw. seefahrerische Verständnis des jeweiligen Verfassers der Schriftquelle zu beachten und zum anderen die seltene Vollständigkeit dieser städtischen Quellen. Daher erlauben diese häufig keine detaillierte Betrachtung der Seehandels- und der schifffahrtstechnischen Entwicklung einer Stadt über einen mehrjährigen Zeitraum hinweg.⁹⁶³ Jedoch finden sich häufig verschiedene Schiffstypenbenennungen in diesen Quellen. Vernachlässigt man hier die anhaltende Diskussion über die Zuordnung und historische Richtigkeit solcher Typenbezeichnungen,⁹⁶⁴ lassen diese Quellenangaben aufgrund der Größenangaben zu verschiedenen Schiffstypen wiederum Rückschlüsse auf die Maße der im hansischen Nordatlantikhandel verkehrenden Schiffe zu. So betrug die Traglast der Hanseschiffe im Island- und Shetlandhandel im 16. Jahrhundert durchschnittlich 40 bis 60 Last. Nimmt man nun an, dass z.B. Bojer im 16. Jahrhundert bei durchschnittlich 45 Last ca. 20 m lang, 6 bis 7 m breit sowie ca. 3 m hoch gewesen sein sollen und z.B. Boote mit durchschnittlich 60 bis 70 Last eine Länge von ca. 30 m und eine Breite von ca. 7 m aufwiesen, scheinen die hansischen Handelsschiffe, unabhängig von deren Typenbezeichnung, im Nordatlantikhandel des 16. Jahrhunderts durchschnittlich etwa zwischen 20 und 30 m lang sowie 6 bis 7 m breit gewesen zu sein.⁹⁶⁵

Im Jahr 1614 wurde ein umfassendes hansisches Seerecht formuliert, welches auf älteren städtischen und nicht-hansischen Seerechtsvorgaben beruht. Hier ist bei den einzelnen hansestädtischen Regelungen zu See- und Wasserrechten eine Entwicklung zu beobachten, welche sich von einer direkten und mannschaftsorientierten hin zu einer abstrakteren händler- und ökonomieorientierten Sichtweise bzw. Auslegung der unterschiedlichen Seerechtsbegriffe wandelt. Auch können aus den seerechtlichen Vorschriften und Regelungen sowie den hansezeitlichen See- und Wasserrechten und den hansestädtischen See- und Schifffahrtsarchivalien Rückschlüsse über Mannschaftsstrukturen und allgemein das Leben an Bord eines hansischen Handelsschiffes gezogen werden.⁹⁶⁶

⁹⁶¹ So etablierten sich bauliche Differenzen von hansischen Schiffen in der Nordatlantikfahrt wohl erst mit dem Aufkommen des Walfangs in der arktischen See. Siehe Kapitel IV.2. Anmerkung 907.

⁹⁶² Siehe hierzu Kapitel IV.1. Anmerkung 851.

⁹⁶³ Vgl. Kapitel IV.1.

⁹⁶⁴ Siehe zu dieser Diskussion Kapitel I.4.3.

⁹⁶⁵ Siehe hierzu detailliert Kapitel IV.2.

⁹⁶⁶ Siehe hierzu detailliert Kapitel IV.2.

Als weitere historische Quellen zur hansischen bzw. hansezeitlichen Schiff- und Seefahrt sind städtische Siegel aber auch Altar- und Wandbilder, Buchmalereien, Tischgeschirr und historische Schiffsmodelle zu zählen. Aber auch See- sowie Landkarten, Segelanweisungen und Landesbeschreibungen müssen genannt werden.⁹⁶⁷ Hier sei angemerkt, dass der Gebrauch von Seekarten und Segelhandbücher und auch von Kompass und Jakobstab im Hanseraum erst ab dem 16. Jahrhundert aufkam. Allerdings nutzten die hansischen Seefahrer schon lange vor dem 16. Jahrhundert schriftliche Segelanweisungen, sogenannte Seebücher, und vor allem das Lot um zu navigieren.⁹⁶⁸ Schlussendlich bildet der archäologische Fund, im Besonderen Wrackfunde, eine weitere historische Quelle welche vor allem zur Bearbeitung des hansischen und hansezeitlichen Schiffbaus dient.

Grundsätzlich ist zu bemerken, dass das Wissen zur hansezeitlichen Seefahrt im Allgemeinen und zur hansischen Schifffahrt im Speziellen vor allem ab dem 15. Jahrhundert aufgrund der Quellenbelege sehr umfangreich ist. Auch wenn sich einige vermeintlich absolute Aussagen z.B. zu der Bestimmung von Schiffstypen aufgrund von Siegelbildern bei einer näheren Quellenkritik schnell relativieren.⁹⁶⁹

Das Wissen zum hansischen Schiffbau und allgemein zum Schiffbau der Hansezeit ist dagegen gering, was vor allem auf den Mangel an archäologischen Vergleichsfunden zurückzuführen ist.⁹⁷⁰

⁹⁶⁷ Vgl. Kapitel IV.1.

⁹⁶⁸ Siehe hierzu Kapitel IV.1.

⁹⁶⁹ Vgl. Kapitel IV.1. Zu Schiffstypenbezeichnungen siehe auch Kapitel I.4.3.

⁹⁷⁰ Siehe hierzu Kapitel IV.1. und Kapitel I.4.3.

V.1. Hansearchäologie auf den Inseln

Die Besiedlungsgeschichte und damit auch das archäologische Erbe Islands und der Färöer Inseln reicht bisher nicht weiter als in die Zeit der skandinavischen Besiedlung im 9. Jahrhundert zurück.⁹⁷¹ Auf den Shetland Inseln finden sich dagegen Spuren anthropogener Nutzung, die bis in das Spätmesolithikum datiert werden können.⁹⁷²

Die umfangreiche Bearbeitung der archäologischen Hinterlassenschaften vor allem der Steinzeit, der Bronze- und Eisenzeit sowie der Wikingerzeit hat für die Shetland Inseln zu einer breiten Literaturbasis zu diesen Themengebieten geführt.⁹⁷³ Die Wikingerzeit, als früheste Epoche, spielt dagegen bei der archäologischen Bearbeitung der Färöer Inseln und Islands eine herausragende Rolle.⁹⁷⁴ Neuere archäologische Arbeiten insbesondere auf Island beschäftigen sich darüber hinaus mit dem archäologischen Erbe der Insel aus der Zeit des dänischen Handelsmonopols vom 17. bis zum 19. Jahrhundert sowie mit der Geschichte des Walfangs in den isländischen Gewässern ab dem 17. Jahrhundert.⁹⁷⁵

Aufgrund ihrer abgeschiedenen bzw. peripheren Lage und der dadurch bis heute geringen Zersiedelung sowie Zerstörung der historischen Landschaften auf den nordatlantischen Inseln haben sich hier Befunde unterschiedlicher Zeitstellungen gut erhalten. Befund- und vor allem Fundmengen, wie sie z.B. bei archäologischen Untersuchungen in den Siedlungszentren des europäischen Festlandes wie etwa in Bergen erscheinen, sind jedoch auf den Inseln kaum zu erwarten.⁹⁷⁶

Wegen der thematischen Eingrenzung der vorliegenden Studie wird hier die archäologische Bearbeitung der Epoche der hansischen Besiedlung dieser Inseln lediglich zwischen dem 15. und 17. Jahrhundert herausgestellt.

Generell ist die Archäologie der Hanse (archaeology of the [german] hansa) im gesamten nordatlantischen Raum trotz des reichhaltigen, schriftquellenbasierten Wissens über die hansische Seefahrt und den hansischen Seehandel in diesem Seegebiet wenig entwickelt.⁹⁷⁷ In den letzten Jahren wurde dieser „Missstand“ vor allem durch die Arbeiten von Natascha Mehler aufgezeigt und aufgearbeitet. Auch beschäftigt sich seit kurzem das internationale Forschungsprojekt Zwischen Nordsee und Nordatlantik: interdisziplinäre Studien zur Hanse, das am Deutschen Schiffahrtsmuseum angesiedelt ist, mit der historischen und archäologischen Aufarbeitung dieser Epoche. Weitere internationale Projekte, wie das durch die Deutsche Forschungsgesellschaft (DFG) geförderte Projekt Häfen im Nordatlantik, welches als Teilbereich des Schwerpunktprogramms (SPP) Häfen 1630 anzusehen ist, das Projekt The Assembly Project (TAP) Meeting places in Northern Europe AD 400-1500, das Projekt The Operation of International Trade in Iceland and Shetland (OITIS) oder auch das Projekt Archaeology of the Danish Trade Monopoly in Iceland, sind hier ebenfalls zu nennen.⁹⁷⁸

⁹⁷¹ Vgl. hierzu Kapitel III.2. und III.3.

⁹⁷² Montgomery et al 2013, 1061-1063. Siehe auch Kapitel III.1. Anmerkung 576.

⁹⁷³ Siehe Capelle 1987, 86-93. Weitere Literaturbeispiele hierzu siehe in Kapitel III.1.

⁹⁷⁴ Einige Literaturbeispiele siehe in Kapitel III.2. und III.3. Siehe auch Capelle 1987, 94-116.; Morris/Rackham 1992 und/oder Barrett 2003.

⁹⁷⁵ So z.B. das Projekt von Kevin Martin (University of Iceland) Archaeology of the Danish Trade Monopoly in Iceland. Siehe auch Edvardsson 2015, 319-344.

⁹⁷⁶ Siehe zu Bergen Herteig 1985, 9-46. und vgl. hierzu auch Mehler 2011, 20-22.

⁹⁷⁷ Mehler 2014, 328f.

⁹⁷⁸ Siehe hierzu z.B. Coolen/Mehler 2014 und Campbell et al 2010; Gardiner et al 2011; Mehler et al 2012.

V.2. Shetland Inseln

In den folgenden Unterkapiteln werden die terrestrischen und submarinen Funde bzw. Befunde auf den Shetland Inseln ausgewertet. Diese datieren in die Zeitspanne vom 15. bis zum 17. Jahrhundert. Teilweise zeigen sie auch eine mögliche hansische Verbindung. Die dargelegten Befunde und Funde geben eine Übersicht zum aktuellen Stand der archäologischen Forschung zum Thema der hansischen Präsenz auf den Shetlands bzw. der späthansezeitlichen Seefahrt bei dieser Inselgruppe. Die Interpretation der Landbefunde stützt sich jedoch hauptsächlich auf historische und kaum auf archäologische Belege. Ähnlich verhält es sich auch mit den submarinen Befunden. Anders als in dem Kapitel V.3. für die Färöer Inseln und dem Kapitel V.4. für Island wird in dem vorliegenden Kapitel nicht auf die Schiffsverluste bei den Shetland Inseln zwischen dem 15. und dem 17. Jahrhundert eingegangen. Eine ausführliche Erläuterung und Darstellung dieser Schiffsverluste findet sich in Kapitel VI.2.

V.2.1. Landbefunde und Funde der Späthansezeit auf den Shetland Inseln

Auf den Shetland Inseln finden sich archäologische Nachweise von späthansezeitlichen Händlerbuden und Handelsplätzen bisher frühestens ab dem 17. Jahrhundert. Hierzu sind ein Befund bei Brough Head an der nördlichen Seite des Pool of Virkie und zwei Befunde am südlichen Ende des Grutness Voe zu nennen (siehe Anhang C | Karte VI). Bei Brough Head (Anhang A - Nr. 1) handelt es sich um ein aus Stein gebautes, rechteckiges und einstöckiges Gebäude mit den Abmessungen von ca. 11 x 5 m. Die erhaltenen Wände sind ca. 1.4 m dick und der Innenraum, in dem eine Feuerstelle nachweisbar ist, wird von einer nicht durchlaufenden Trennwand in zwei Teile gegliedert. Archäologische Kleinfunde fehlen hier allerdings.⁹⁷⁹ Anders verhält sich dies bei zwei Befunden am Grutness Voe (Anhang A - Nr. 2), die mit Fischereistationen und/oder Handelsplätzen des 17. Jahrhunderts in Verbindung gebracht werden können.⁹⁸⁰ Hierbei handelt es sich um zwei, nicht zwangsläufig zusammengehörende Abfallgruben, in denen sich neben Tierknochen und Fischgräten auch Holzkohlereste sowie Gerstenkörner und Erbsenreste fanden. Verschiedene Keramikfunde und Stücke von Tonpfeifen sowie einige Münzen ergänzen das Fundspektrum. Beide Abfallgruben datieren in das 17. Jahrhundert.⁹⁸¹

Diese zeitliche Einordnung legt eine Nutzung des Gebäudes bei Brough Head und der eventuellen Handels- bzw. Fischereistationen wohl eher durch schottische als durch hansische Händler nahe, da diese Händlergruppe im Verlauf des 17. Jahrhunderts den Bereich des Pool of Virkie sowie des Grutness Voe dominierten.⁹⁸² Ebenso erlauben die Inhalte der Abfallgruben keine direkten Bezüge zum hansischen Handel auf den Shetland Inseln. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass die genannten Plätze bereits im 16. Jahrhundert und auch noch im frühen 17. Jahrhundert durch hansische Händler genutzt wurden. So wird der Pool of Virkie z.B. in einigen Schriftquellen des frühen 17. Jahrhunderts als Hambourgh Haven bezeichnet, was die Präsenz von Hamburger Händlern zumindest nahelegt.⁹⁸³

Im Jahr 2008 wurde durch Wissenschaftler der Universität Belfast und der Römisch-Germanischen Kommission des Deutschen Archäologischen Instituts im Zuge des Projektes OITIS ein Platz

⁹⁷⁹ Zur Befund- und Fundbeschreibung siehe Melton 2004b, 494-496.

⁹⁸⁰ Melton 2004a, 244f.

⁹⁸¹ Melton 2004a, 244.

⁹⁸² Melton 2004a, 249f und Melton 2004b, 491f.

⁹⁸³ Siehe hierzu auch Kapitel VI.4.

archäologisch untersucht, der auf der Nordseite des Gunnister Voe (Anhang A - Nr. 3) im nordwestlichen Mainland liegt⁹⁸⁴ (siehe Anhang C | Karte VI). Dieser war für eine archäologische Prospektion aus mehreren Gründen prädestiniert. Zum einen ist aus historischen Quellen bekannt, dass der Hamburger Händler Simon Harriestede im Gunnister Voe zwischen den Jahren 1582 und 1603 handelte.⁹⁸⁵ Zum anderen bietet der Platz eine geschützte Bucht mit ausreichender Wassertiefe, um auch als Ankerplatz größerer Schiffe fungieren zu können. Ebenso findet sich hier ein flach auslaufender Sandstrand zum Anlanden von Booten. Ein weiterer, überaus wichtiger Grund ist die Bezeichnung des Platzes als Hagrie's Böd. Der Begriff Böd weist auf der einen Seite auf eine Händlerbude bzw. allgemein auf eine Bude hin.⁹⁸⁶ Auf der anderen Seite verweist der Begriff Hagrie sehr wahrscheinlich auf den Namen Simon Hagerskale. Dieser soll zu einem Hamburger Händler gehört haben, welcher hier im Jahr 1603 seine Handelserlaubnis verlor. Eine Gleichsetzung von Hagerskale und Harriestede erscheint hier naheliegend.⁹⁸⁷

Die historischen und onomastischen Hinweise ließen also Hagrie's Böd durchaus als mögliche Bude eines Hansehändlers aus Hamburg erscheinen. Bei der archäologischen Begutachtung stellte sich allerdings heraus, dass von dem vormaligen Gebäude nur noch wenig erhalten war. Lediglich die Reste von zwei Grundmauern konnten identifiziert werden. Angaben über die Maße des Gesamtbefundes sind daher nicht anzugeben. Einzelfunde von Fischhaken und Eisennägeln sowie Keramikreste des 18. oder 19. Jahrhunderts legen eine Nutzung des Gebäudes in dieser Zeit nahe, schließen jedoch auch ältere Nutzungsphasen nicht aus.⁹⁸⁸ Aufgegeben wurde das Gebäude spätestens im Jahr 1881.⁹⁸⁹ Die schlechte Erhaltung der Bude sowie weiterer Befunde, welche eventuell in direkter Verbindung mit dem Handelsplatz standen, ist der fortschreitenden Erosion des Küstenstreifens geschuldet. In unmittelbarer Nähe des Gebäudebefundes finden sich auch die Reste eines umschlossenen Bereiches, dessen Funktion jedoch unklar bleibt (siehe Abbildung 1). Bei einem weiteren, innerhalb des OITIS Projektes untersuchten Handelsplatz begutachtete ein internationales Archäologenteam der Universität Belfast, der Universität Wien und des Sjøfartsmuseet in Stavanger im Jahr 2010 zwei Plätze auf der Insel Papa Stour⁹⁹⁰ (siehe Anhang C | Karte VI). Im Fokus standen hierbei zwei Orte im Hamna Voe (Anhang A - Nr. 4) und im Culla Voe (Anhang A - Nr. 5). Hierbei handelt es sich um zwei von insgesamt vier größeren Buchten auf Papa Stour.

⁹⁸⁴ Zum Projekt OITIS siehe Kapitel V.1.

⁹⁸⁵ Es ist unklar ob hiermit Simon Harriestede der Ältere oder der Jüngere gemeint sind. Beide waren Hamburger Shetlandfahrer. Harriestede wurde die Handelserlaubnis im Jahr 1603 aberkannt da er die Versorgung der Einheimischen nicht sicherstellen konnte. Er operierte ab dem Jahr 1603 auf Papa Stour.

⁹⁸⁶ Auf den Shetlands bezeichnet der Begriff Böd, unabhängig von der zeitlichen Einordnung, eine (Handels-) Bude. Freundliche Mitteilung von Natascha Mehler (Deutsches Schiffahrtsmuseum).

⁹⁸⁷ Beim Namen Hagerskale scheint es sich um die anglisierte Version des Namens Harriestede zu handeln. Siehe auch Gardiner/Mehler 2010, 347 und Ballantyne/Smith 1994, 19 Nr. 41.

⁹⁸⁸ Gardiner/Mehler 2010, 347f.

⁹⁸⁹ Auf Landesvermessungskarten des britischen Ordnance Survey aus dem Jahr 1881 ist dieses Gebäude deutlich zu erkennen. Siehe Gardiner/Mehler 2010, 347.

⁹⁹⁰ Vgl. Campbell et al 2010.

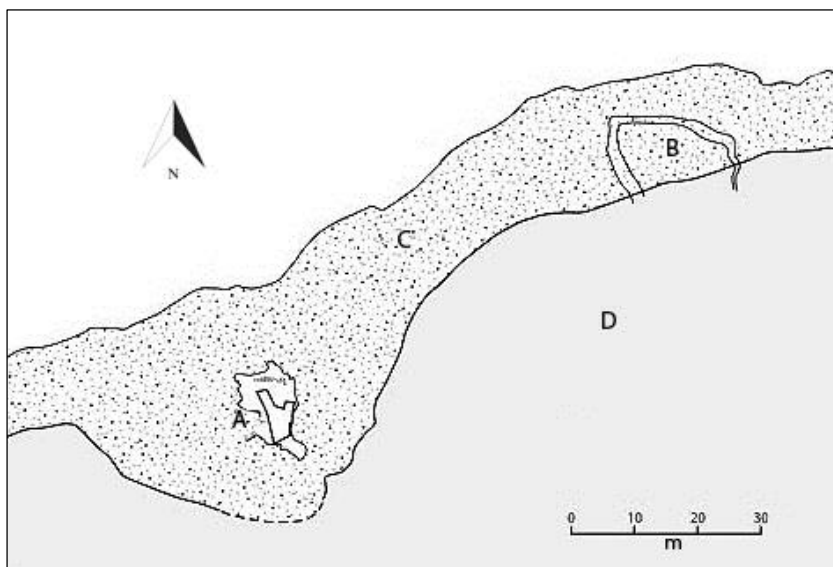


Abb. 1: Befund Hagries Böd. A. Gebäudesreste, B. unklare Strukturen, C. Kiesstrand, D. Gunnister Voe

Da jedoch nur die Hamna Voe und die Culli Voe sicher schiffbar, sind werden auch nur diese als frühere Ankerplätze von Händlerschiffen angenommen.⁹⁹¹ Weiterhin sind hier mehrere Hausreste erhalten, deren Nutzung teilweise bis in das 17. Jahrhundert zurückreichen soll.⁹⁹² Die Gebäude lassen sich bereits bei Landesvermessungskarten aus dem Jahr 1881, erstellt durch den britischen Ordnance Survey im Jahr 1877, erkennen.⁹⁹³ Ebenso liegt ein Süßwassersee, der sogenannte Dutch Loch, in unmittelbarer Nähe des Hamna Voe und wurde wahrscheinlich zur Trinkwasserversorgung der Händlerschiffe genutzt. Hierauf weist der Name Dutch Loch hin.⁹⁹⁴ Auch ist bekannt, dass die Hamburger Händler Simon Harriestede der Ältere und der Jüngere hier zwischen 1603 und 1626 Handel trieben.⁹⁹⁵ Historische und onomastische Belege für die Präsenz hansischer Händler auf Papa Stour und speziell im Hamna Voe und im Culla Voe sind demnach durchaus vorhanden. Allein die archäologischen Belege erfüllen dieses Kriterium bisher nicht.

So datieren die erhaltenen Gebäudereste auf der Nordwestseite des Hamna Voe in Gänze in das 19. Jahrhundert. Auch war das Gebäude selbst bis 1909 bewohnt und insgesamt lassen sich drei Aus- und Umbauphasen erkennen. Die umliegenden kleineren Gebäude- bzw. Fundamentreste sind sehr wahrscheinlich als zur Farm gehörende Wirtschaftsgebäude zu interpretieren.

⁹⁹¹ Auf der Karte von Thomas Preston „A new hydrographical survey of the islands of Shetland“ von 1781 wird die Bucht von Hamna Voe als Ankerplatz mit 8 Fuß Wassertiefe angegeben. Die anderen Buchten waren lediglich für kleinere Boote zugänglich. Zu der Karte von Preston siehe auch Kapitel IV.3. Anmerkung 953.

⁹⁹² Campbell et al 2010, 5.

⁹⁹³ Beim Ordnance Survey handelt es sich um eine britische Behörde die für die nationale Landvermessung zuständig ist. Siehe hierzu unter: <https://www.ordnancesurvey.co.uk/> (Stand April 2017).

⁹⁹⁴ Hansehändler wurden auf den Shetland Inseln häufig als Dutch bezeichnet. Siehe auch Campbell et al 2010, 5 und Kapitel III.1.1.

⁹⁹⁵ Campell et al 2010, 4f. Ob es sich hierbei um Vater und Sohn oder anderweitig Verwandte handelte bleibt vorerst unklar. Siehe auch Anhang D | Tabelle 3.

Ebenso finden sich Reste mehrerer Naust (Bootshäuser)⁹⁹⁶ und eines Piers in unmittelbarer Nähe der Wasserkante (siehe Abbildung 2). Sie erlauben jedoch keine weitergehenden Datierungen. Datierbare Kleinfunde konnten bei der Prospektion nicht freigelegt werden.⁹⁹⁷

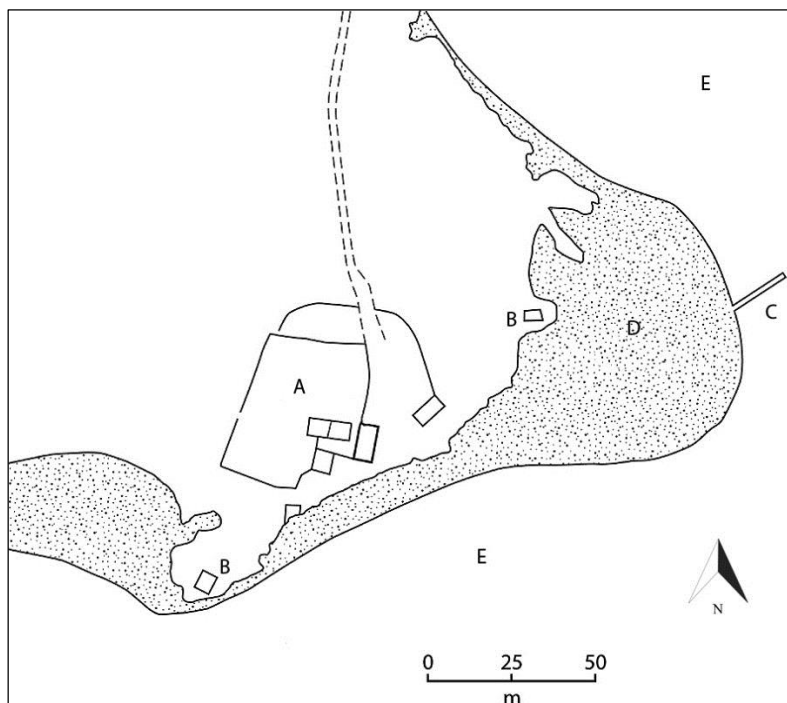


Abb. 2: Befund Hamna Voe/Papa Stour. A. Farmreste, B. Gebäudereste, C. Pierreste, D. Kiesstrand, E. Hamna Voe

Ein Gebäudebefund mit den Maßen von ca. 8 x 4 m, auf der Westseite des Culla Voe, auch Tulloch's Böd genannt, lässt mindestens zwei Nutzungsphasen erkennen. In der ersten Phase scheint es sich um ein kleineres Wohnhaus mit Herd bzw. Kaminstelle in der Westwand und mehreren Fenstern gehandelt zu haben. Nachdem es aufgegeben wurde, nutzte man es in einer zweiten Phase als Schafstall (siehe Abbildung 3). Kaminstelle und Fenster wurden zu diesem Zweck verschlossen. Einige Funde von Glasresten, die sehr wahrscheinlich von den ehemaligen Fenstern stammen, lassen sich in das 18. und frühe 19. Jahrhundert datieren.⁹⁹⁸ Das Gebäude wurde nachweislich zwischen den Jahren 1830 und 1850 von Gilbert Tulloch als eine Art Handelsstation genutzt, worauf auch der Name zurückzuführen ist. Später war es eventuell Teil einer Fischereistation, von der wiederum noch die Reste mehrerer Naust (Bootshäuser) sichtbar sind. Durch die Glasdatierung scheint es möglich, dass das Gebäude hier bereits vor der Zeit von Tulloch existierte und eventuell schon vorher als Handelsstation fungierte. Tatsächliche archäologische Belege finden sich hierfür jedoch nicht.⁹⁹⁹

⁹⁹⁶ Als Naust werden im skandinavischen Raum stabile Gebäude oder Unterstände unterschiedlicher Größe und Konstruktionsweisen bezeichnet die bis heute der längerfristigen und trockenen Aufbewahrung von Booten sowie dem dazugehörigen Equipment dienen. In Skandinavien sind Naust seit der älteren Eisenzeit nachzuweisen. Siehe detailliert hierzu Grimm 2006 und Myrhe 1977, 29-78.

⁹⁹⁷ Zur Beschreibung und Datierung der Befunde im Hamna Voe siehe Campbell et al 2010, 9-11.

⁹⁹⁸ Zur Beschreibung und Datierung der Befunde im Culla Voe siehe Campbell et al 2010, 13-15.

⁹⁹⁹ Vgl. Campbell et al 2010, 15.

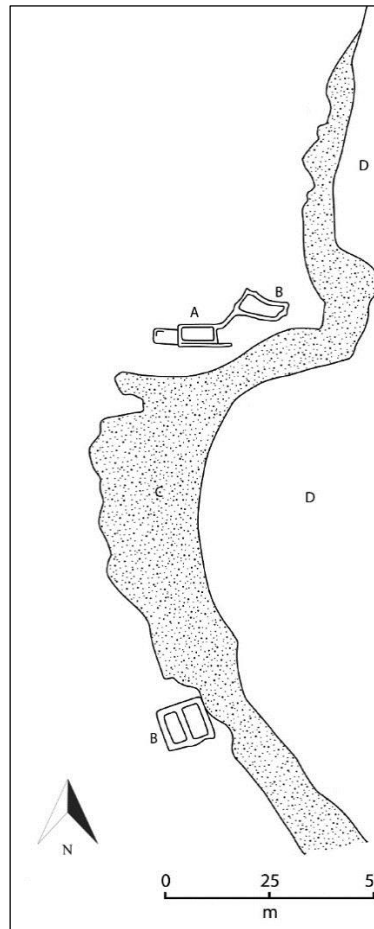


Abb. 3: Befund Culla Voe/Papa Stour. A. Tulloch's Böd, B. Schafställe, C. Kiesstrand, D. Culla Voe

Das Team, welches die vermeintlichen Handelsplätze auf Papa Stour untersuchte, begutachtete im Jahr 2010 einen weiteren Platz, der als möglicher Handelsort hansischer Händler anzusehen ist (Anhang A - Nr. 6). Bei diesem im Gluss Voe im nördlichen Mainland gelegenen Ort handelt es sich um eine sichelförmige Landzunge, die als Blade of Filbister bezeichnet wird¹⁰⁰⁰ (siehe Anhang C | Karte VI). Auch hier ergeben Hinweise aus historischen Quellen einen ersten Überblick über die Nutzung dieses Handelsplatzes. So erwähnen Quellen der Jahre 1577 und 1589 als dutch bezeichnete Buden im Gluss Voe/Northmavine.¹⁰⁰¹ Wie schon oben angedeutet wurde, steht der Begriff dutch in historischen Quellen sehr häufig als Synonym für hansisch. Darüber hinaus nennen andere Quellen den Namen des dutch Händlers Orne Mair, der im Jahr 1582 in der gesamten Region Northmavine gehandelt haben soll.¹⁰⁰² Bei dem Namen Mair handelt es sich sehr wahrscheinlich um eine anglisierte Form des Namens Meier/Meyer/Maier. Es bleibt aber unklar, welcher hansische Händler hier konkret gemeint sein könnte.¹⁰⁰³

¹⁰⁰⁰ Zu Gluss Voe siehe auch Kapitel VI.4.3.

¹⁰⁰¹ Mehler et al 2012, 6f.

¹⁰⁰² Ballantyne/Smith 1994, 19 Nr. 40. Auch liegt eine Beschwerde des besagten Orne Mair und seines englischen Partners Harry Skope aus dem Jahr 1602 vor in der sich beide über die Zunahme der Handelskonkurrenz zwischen den Handelsplätzen im Gluss Voe und im Gunnister Voe beklagen. Mair wird hier als deutscher Händler bezeichnet. Siehe Mehler et al 2012, 7f.

¹⁰⁰³ Siehe Mehler et al 2012, 5.

Spätestens im Jahre 1626 wird die Blade of Filbister im Gluss Voe als direkter Standort einer dort schon länger existierenden Händlerbude erwähnt.¹⁰⁰⁴ Offenbar existierten also aufgrund der Quellenberichte mindestens eine Bude im Gluss Voe bei Filbister und eine im Gunnister Voe.¹⁰⁰⁵ Weiterhin ließen Landvermessungskarten des Jahres 1881 bei Filbister eine Bebauung durch Farmgebäude erkennen.¹⁰⁰⁶

Bei der Begutachtung des Platzes bei Filbister zeigten sich Reste eines leicht erhöht gelegenen Gebäudebefundes, der vorwiegend in seiner Fundamentierung mit den Maßen 9 x 4,5 m erhalten war. Weiterhin fanden sich Reste eines als Naust (Bootshaus) anzusprechenden Befundes in Laufweite des Gebäudebefundes und in unmittelbarer Nähe der Wasserkante (siehe Abbildung 4). Die Ergrabung des vermeintlichen Budenbefundes ergab eine größere Menge an Keramikresten, Tonpfeifenfunden, Glas- und Metallstücken sowie Lederresten. An organischem Material fanden sich außer dem Leder noch ein Vogelknochen und einige Holzreste, welche unterhalb des ehemaligen Laufhorizontes des Gebäudes entdeckt wurden. Das Gebäude selber war offenbar in drei Teile separiert, von denen einer eine Feuerstelle in der Nordostwand aufwies. Die beiden anderen Räume wiesen eine unter dem Boden verlaufende Drainage aus Holz auf. Die Räume waren wiederum durch einen schmalen Gang voneinander getrennt und das Gebäude hatte einen zentral gelegenen Eingang.

Innerhalb des Befundes war ein Höhenunterschied des Laufhorizontes von ca. 1 m zu erkennen, der von seinem höchsten Punkt im Nordwesten nach Südosten verlief. Eventuell entwässerte die Drainage das Gebäude zur im Südosten liegenden Bucht. Weitere Holzfunde lassen zumindest teilweise einen Holzdielenboden in einigen Räumen vermuten.¹⁰⁰⁷

Auch wenn das Gebäude selbst nicht zu datieren ist, zeigt seine Konstruktion doch starke Parallelen zu nordbritischen Bauformen des 19. Jahrhunderts. Diese zeitliche Einordnung wird durch die archäologischen Funde unterstützt, welche frühestens an den Beginn der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts datiert werden können. Damit scheint der Befund zu der im Landvermessungsplan des Jahres 1881 erkennbaren Farm gehört zu haben. Die genaue Funktion dieses Gebäudes lässt sich nicht klären. Hinweise auf eine ältere, möglicherweise durch Hansehändler genutzte, Bude konnten nicht festgestellt werden. Ebenso erbrachte eine submarine Begutachtung des dem Befund unmittelbar vorgelagerten Abschnittes des Gluss Voe keine Erkenntnisse. Der Platz wäre jedoch durchaus als Ankerstelle für größere Händlerschiffe des 16. und 17. Jahrhunderts passend. Allerdings waren die Sichtbedingungen Unterwasser während der Prospektion sehr schlecht.¹⁰⁰⁸

¹⁰⁰⁴ Mehler et al 2012, 7.

¹⁰⁰⁵ Ein Rückschluss zu der oben beschrieben Hagrie's Bød im Gunnister Voe ist hier naheliegend.

¹⁰⁰⁶ Mehler et al 2012, 8f.

¹⁰⁰⁷ Zu der Beschreibung und Interpretation des Befundes bei der Blade of Filbister sowie der Einzelfunde siehe Mehler et al 2012, 9-18.

¹⁰⁰⁸ Zu der Datierung und Funktion des Befundes bei der Blade of Filbister siehe Mehler et al 2012, 21-24.

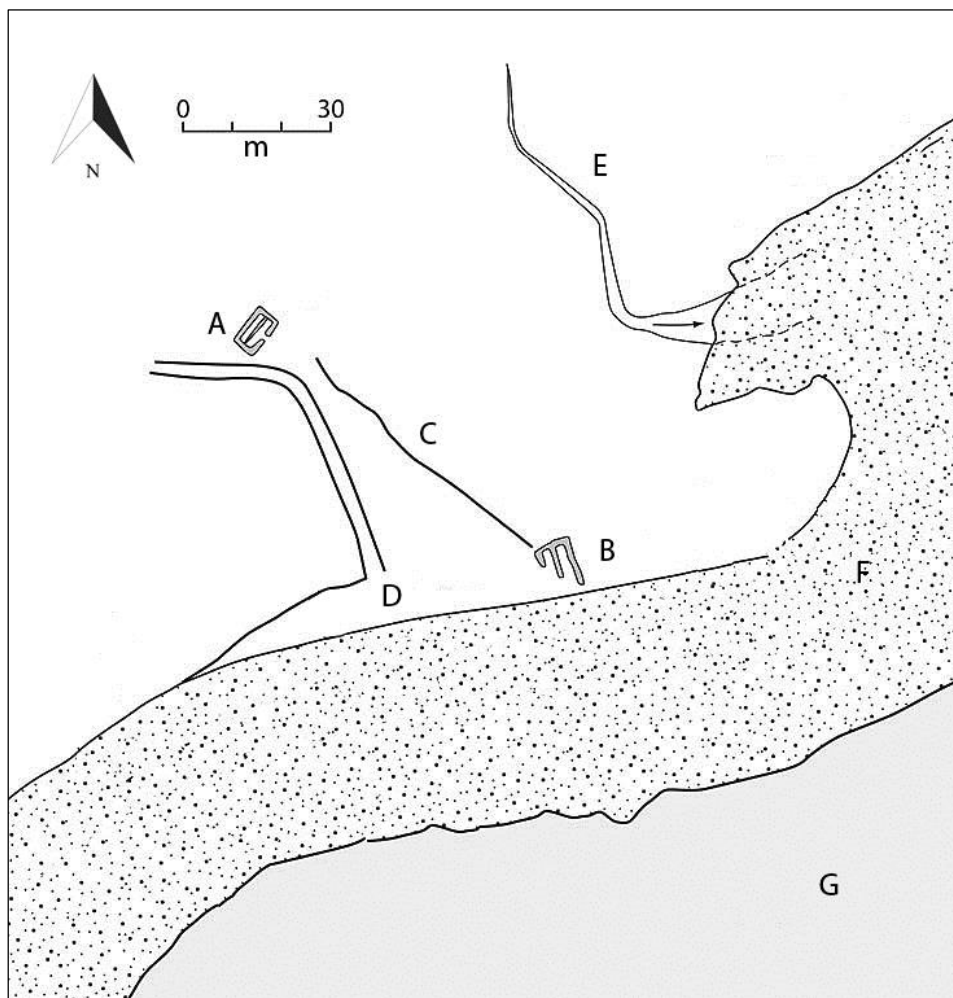


Abb. 4: Befund Blade of Filbister/Gluss Voe. A. Gebäudebefund, B. Naust (Bootshaus), C. kleiner Pfad, D. Weg hinunter zum Strand, E. kleiner Bach, F. Kiesstrand, G. Gluss Voe

Es gibt eine Menge von Funden mit hansischer Provenienz, die bei Siedlungsgrabungen und anderen Prospektionen entdeckt wurden. Die frühneuzeitlichen Keramikfunde aus Old Scatness oder vom Law Ting Holm bei Tingwall sollen hier als Beispiel genannt sein.¹⁰⁰⁹ Da hierbei jedoch nicht von Handelsplätzen, sondern klar von Siedlungen bzw. Versammlungsorten gesprochen werden kann, wird auf diese im Folgenden nicht weiter eingegangen.¹⁰¹⁰ Auch ist hier der Fundplatz Da Biggings auf Papa Stour zu nennen. Bei diesem Ort handelt es sich um eine ehemalige Farm, deren Nutzung von der Wikingerzeit bis mindestens in das 17. Jahrhundert datiert.¹⁰¹¹ Einige Keramikfunde von eventuell roter Irdenware, die in das 17. Jahrhundert datieren sollen, wurden hier gefunden.¹⁰¹² Es handelt sich bei diesem Ort nachweislich um eine Farm nicht aber um einen Handelsplatz.¹⁰¹³ Daher wird auf diesen Fundplatz im Folgenden nicht weiter eingegangen.

¹⁰⁰⁹ Für Old Scatness siehe Melton 1998, 163-174. Für Law Ting Holm siehe Coolen/Mehler 2014, 70-74.

¹⁰¹⁰ Siehe hierzu Kapitel I.3.

¹⁰¹¹ Crawford/Smith 1990, 47 und Crawford/Ballin Smith 2003, 120.

¹⁰¹² Crawford/Ballin Smith 2003, 120. Siehe auch CANMORE Datenbank ID-Nr.: 250.

¹⁰¹³ Die Insel Papa Stour selbst ist als hansischer Handelsplatz bekannt. Wo genau der eigentliche Handelsplatz lag und ob dieser eine mögliche Verbindung zur Farm Da Biggings hatte ließ sich bisher jedoch nicht klären.

Da wie oben beschrieben die ältesten archäologisch aufgearbeiteten Handelsplätze und Handelsbuden auf den Shetland Inseln bisher frühestens in das 17. Jahrhunderts datieren und sehr wahrscheinlich mit schottischen Händlern in Verbindung gebracht werden können, lässt sich über die tatsächliche Konstruktion der hansischen Buden und über die durch die Hansehändler genutzten Plätze bisher nichts Genaueres sagen. Die archäologische Erforschung der Epoche der Hanse auf den Shetlands steht jedoch noch am Anfang und die historischen Quellen lassen reichlich archäologisch relevante Orte erkennen, deren genauere Aufarbeitung an Land und auch unter Wasser weitere Erkenntnisse zum späthansezeitlichen Handel versprechen.¹⁰¹⁴

Die Herkunft der im Folgenden dargestellten keramischen Einzelfunde liegt sehr wahrscheinlich im Hanseraum. Ihr archäologischer Kontext ist dennoch nicht immer klar. So fanden sich in Lerwick (Anhang A - Nr. 7) insgesamt 54 Keramikstücke.¹⁰¹⁵ 53 dieser Stücke gehören zu glasierter roter Irdenware. Bei einem der Stücke handelt es sich dagegen um salzglasiertes Steinzeug.¹⁰¹⁶ Die Varianz der Fundstücke reicht von Rand- und Wandscherben bis hin zu Bodenstücken und Resten von Standfüßen. Fast alle Stücke weisen farblich leicht unterschiedliche Glasurreste und Verfärbungen auf. Innenverzierungen mit gelben und braunen Steifen bzw. Wirbeln sind bei vielen Stücken erkennbar. Ebenso finden sich Griffreste, gebogene und hohle Standfüße sowie Gusstüllen. Offenbar handelt es sich also um die Reste mehrerer Objekte.¹⁰¹⁷ Der Produktionsraum dieser Keramikwaren lag hauptsächlich im hansischen Gebiet.¹⁰¹⁸ Die Verzierungen weisen auf eine Datierung ab dem 16. Jahrhundert hin. Allerdings wurden solche Keramikwaren bis in das 18. Jahrhundert produziert.¹⁰¹⁹ Da die Befundumstände unklar sind, kann hier keine Interpretation der Keramikfunde als eventueller Privatbesitz eines Händlers oder eines Einheimischen vorgenommen werden.

Weiterhin sind hier auch Keramikfunde aus Scalloway zu nennen (Anhang A - Nr. 8). Während Ausgrabungen in der Nähe respektive auf dem Gelände des Scalloway Castle fanden sich in den Jahren 1979 und 1980 in dem Grabungsareal A, welches unmittelbar südlich des Schlossgeländes lag, mehrere Keramikreste mit sehr wahrscheinlich hansischer Provenienz.¹⁰²⁰ Insgesamt reicht die Spanne der hier geborgenen, datierbaren Keramikwaren vom späten 15. bis zum 18. Jahrhundert und umfasst hauptsächlich den nordeuropäischen Raum als Herkunftsgebiet. Einige Funde stammen jedoch auch aus dem persischen und chinesischen Raum.¹⁰²¹ Mit 975 Stücken, zu denen z.B. glasierte und dekorierte Rand- und Wandscherben, Grapenstücke, Standfüße, Griffe und Siebreste gehören, die in das 17. und frühe 18. Jahrhundert datiert werden können und teilweise aus dem Hanseraum stammen, bilden diese Funde die größte Fundgruppe an Keramikresten.¹⁰²²

¹⁰¹⁴ Siehe Kapitel VI.1.

¹⁰¹⁵ Hierbei handelt es sich um Streufunde die zwischen den Jahren 1988 und 1993 auf einem Gelände in der Altstadt von Lerwick, welches seit dem 17. Jahrhundert bebaut ist, gemacht wurden. Freundliche Mitteilung von Ian Tait (Shetland Museum and Archive, Lerwick/UK).

¹⁰¹⁶ Zu glasierter roter Irdenware siehe Madsen/Stilke 2001, 572-598. Zu salzglasierten Steinzeug siehe Roehmer 2001, 535-538.

¹⁰¹⁷ Für die Informationen zu diesen Keramikresten danke ich Ian Tait (Kurator des Shetland Museum and Archive, Lerwick/UK).

¹⁰¹⁸ David Gaimster nennt als Produktionszentrum solcher Keramikwaren den niederrheinischen aber auch den südniederländischen Raum. Gaimster 2006, 81-84.

¹⁰¹⁹ Zu der Datierung siehe Gaimster 2006, 81-84.

¹⁰²⁰ Hall/Lindsay 1983, 556-560; 573.

¹⁰²¹ Hall/Lindsay 1983, 574f.

¹⁰²² Siehe ausführlich Hall/Lindsey 1983, 565-573.

V.2.2. Submarine Befunde und Funde der Späthansezeit auf den Shetland Inseln

Aus der Zeit der hansischen Besetzung der Shetlands, also des 15. bis 17. Jahrhunderts, sind bisher sieben Wracks gefunden worden. Diese Wrackfunde sind jene der *El Gran Grifon* (1588), der *De Haan* (1640), der *Lastdraeger* (1653), der *Kennermerland* (1664) und der *Wrangels Palais* (1687). Zwei weitere Wracks konnten bisher namentlich nicht identifiziert werden, jedoch ließ sich die wahrscheinliche Herkunft dieser Schiffe eingrenzen. So handelt es sich zum einen vermutlich um ein niederländisches Handelsschiff, das im Jahr 1680 sank, und zum anderen um eine französische Fregatte, die um 1694 unterging¹⁰²³ (siehe Anhang C | Karte VII).

Neben diesen Wrackfunden ist eine hohe Zahl weiterer Schiffsverluste und Schiffsnamen für die genannte Zeitspanne überliefert. Auf diese wird im Kapitel VI.2. näher eingegangen. Dennoch wurden lediglich die genannten sieben Wracks bisher wissenschaftlich untersucht. Bei dem Wrack der *Gran Grifon* handelt es sich um das bisher älteste entdeckte Wrack der Shetlands und außerdem um ein Schiff der Spanischen Armada.¹⁰²⁴ Die als Invasionsflotte geschickte Armada scheiterte im Jahr 1588 in den Gewässern der britischen Inseln und erlitt enorme Verluste.¹⁰²⁵

Bei der *Gran Grifon* (Anhang A - Nr. 9) handelte es sich jedoch nicht um ein spanisches Kriegsschiff, sondern um ein hansisches Handelsschiff des 16. Jahrhunderts, das sehr wahrscheinlich aus Rostock stammte und durch die spanische Admiralität konfisziert wurde.¹⁰²⁶

Nach der Konfiszierung baute man den Handelsfahrer zu einem Truppentransporter mit leichter Bewaffnung um. Juan Gomez de Medina nutzte dann die *Gran Grifon* als Flaggschiff eines von ihm befehligten Schiffsverbandes innerhalb der Flotte. Hierbei handelte es sich um einen Verband von insgesamt 23 umgebauten Handelsfahrern, die mit relativ schlechter Bewaffnung ausgerüstet waren und als Truppentransporter genutzt wurden. Nachdem das Schiff in mehreren Kampfhandlungen beschädigt wurde, geriet es anschließend in einen schweren Sturm unterhalb der Shetland Inseln und trieb im September des Jahres 1588 an die Küste von Fair Isle. Hier lief die *Gran Grifon* am 27. September 1588 bei den Klippen von Stroms Hellier auf einige Felsen. Ein Großteil der Besatzung, unter ihnen Gomez de Medina, konnte sich an Land retten.¹⁰²⁷

Das Schiff soll bei einer Größe von 650 Tonnen, also etwa 325 Last, eine Länge von etwa 30 m aufgewiesen haben.¹⁰²⁸ Kurz nach dem Untergang wurde ein Mann namens Irvine durch den Earl of Orkney beauftragt, verwertbares Gut vom Schiff zu bergen. Ob dies tatsächlich geschah, ist unklar. Im Jahr 1728 betauchten dann zwei Männer namens Rowe und Evans erstmals das in ca. 18 m Wassertiefe liegende Wrack. Sie bargen zwei der insgesamt 38 Kanonen des Schiffes sowie einige Kleinfunde. Zwischen den Jahren 1970 und 1977 nahm schließlich das Institute of Maritime Archaeology der St. Andrews University unter der Leitung von Colin Martin tatsächliche wissenschaftliche Untersuchungen des Wracks vor. Von dem Schiff waren aber nur noch sehr spärliche Reste vorhanden (siehe Abbildung 5). Teile eines Stevens konnten unter einem verstürzten Felsen entdeckt werden, Reste der Halterung des Heckruders, Kanonen- und Musketenkugeln, mehrere Bleibarren und einige Münzen wurde geborgen. Auch konnten mehrere Kanonen gesichert werden (siehe Abbildung 6).

¹⁰²³ Wessex Archaeology 2011, 355 und 416. Siehe auch Grassel 2015, 177-179.

¹⁰²⁴ Martin 1998, 28-45.

¹⁰²⁵ Hierzu und zu den Armadawracks in den Gewässern der britischen Inseln siehe Martin 2011, 85f.

¹⁰²⁶ Siehe Martin 1998, 28f. Ein Hinweis hierauf könnte auch im Namen des Schiffes *El Gran Grifon* (also *Der Große Greif*) zu sehen sein. Rostock führt dieses Fabeltier bis heute in seinem Stadtwappen.

¹⁰²⁷ Zu Geschichte der *Gran Grifon* siehe Martin 1998, 28-35.

¹⁰²⁸ Der Lastwert ergibt sich bei 1 Last zu 2 Tonnen. Bei 1 Last zu 3 Tonnen ergibt sich ein Wert von ca. 216 Last bei 650 Tonnen. Natürlich handelt es sich hierbei um Schätzungen. Zur Umrechnung Last und Tonne siehe Kapitel I.4.6.

Ebenfalls wurde ein Anker etwas entfernt von der Wrackstelle gefunden, der sehr wahrscheinlich zur *Gran Grifon* gehörte und wohl geworfen wurde um das Schiff daran zu hindern, auf die Felsen zu treiben. Größere Holzreste und andere organische Funde waren nicht erhalten. Ebenso konnten keine Keramikfunde geborgen werden. Kleinere Funde wie eine gebogene Eisenklinge oder der aus Metall gefertigte Henkel eines Trinkkruges, der offenbar einen klappbaren Deckel aufwies, wurden jedoch entdeckt. Ein Grund für die recht übersichtliche Fundmenge sind die schwierigen natürlichen Bedingungen an der Wrackstelle. Durch die exponierte Lage der Fundstelle und die starken Strömungen vor Ort blieben nur schwere bzw. in den Vertiefungen des Seegrundes geschützt liegende Objekte erhalten.¹⁰²⁹ Die meisten der Funde wurden nach der Bergung dem Shetland Museum in Lerwick übergeben. Die Fundstelle steht unter der Aufsicht des Shetland Islands Council und ist auch durch diese Institution geschützt.¹⁰³⁰

Bei der *De Haan* handelte es sich um ein niederländisches Handelsschiff der VOC.¹⁰³¹ Aufgrund der häufigen Kriegseignisse in den europäischen Gewässern fuhren die Handelsschiffe der VOC sehr häufig im Konvoy und unter militärischem Begleitschutz die Strecke über die Nordsee. Die *De Haan* gehörte mit der *De Reiger* und der *De Jonas* zu solch einem Konvoy, der unter dem Schutz der *Enkhuizen* stand. Als sich die Schiffe am 15. Juni 1640 im Bressay Sound sammelten, kam es zu einem Überfall durch Dünkirchener Piraten.¹⁰³² Die *De Reiger* sank im Bressay Sound. Ihre genaue Lage ist bis heute unklar. Die *De Jonas* wurden von ihrer Crew am nördlichen Ende des Bressay Sound auf Land gesetzt und verbrannt. Dagegen konnte die *Enkhuizen* von den Angreifern aufgebracht und als Prise genommen werden.¹⁰³³ Die *De Haan* wiederum lief bei Lerwick auf Grund und wurde aufgegeben. Im Jahr 1922 fand man bei Bauarbeiten in der Nähe der Alexandra Wharf in Lerwick die Reste des Schiffes, deren archäologische Begutachtung aber nur oberflächlich war. Lediglich ein ca. 20 m (60 Fuß) langes Kielstück, vier Kanonen, einige Kanonenkugeln sowie weitere kleinere Holzreste wurden geborgen.¹⁰³⁴ Eine der Kanonen wurden anschließend dem Prins Henrick Museum in Rotterdam übergeben. Weitere Grabungen wurden nicht vorgenommen.

Bei der *Lastdraeger* und der *Kennermerland* handelte es sich ebenfalls um Schiffe der VOC. Beide wurden im Ostasienhandel zwischen dem niederländischen Texel und Batavia, dem heutigen Jakarta, eingesetzt. Die *Lastdraeger* war ein 43 m langes und 8 m breites Schiff mit ca. 640 Tonnen. Im Jahr 1653 lief sie während eines Sturmes bei Crussa Ness in der Nähe von Cullivoe/Yell auf Grund und zerbrach anschließend in zwei Teile. Der Bugbereich wurde in den Jahren 1971 und 1972 wissenschaftlich durch Robert Stenuit begutachtet.¹⁰³⁵

¹⁰²⁹ Zu den Funden siehe Martin 1998, 36-45.

¹⁰³⁰ Siehe Wessex Archaeology 2011, 14. Zu diesem Schutzstatus siehe Kapitel VI.1.

¹⁰³¹ Zur VOC siehe Kapitel III.2. Anmerkung 701.

¹⁰³² Siehe hierzu auch Kapitel III.1. Siehe auch Goodlad 2017 (unpubl.).

¹⁰³³ Als Prise bezeichnet man ein im Krieg erbeutetes oder beschlagnahmtes Handelsschiff bzw. Handelsgut. Siehe Duden (2004) 768 s.v. Prise.

¹⁰³⁴ Zu diesen Angaben siehe Goodlad 2017 (unpubl.)

¹⁰³⁵ Stenuit 1974, 221-251. Robert Stenuit wurde durch die französische Organisation COMEX unterstützt.

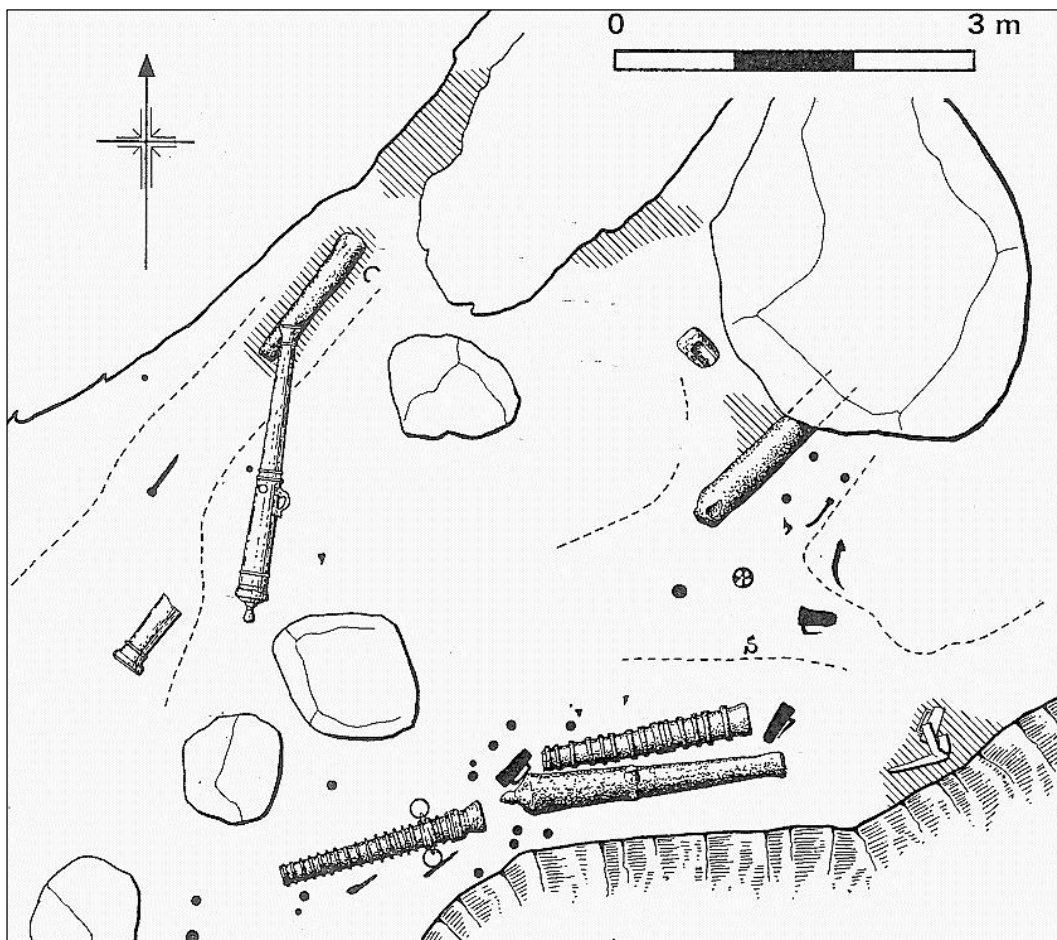


Abb. 5: Ausschnitt des Befundplans der *Gran Grifon* (1588)

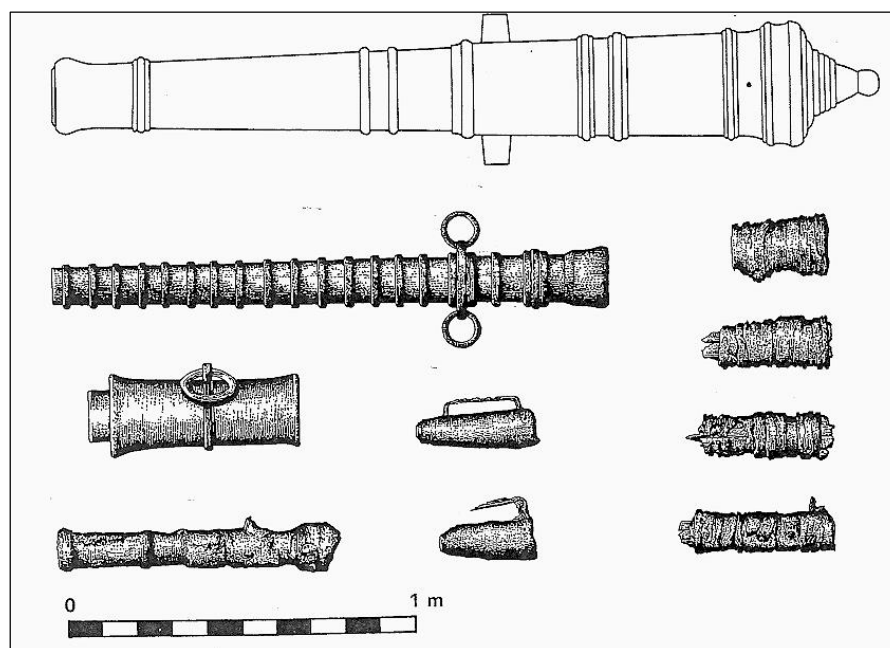


Abb. 6: Zur Schiffartillerie gehörende Funde der *Gran Grifon* (1588)

Das Wrack befindet sich in ca. 9 m Wassertiefe und die Hecksektion ist wahrscheinlich nach dem Auseinanderbrechen des Schiffes in wesentlich tieferes Wasser verdriftet. Insgesamt wurden ca. 2700 Objekte geborgen. Darunter befanden sich Teile der Ladung, der Bewaffnung, Keramikreste, Münzen, Siegel der Kaufleute und auch Navigationsinstrumente.¹⁰³⁶ Einige der Objekte übergab man dem Shetland Museum in Lerwick, andere wurden versteigert.¹⁰³⁷ Auch diese Fundstelle steht unter der Aufsicht des Shetland Islands Council und ist auch durch diese Institution geschützt.¹⁰³⁸ Die *Kennermerland* wies die Maße 47.2 x 10.6 x 5.3 m auf und wurde 1661 gebaut. Sie sank 1664 mit 40 Kanonen bewaffnet und einer reichen Ladung an Bord. Aus dem niederländischen Texel kommend lief sie im Sturm in der Nähe von Stoura Stack bei den Out Skerries auf Grund. Schon kurz nach dem Verlust kam es zu ersten Bergungsversuchen der Ladung. Zwischen den Jahren 1971 und 1987 wurden dann archäologische Grabungen unter der Leitung von Richard Price und mit Hilfe des Ashton University Sub-Aqua Club in relativ flachem Wasser vorgenommen.¹⁰³⁹ Das Wrack selbst ist sehr schlecht erhalten und liegt zwischen 3 und 6 m Wassertiefe. Hinzu kam, dass der Befund durch die Reste mindestens eines weiteren Schiffes, der *Advena*, die hier im Jahr 1912 sank, überlagert wurden. Der komplette Befund gehört zu einer „Historic Marine Protected Area“¹⁰⁴⁰ und ist speziell geschützt.¹⁰⁴¹

Wie die *Kennermerland* ist auch die *Wrangels Palais* ein Teil derselben „Historic Marine Protected Area“. Beide Wrackstellen stehen darüber hinaus auch unter der Aufsicht des Shetland Islands Council und sind hierdurch zusätzlich geschützt.¹⁰⁴²

Die *Wrangels Palais* ging am 23. Juli 1687 während Seenebel in der Nähe von Lamba Stack bei den Out Skerries unter. Bei der *Wrangels Palais* handelte es sich um ein dänisches Kriegsschiff, das im Konvoy mit fünf anderen Kriegsschiffen zum Schutz der Handelsrouten bei den Färöer Inseln und Island eingesetzt wurde.¹⁰⁴³ Sie wies die Maße 38.1 x 11.3 x 3.5 m auf und wurde ursprünglich 1669 als Handelsfahrer in Schweden gebaut. Im Jahr 1677 akquirierte die dänische Marine das Schiff und rüstete es mit 46 Kanonen aus. Die Ausgrabungen fanden zwischen den Jahren 1991 und 1994 durch Mitglieder des Oxford University MARE Club und des Strathclyde University Sub-Aqua Club statt. Vom Wrack war jedoch wenig erhalten. Ähnlich wie bei der *Gran Grifon* und der *Kennermerland* liegt auch die *Wrangels Palais* an einer sehr exponierten Stelle und ist daher starken Strömungen ausgesetzt. Organische Funde haben sich kaum erhalten und leichtere anorganische Funde sind nur unter Felsen oder innerhalb zusedimentierter submariner Bodensenken zu erwarten. Die Fundstelle liegt in 25 bis 28 m Tiefe und mehrere Kanonen, Projektile und kleinere Metallfunde sind erhalten und in tieferem Wasser werden weitere Reste des Wracks vermutet.¹⁰⁴⁴

¹⁰³⁶ Stenuit 1974, 221-235.

¹⁰³⁷ Stenuit 1974, 251.

¹⁰³⁸ Siehe Wessex Archaeology 2011, 14. Zu diesem Schutzstatus siehe Kapitel VI.1.

¹⁰³⁹ Siehe ausführlich Wessex Archaeology 2011, 259.

¹⁰⁴⁰ Siehe “Consultation on a proposal to designate an area of Scottish territorial waters as the Out Skerries Historic Marine Protected Area, under the Marine (Scotland) Act 2010” unter: <http://www.historic-scotland.gov.uk/hmpa-outskerries.pdf> (Stand April 2017).

¹⁰⁴¹ Siehe “Marine Protected Areas in the Seas around Scotland Guidelines on the selection, designation and management of Historic Marine Protected Areas” unter: <http://www.historic-scotland.gov.uk/historic-mpa-guidelines.pdf> (Stand April 2017).

¹⁰⁴² Siehe Wessex Archaeology 2011, 14. Zu diesem Schutzstatus siehe Kapitel VI.1.

¹⁰⁴³ Diese Schiffe waren die *Gyldenlove*, die *Heiren*, die *Victoria*, die *Svermeren* und die *Flyvende Fisk*. Siehe Bound/Sharpe 1999, 46.

¹⁰⁴⁴ Bound/Sharpe 1995, 45-51.

Die oben erwähnten, namentlich unbekanntenen Wracks liegen zum einen nahe der Westspitze von Housay bei den Out Skerries und zum anderen im North Mouth von Bruray, ebenfalls bei den Out Skerries.

Bei Housay sank im Jahr 1680 ein wahrscheinlich niederländischer Handelsfahrer und in den Jahren 1973/74 wurden hier durch Richard Price einige Bronzekanonen sowie Tonpfeifen und Keramikreste entdeckt.¹⁰⁴⁵ Weiteres ist bisher nicht bekannt.

Bei dem Fund bei Bruray (1694) handelte es sich eventuell um eine französische Fregatte und 1985 fand man in 9 bis 12 m Tiefe einige Kanonen und große Mengen an Flintstein.¹⁰⁴⁶ Dies ist ein Material, das auf den Shetlands natürlicherweise nicht vorkommt und häufig als Schiffsballast diente. Weiteres ist auch hier bisher nicht bekannt.

Es handelt sich bei allen genannten Wracks um späthansezeitliche Funde, die teilweise zu den ältesten bisher bekannten Wracks auf den Shetland Inseln gehören. Aber keines dieser Wracks kann als hansisches Handelsschiff angesprochen werden. Lediglich die *Gran Grifon* weist eine Provenienz im Hanseraum auf, ist aber durch ihre schlechte Erhaltung kaum wissenschaftlich auswertbar.

Allerdings sind in der vorliegenden Studie für das 15. und 16. Jahrhundert mindestens vier namentlich bekannte Hanseschiffe, welche in den Schriftquellen und der Forschungsliteratur nachweisbar sind, sowie ein weiteres, namentlich nicht bekanntes hansisches Handelsschiff, herausgearbeitet worden. Diese Schiffe erlitten zwar keinen Schiffbruch bei den Gewässern der Shetlands, sind jedoch eindeutig als Handelsschiffe im Zusammenhang mit dem hansischen Shetlandhandel erwähnt (siehe Tabelle 2).

Im Folgenden sollen hier noch einige Einzelfunde vorgestellt werden, deren Herkunft sehr wahrscheinlich im Hanseraum liegt. Da es sich um einzelne Unterwasserfunde handelt, sind ihre archäologischen Kontexte unklar (siehe Anhang C | Karte VII).

Im North Voe auf Whalsay in der Nähe von Symbister wurde durch Fischer ein gut erhaltener Keramikgrapen mit einer Höhe von ca. 20 cm gefunden (Anhang A - Nr. 10). Dieser besteht aus roter Irdenware und lediglich das Griffstück ist abgebrochen. Reste einer außen aufgebracht, weißen Engobe oder Glasur sind erhalten.¹⁰⁴⁷ Ebenso sind hier die Reste eines vermutlich ebenfalls aus roter Irdenware gefertigten Abtropfsiebes zu nennen. Das Keramikstück weist eine Größe von etwa 10 x 15 cm auf und ist in zwei Teile zerbrochen. Es wurde nordwestlich der Insel Mousa ebenfalls durch Fischer vom Meeresboden geborgen. Die Bruchkanten sind stark verrollt und die Reste eines Standfußes sind noch erkennbar. Hinweise auf eine Glasur oder Engobe finden sich nicht.¹⁰⁴⁸

Eine genaue Datierung der Stücke ist relativ schwer vorzunehmen. Da komplett glasierte Grapen erst gegen Ende des 15. Jahrhunderts aufkommen, scheint hier auch die frühestmögliche Datierung für den Grapen zu liegen. Jedoch wurden Grapen mit unterschiedlichsten Glasurfärbungen, deren

¹⁰⁴⁵ Wessex Archaeology 2011, 355.

¹⁰⁴⁶ Wessex Archaeology 2011, 416.

¹⁰⁴⁷ Das Stück konnte bisher keiner detaillierteren Untersuchung unterzogen werden um zu klären ob es sich um eine Engobe oder Glasur handelt. Als Engobe bezeichnet man einen aus Tonschlamm bestehenden Überzug auf einem keramischen Rohling. Diese kann durch die Zugabe von Metalloxiden farblich verändert werden. Beim Brennvorgang liefert die Engobe eine gleichmäßige Färbung und Glätte des keramischen Produktes, versiegelt dessen Oberfläche jedoch nicht. Als Glasur bezeichnet man eine Aufschlammung von Ton, Quarzmehl und wasserunlöslichen Flußmitteln in Wasser welche auf einen Keramikrohling aufgebracht wird. Beim anschließenden Brand glättet und härtet die Glasur die Keramikoberfläche und versiegelt diese. Durch Zugabe verschiedenster Beimengungen kann die Farbe der Glasur erheblich variiert werden. Siehe hierzu Brockhaus 8 (1989) 569 s.v. Glasur sowie Brockhaus 6 (1988) 406 s.v. Engobe.

¹⁰⁴⁸ Für die Informationen zum Grapenfund und den Stücken des Abtropfsiebes danke ich Ian Tait (Kurator des Shetland Museum and Archive, Lerwick/UK).

Produktionsraum wohl hauptsächlich im niederrheinischen und südniederländischen Raum lag, bis in das 18. Jahrhundert hinein produziert.¹⁰⁴⁹

Bei dem vermutlichen Abtropfsieb (Anhang A - Nr. 11) handelt es sich um einfaches Küchengerät, dessen Verbreitung und Datierung ebenso weitreichend ist wie jene des Grapen.¹⁰⁵⁰ Es lässt sich nicht sagen, ob es sich hierbei um keramische Handelswaren oder privates Kochgeschirr der jeweiligen Schiffscrew handelte. Ebenso ist nicht zu klären, ob sich diese Stücke einst auf hansischen, niederländischen oder englischen Schiffen befanden.

Entgegen der recht geringen Menge an hansischer Keramik ist durchaus eine größere Menge von vor allem niederländischer Keramik des 17. Jahrhunderts und auch späterer Zeitstellungen in den Gewässern der Shetlands gefunden worden.¹⁰⁵¹ Hierauf soll jedoch aufgrund der Thematik der vorliegenden Studie nicht weiter eingegangen werden.

Schiffer	Eigner	Jahr	Name	Typ	Herkunft	Anmerkungen	Referenz
Hinrich van Mynden	Johan Balleers	1551	Jonas	Krawel	Bremen	Schiff schaffte Strecke in 4 Tagen als Ersatz für ein zuvor verlorenes Schiff	Focke 1916
Arendt Günnewitz	unklar	1640	unklar	Schmack	Hamburg	unklar	Koch 1995
Gerd Hemelinck	Gerd Hemelinck	1567	Pelican/ Pelikan	unklar	Bremen	Hemelinck vermietete sein Schiff für 2 Monate an den Earl of Bothwell	Ballantyne/ Smith 1999
unklar	Segedade Deetjen	1692	Seepferd	unklar	Bremen	Nachfahr in 5ter Generation von Segebald Detken, Schiff soll 50 Last gehabt haben	Hofmeister 2015
unklar	Herman Detken	um 1690	König Salomon	unklar	wohl Bremen	Nachfahr in 5ter Generation von Segebald Detken	Hofmeister 2018 (unpubl.)

Tab. 2: bekannte Hanseschiffe des 16. und 17. Jahrhunderts im Handelsverkehr mit den Shetland Inseln

¹⁰⁴⁹ Zu der genannten Datierung und der räumlichen Einteilung siehe Gaimster 2006, 81-84.

¹⁰⁵⁰ Gaimster 2006, 82f.

¹⁰⁵¹ Freundliche Mitteilung von Ian Tait (Shetland Museum and Archive, Lerwick/UK).

V.3. Färöer Inseln

In den folgenden Unterkapiteln werden einige Landfunde bzw. Befunde auf den Färöer Inseln dargestellt, die alle in die Zeit vom 15. bis zum 17. Jahrhundert zu datieren sind. Eindeutige submarine Befunde dieser Zeit sind bisher nicht bekannt. Teilweise zeigen die Befunde an Land eine mögliche hansische Verbindung und stützen sich bei ihrer Datierung sowie Interpretation sowohl auf historische Belege als auch auf archäologische Funde. Die dargelegten Befunde und Funde geben eine Übersicht zum aktuellen Stand der archäologischen Forschung zum Thema der hansischen Präsenz auf den Färöer Inseln bzw. der späthansezeitlichen Seefahrt bei dieser Inselgruppe wider.

Anders als in dem Kapitel V.2. für die Shetland Inseln wird in dem vorliegenden Kapitel auch auf die Schiffsverluste bei den Färöer Inseln zwischen dem 15. und dem 17. Jahrhundert eingegangen. Diese lassen jedoch keine eindeutigen hansischen Verbindungen erkennen.

V.3.1. Landbefunde und Funde der Späthansezeit auf den Färöer Inseln

Der bisher einzige Gebäudebefund auf den Färöer Inseln, der annähernd in die Späthansezeit datiert und als Händlerbude interpretiert werden kann, ist ein Befund bei Krambatangi auf Suðuroy¹⁰⁵² (siehe Anhang C | Karte III). Der Fundplatz liegt heute in unmittelbarer Nähe eines Fährterminals bei Øravikarlíð auf der südlichen Seite des Trongisvágsfjørður, einem gut schiffbaren und relativ geschützt liegenden Fjord (Anhang A - Nr. 12). Die Bezeichnung Krambatangi leitet sich von krambod/krambød, also in etwa Krämerbude, ab und bedeutet so viel wie Landzunge mit (Kram)Bude.¹⁰⁵³ Diese onomastischen Belege legen nahe, dass der Ort durchaus als ein möglicher Handelsplatz der späten Hanse- oder frühen Dänenzeit anzusehen ist. Da der Befund bis zu seiner archäologischen Sicherung im Jahr 1952 schon mehrfach durch Baumaßnahmen gestört wurde, konnte ein Großteil des zentralen Gebäudefundes nicht mehr dokumentiert werden. Dennoch waren die Reste eines etwa 10 x 4 m messenden Gebäudes zu erkennen. Die Mauern waren zwischen 1 bis 1.5 m dick und noch bis ca. 0.5 m Höhe erhalten.

Im erhaltenen Innenraum barg man Reste von Holzdielen, die über einem steinernen Fundament verlegt waren. Der gesamte Befund ist heute noch teilweise erhalten und wurde nach der Grabung im Jahr 1952 nicht weiter gesichert. Offenbar waren zusätzliche Grabungen geplant, die man dann nicht vornahm. Auch schlossen sich weitere Gebäudeteile an den Befund an, die allerdings in der Folge ebenfalls nicht ergraben wurden. Kleinfunde wie Backsteinreste und Schieferbarren sowie einzelne Keramikfunde von glasierter roter Irdenware und von Werra Ware, die wiederum eher auf den nordwestdeutschen Raum als Herkunftsgebiet der Keramik verweisen, konnten geborgen werden.¹⁰⁵⁴ Ebenso fanden sich zwei Bleikugeln, von denen eine abgefeuert worden war, sowie einige Fragmente von Feuersteinen. Letztendlich handelte es sich bei allen Funden um Importwaren, was die Interpretation des Befundes als Händlerbude erhärtet. Alle Funde datieren frühestens in die erste Hälfte des 17. Jahrhunderts.¹⁰⁵⁵

Weitere Begutachtungen der Baustrukturen, der damit verbundenen zeitlichen Abfolge der Konstruktion sowie Nachgrabungen des umliegenden Geländes stehen bis heute aus. Auch wurden

¹⁰⁵² Siehe hierzu auch Kapitel III.2.1.

¹⁰⁵³ Arge/Mehler 2012, 181. Siehe auch Kapitel III.2.1.

¹⁰⁵⁴ Zu Werra Ware siehe Grohne 1940, 54-63.

¹⁰⁵⁵ Arge/Mehler 2012, 182f.

nur die oberen Schichten des Befundes untersucht. Ebenso fehlen maritim-archäologische Untersuchungen des Trongisvágsfjørður in diesem Bereich.

Die Datierung des Befundes in das frühe 17. Jahrhundert schließt natürlich eine ältere Nutzung des Platzes nicht aus. Zwar ist die Annahme einer Nutzung des Platzes durch dänische Händler auf den ersten Blick, wegen des in Kapitel I.4.5. beschriebenen Handelsverbotes, naheliegend, jedoch erlaubt die im selben Kapitel genannte, auch nach dem Verbot des Jahres 1602 weiter betriebene Segelation hamburgischer Händler nach Island ebenso die Möglichkeit einer solchen Segelation zu den Färöer Inseln in dieser Zeit.

Als weiterer möglicher hansischer Handelsplatz ist die Halbinsel Tinganes auf Streymoy zu nennen¹⁰⁵⁶ (siehe Anhang C | Karte III). Eine nicht-hansische Schriftquelle des 17. Jahrhunderts legt nahe, dass sich hier im 16. Jahrhundert eine durch Hamburger Händler genutzte Handelsbude befand.¹⁰⁵⁷ Großflächige archäologische Untersuchungen auch im submarinen Bereich der Bucht bei Tinganes wurden hier bisher nicht vorgenommen (Anhang A - Nr. 13). Da es sich um einen stark bebauten und historisch sehr wichtigen Teil der Hauptstadt Tórshavn handelt, sind solche Untersuchungen relativ schwierig. Einzelne Funde rheinischen Steinzeugs, welche hier bei kleineren archäologischen Prospektionen geborgen wurden, zeigen zwar eine Provenienz im nordwestdeutschen Raum, jedoch ist deren tiefergehende Interpretation ohne weitere archäologische Untersuchungen dieses Platzes nicht vorzunehmen.¹⁰⁵⁸

Weitere Einzelfunde mit einer möglichen hansischen Provenienz sind ebenfalls von dem ehemaligen Bischofssitz in Kirkjubøur auf Streymoy bekannt. Diese Funde werden zurzeit von Natascha Mehler aufgearbeitet und wissenschaftlich bewertet.¹⁰⁵⁹

¹⁰⁵⁶ Arge/Mehler 2012, 179f. Siehe auch Kapitel III.2.1.

¹⁰⁵⁷ Arge/Mehler 2012, 179.

¹⁰⁵⁸ Arge/Mehler 2012, 180f. Zu Steinzeug siehe auch Roehmer 2001, 465-538.

¹⁰⁵⁹ Freundliche Mitteilung von Natascha Mehler (Deutsches Schifffahrtsmuseum). Es handelt sich bei Kirkjubøur nicht um einen Handelsplatz.

V.3.2. Submarine Befunde und Funde der Späthansezeit auf den Färöer Inseln

Aus der Zeitspanne der hansischen Besetzung der Färöer Inseln sind bisher fünf Schiffsverluste bekannt. Alle diese Verluste datieren jedoch in das 17. Jahrhundert. Ein sechster Fall datiert um das Jahr 1595. Hierbei handelt es sich um den Untergang mehrerer färöischer Fischerboote von unterschiedlicher Größe, was letztendlich zum Tod von über 200 Fischern geführt haben soll.¹⁰⁶⁰

Der früheste Verlust eines namentlich bekannten Schiffes auf den Färöer Inseln datiert in das Jahr 1667. In diesem Jahr strandete die *Walchern/Walcheren*, ein Handelsschiff der niederländischen VOC, unter der Führung von Kapitän Frans Dillo in Folge eines schweren Sturmes bei Kvivík auf Streymoy.¹⁰⁶¹ Die *Walchern* wurde in den Jahren 1660/61 in Middelburg/Niederlande gebaut und war im Juli oder September des Jahres 1667 im Konvoy mit der *Wapen van Amsterdam* (1667), *Amersfoort*, *Eaendracht*, *Esperance*, *Hazenburg*, *Kasteel van Medemblik*, *Middelburg* und *Zuidpolsbroek* auf der Rückreise aus Batavia.¹⁰⁶² Nachdem das Schiff strandete, zerbrach es und einige Teile des Wracks sowie der Ladung wurden bis zu den Inseln Mykines und Suðuroy verdriftet. Ladungsreste und andere Funde konnten später durch Sporttaucher geborgen und dem Nationalmuseum in Tórshavn übergeben werden.¹⁰⁶³

Ein weiteres niederländisches VOC Schiff, die *Koning David*, verunglückte am 30. Oktober 1674 bei der Insel Nólsoy. Offenbar befand sich das Schiff aber so nah am Ufer, dass sich zum einen die Mannschaft retten konnten und zum anderen die Einheimischen viele Teile der Ladung sichern konnten, wofür diese auch Bergelohn erhielten.¹⁰⁶⁴

Weiterhin ist für das Jahr 1640 die Versenkung eines schottischen Schiffes, das wohl vom Sohn des schottischen Schmugglers John Fermus geführt wurde, durch einen englischen Kaperfahrer bei Hvalba auf Suðuroy überliefert.¹⁰⁶⁵

Zwei weitere Untergänge von Handelsschiffen sind für das Jahr 1687 bekannt. Bei einem Schiff soll es sich um ein kurländisches Schiff gehandelt haben, das bei Saltangará auf Eysturoy auf Grund lief.¹⁰⁶⁶ Dieses Schiff hatte wohl Holz für Tórshavn geladen und riss sich im Sturm von seinem Ankerplatz bei Glyvar los.¹⁰⁶⁷ Drei Mitglieder der Besatzung sollen später hingerichtet worden sein. Weiteres ist hierzu unklar. Ein zweites Handelsschiff lief im September desselben Jahres, also 1687, im Sturm bei Tórshavn auf Grund. Weiteres ist hier ebenfalls unklar.

Archäologisch wurde bisher keines der genannten Wracks oder deren mögliche Unglückstellen weitergehend bearbeitet. Ein bisher unbearbeitetes hölzernes Wrack, das bei Sandavágur auf Vágoy erhalten und bei Ebbe teilweise sichtbar ist, eignet sich jedoch für eine Begutachtung. Laut lokaler Überlieferung soll es sich um ein sehr altes Wrack handeln, dessen Verlustumstände unbekannt sind. Im Jahr 1947 wurden einige Holzteile geborgen und in das Museumsmagazin in Tórshavn verbracht.¹⁰⁶⁸ Was in der Folge mit diesen Hölzern geschah und ob sie wissenschaftlich untersucht wurden, ließ sich bisher nicht feststellen (siehe Tabelle 3).

¹⁰⁶⁰ Madsen 1999, 47. Zu färöischen Fischerboottypen siehe Kapitel I.4.7. Anmerkung 361.

¹⁰⁶¹ Zu VOC siehe auch Kapitel III.2. Anmerkung 701.

¹⁰⁶² Bruijn/Gaastra/Schöffner 1979, 82. Zur *Wapen van Amsterdam* (1667) siehe Kapitel V.4.2.

¹⁰⁶³ Arge 2007, 61f.

¹⁰⁶⁴ Madsen 1999, 66. Zu *Walchern/Walcheren* (1667) und *Koning David* (1674) siehe auch Kapitel III.2.

¹⁰⁶⁵ Madsen 1999, 56.

¹⁰⁶⁶ Als Kurland wird eine der vier historischen Landschaften des heutigen Lettland bezeichnet. Das Schiff kam demnach aus dem Baltikum.

¹⁰⁶⁷ Madsen 1999, 71.

¹⁰⁶⁸ Arge 2007, 63.

Bei einem Schiffsverlust aus dem Jahr 1523 handelt es sich möglicherweise um ein hansisches Schiff. In diesem Jahr verunglückte Joachim Wullenweber, der Handelsmonopolhalter für die Färöer Inseln, mit seinem Schiff. Es bleibt allerdings bisher unklar, wo der Unglücksort liegt.¹⁰⁶⁹ Von submarinen Einzelfunden mit möglicher hansischer Herkunft wie sie in Kapitel V.2.2. für die Shetland Inseln beschrieben wurden ist in Bezug auf die Färöer Inseln bisher nichts bekannt.

Unglücksort	Herkunft	Name	Datierung	Kapitän	Anmerkungen	Referenz
bei den Färöern	Hamburg	unklar	1523	Schiff von Joachim Wullenweber	Schiff von Joachim Wullenweber	Zachariasen 1951
See vor Färöern	Mykines	unklar	1595	unklar	circa 200 Fischer sollen ertrunken sein	Madsen 1999
bei Hvalba	Schottland	unklar	1640	Sohn von John Fermus	schottisches Schmugglerschiff, versenkt durch englischen Kaperfahrer	Madsen 1999
bei Kvikvik	Niederlande	Walchern/Walcheren	1667	Frans van Dillo	VOC Schiff, verunglückte auf der Rückreise aus Batavia	Arge 2007, Madsen 1999
bei Nólsoy	Niederlande	Koning David	1674	unklar	VOC Schiff	Madsen 1999
bei Tórshavn	unklar	unklar	1687	unklar	im Sturm verunglückt	Madsen 1999
bei Saltangará	Kurland	unklar	1687	unklar	im Sturm verunglückt	Madsen 1999
bei Sandavágur	unklar	unklar	unklar	unklar	weiteres unklar	Arge 2007

Tab. 3: bekannte Schiffsverluste des 16. und 17. Jahrhunderts bei den Färöer Inseln

¹⁰⁶⁹ Weiteres zu diesem Schiffsunglück siehe Kapitel VI.6. Tabelle 12.

V.4. Island

In den folgenden Unterkapiteln werden einige terrestrische und submarine Funde bzw. Befunde auf Island beschrieben, die alle in die Zeit vom 15. bis zum 17. Jahrhundert datiert werden. Teilweise zeigen die Befunde an Land dabei eine mögliche hansische Verbindung.

Die dargelegten Befunde und Funde stellen eine Übersicht zum aktuellen Stand der archäologischen Forschung zum Thema der hansischen Präsenz auf Island bzw. der späthansezeitlichen Seefahrt bei dieser Insel dar.

Die terrestrischen Befunde stützen sich bei ihrer Datierung und Interpretation hauptsächlich auf historische Belege und weniger auf archäologische Funde. Mit den submarinen Befunden verhält sich dies ähnlich. Anders als in dem Kapitel V.2. für die Shetland Inseln wird in dem vorliegenden Kapitel, wie im Kapitel V.3. für die Färöer Inseln, auf einige Schiffsverluste bei Island zwischen dem 15. und dem 17. Jahrhundert eingegangen. Bei einigen dieser Verluste handelt es sich um hansische Handelsschiffe.

V.4.1. Landbefunde und Funde der Späthansezeit auf Island

Auf Island sind ähnlich wie auf den Shetland Inseln einige Handelsplätze und Fischereistationen des 15. bis 17. Jahrhunderts archäologisch untersucht. So findet sich z.B. eine Handelsstation in der Bucht von Kumbaravogur auf der Nordseite der Snæffellsnes Halbinsel (Anhang A - Nr. 14). Im Jahr 2006 wurde hier im Rahmen des OITIS Projekts die Bucht von Kumbaravogur auf der Südseite des Breiðarfjörður genauer begutachtet¹⁰⁷⁰ (siehe Anhang C | Karte VIII).

Mehrere Gebäudebefunde auf der Halbinsel Kaupstaðartangi und der dieser gegenüberliegenden Gezeiteninsel Landey konnten dabei untersucht werden. Bei den auf der Ostseite der Halbinsel Kaupstaðartangi gelegenen Befunden handelt es sich um die Überreste von etwa vier Gebäuden von unterschiedlicher Größe. Drei dieser Befunde, die vermutlich als Naust (Bootshäuser) anzusprechen sind, liegen in unmittelbarer Nähe zueinander. Ein weiterer Gebäudebefund liegt etwas entfernt von den drei genannten Naust. Dieser weist eine Breite von etwa 2.2 m auf und hatte eventuell eine Holzfassade. Die erhaltenen Mauerreste bestehen aus Torf und Natursteinen und Innenraumstrukturen konnten nicht festgestellt werden. Bei den auf der Ostseite der Insel Landey liegenden Strukturen handelt es sich um zwei Gebäudebefunde mit einer ähnlichen Größe wie sie jene auf Kaupstaðartangi aufweisen. Die bisherigen archäologischen Untersuchungen beider Areale sind jedoch noch nicht abschliessend ausgewertet.¹⁰⁷¹ (siehe Abbildung 7).

Dass es sich hierbei um mögliche durch Hansehändler genutzte Plätze handelt, lässt sich zwar archäologisch bisher nicht verifizieren, jedoch erlauben historische Belege diesen Rückschluss. So legen die Namen der Bucht wie auch der Halbinseln die Präsenz von Händlern nahe. Kumbaravogur bedeutet so viel wie Bucht der Handelsschiffe und lässt sich durchaus mit dem aus hansischen Quellen bekannten Handelsort *Kummerwage* gleichsetzen. Kaupstaðartangi hingegen bedeutet so viel wie Landzunge mit Handelsplatz. Es finden sich somit zwei onomastische Hinweise für die Nutzung dieser Orte als Handelsplatz. Auch finden sich auf Karten des späten 16. und des 17.

¹⁰⁷⁰ Zu OITIS Projekt siehe Kapitel V.1.

¹⁰⁷¹ Zur Beschreibung des Platzes Kumbaravogur sowie der dortigen Befunde siehe Gardiner/Mehler 2013, 3-5 und Mehler 2011, 20-22.

Jahrhunderts die Bezeichnungen *Kumbrumvig* bzw. *Kumwick* für die Bucht von Kumbaravogur. Eine phonetische Verbindung zu dem Namen *Kummerwage* scheint hier offensichtlich.¹⁰⁷²

Da bei den beschriebenen Prospektionen keine Probegrabungen durchgeführt wurden, können bisher auch keine archäologisch fassbaren Belege für eine Präsenz hansischer Händler im Kumbaravogur angeführt werden. Auch wurden keine submarinen Begutachtungen der Bucht zwischen der Halbinsel Kaustaðartangi und der Inseln Landey vorgenommen.

Ein weiterer möglicher Handelsplatz, der im Zuge des OITIS Projektes untersucht wurde, befindet sich am Süden der Svínanesfjall Halbinsel auf der Nordseite des Breiðarfjörður und gehörte zu einem ehemaligen Gehöft (Anhang A - Nr. 15). Hier befindet sich ebenfalls eine Bucht mit dem Namen Kumbaravogur.¹⁰⁷³ Auch soll der Platz nach Quellen des 18. Jahrhunderts einst von deutschen Händlern genutzt worden sein¹⁰⁷⁴ (siehe Abbildung 8).

Die Farm bestand spätestens ab dem Jahr 1604, erlebte in der Folge mehrere Besitzerwechsel und wurde letztendlich erst 1959 aufgegeben. Laut mündlicher Überlieferung wird ein als Deutsches Haus bezeichneter Gebäudebefund am Süden des Farmgeländes und in Wassernähe mit der Präsenz hansischer Händler in Verbindung gebracht. Aufgrund dieser Hinweise wurde auf dem Gehöft im Jahre 2007 durch ein Team der Universität Belfast und der Universität Wien eine Begehung sowie Begutachtung der erhaltenen Gebäudebefunde durchgeführt. Neben den gut erhaltenen Gebäudebefunden des 20. Jahrhunderts konnten auch die weniger erhaltenen Befunde des Deutschen Hauses und der weiteren Gebäudereste in Strand- bzw. Wassernähe aufgenommen werden. Hierzu gehören mehrere Naust (Bootshäuser), ein als Schmiede bezeichnetes Gebäude, einige Strukturen, die als Franzosengräber bezeichnet werden, eine Hütte zum Trocknen von Fisch und eine Art Lagerhütte. Der als Deutsches Haus bezeichnete Befund stand in einem gewissen Fokus der Untersuchungen. Erhalten war ein Nord-Süd orientierter, rechteckiger Gebäudegrundriss mit den Maßen 13.1 x 7.6 m und den Innenmaßen von 9.4 x 3.5 m. Die Mauerreste waren mit Gras überwachsen, auf einer Höhe von ca. 0.5 m erhalten und aus Torf mit vorgeblendeten Natursteinen erbaut. Der Ein- oder Ausgang des auf einem leicht abschüssigen Untergrund gebauten Gebäudes lag in der südlichen Schmalseite und war zum Wasser ausgerichtet. Ein weiterer Ein- oder Ausgang ist möglicherweise in der Ostmauer des Befundes nachzuweisen. Es kann sich aber hierbei auch um Zerstörungspuren handeln, die mit dem Befund des als Lagerhütte zu bezeichnenden Gebäudes zusammenhängen. Dieser schneidet in die Südostecke des Deutschen Hauses ein und ist daher später als jenes Gebäude errichtet worden. Wie viel später bleibt vorerst unklar. Es weist wiederum die Maße von etwa 6.9 x 4.1 m auf und war aus Stein errichtet. Der als Schmiede bezeichnete Befund besitzt dagegen die Maße 8.9 x 6.6 m, ist aus Torf und Steinen erbaut und befindet sich unweit des Deutschen Hauses. Die Schmiede wurde wohl bis mindestens zum Jahr 1917 genutzt. Die Franzosengräber sind kaum noch sichtbar, sollen jedoch französischen Fischern gehören, die hier um das Jahr 1650 Schiffbruch erlitten und ertranken. Die Fischtrockenhütte liegt nordöstlich des Deutschen Hauses auf einer Landzunge. Sie ist Ost-West orientiert, aus Trockenmauerwerk errichtet und weist einen nach Westen gerichteten Eingang auf. Drei größere Lüftungslöcher sind erkennbar. Die Mauerstärke lag bei etwa 1 m und es sind Reparaturen des Gebäudes zu erkennen.

¹⁰⁷² Zur Interpretation des Handelsplatzes Kumbaravogur als *Kummerwage* siehe Gardiner/Mehler 2013, 4. Zu dem Handelsplatz *Kummerwage* siehe auch Kapitel II.1.2. und III.3.1.

¹⁰⁷³ Wie schon in Kapitel III.3.1. Anmerkung 794 bemerkt wurde gibt es im Breiðarfjörður mehrere Orte mit der Bezeichnung Kumbaravogur. Einer auf der Snæffellsnes Halbinsel, einer auf Svínanesfjall und einer in der Suðurlíoi.

¹⁰⁷⁴ Gardiner et al 2011, 6.

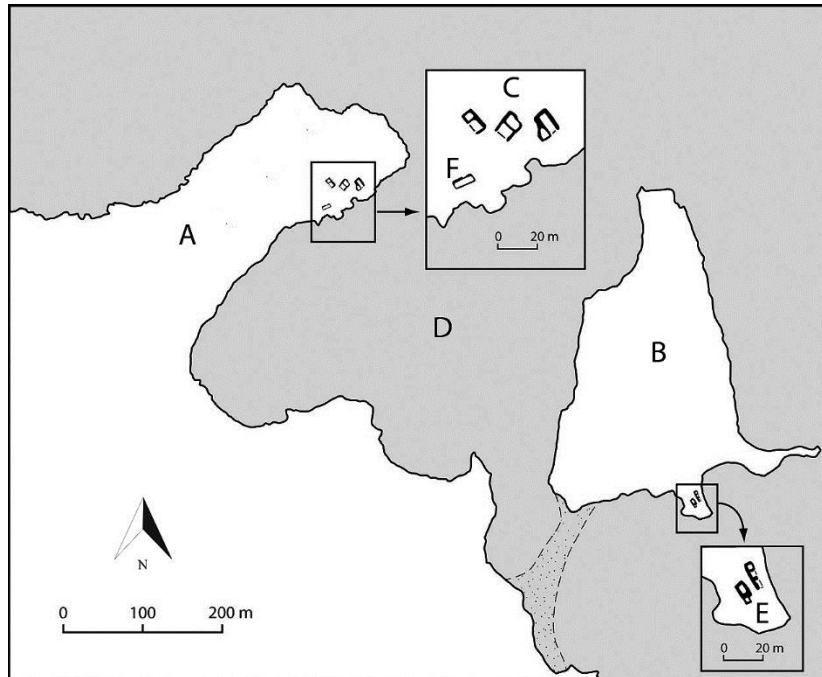


Abb. 7: Kumbaravogur. A: Kaupstaðartangi, B: Landey, C: Naust (Bootshäuser)
D: Kumbaravogur, E: unklare Gebäudebefunde, F: unklarer Gebäudebefund



Abb. 8: Svínanesfjall. A: Farmgebäude, B: Mauer, C: Deutsches Haus mit Lagerhütte, D: Schmiede,
E: Naust (Bootshäuser) und Franzosengräber, F: Trockenhütte, G: Insel Kálfhólmi, H: Kumbaravogur

Die Naust (Bootshäuser) liegen sinnigerweise in unmittelbarer Nähe des Wassers und wurden zum verstauen kleinerer Boote genutzt. Eine hölzerne Windeneinrichtung mit Stahlseil ist in unmittelbarer Nähe erhalten und wurde offenbar genutzt, um Boote herauf zu ziehen. Submarine Prospektionen der Bucht bzw. der kleineren Buchten in der Nähe wurden nicht vorgenommen.¹⁰⁷⁵

Schlussendlich kann eine Datierung der Befunde nicht erfolgen. Die Nutzung des Ortes als Handelsplatz scheint aufgrund der genannten Quellenbelege jedoch möglich. Allerdings war und ist die durch eine kleine vorgelagerte Insel (Kálfhólmi) recht geschützt liegende Bucht wohl zu flach, um je als Ankerplatz für größerer Schiffe gedient zu haben. Auch liegt ein besser bekannter, und oben beschriebener, Handelsplatz mit dem Namen Kumbaravogur in unmittelbarer Nähe auf der gegenüberliegenden Seite des Breiðarfjörður. Aber natürlich kann es sich bei Svínanes um einen kleineren Handelsplatz oder aber eine Fischereistation gehandelt haben. Weitere archäologische Prospektionen fehlen bisher, um diese Möglichkeit näher prüfen zu können.¹⁰⁷⁶

Weiterhin sind mindestens sieben isländische Handelsplätze oder Fischereistationen bekannt, deren Nutzungsphasen unter anderem in die Zeitspanne vom 15. bis zum 17. Jahrhundert reichen (siehe Anhang C | Karte VIII). Drei dieser Orte wurde archäologisch untersucht. Hierzu zählen Gásir, Gautavík und Búðasandur.¹⁰⁷⁷ Gásir ist eine nördlich der Stadt Akureyri auf der Westseite des Eyafjörður in Nordisland gelegene Fundstelle (Anhang A - Nr. 16). Bereits im Jahr 1907 wurden sowohl der Kirchhof als auch einige Gebäude an der Ostseite des Platzes untersucht. Weitere Grabungen wurden 1986 und zwischen 2001 bis 2006 unternommen. Gásir, wo bis heute viele Bodenbefunde sichtbar sind, ist in Quellen als wichtiger Handelsplatz des 12. bis 14. Jahrhunderts belegt. Durch Verlandung soll der Hafen- und Handelsplatz jedoch seine Bedeutung verloren habe. Reste von Siegburger Steinzeug datieren die Nutzung dieses Handelsplatzes aber bis mindestens in das 15. Jahrhundert¹⁰⁷⁸ (siehe Abbildung 9).

Gautavík ist einer der bekanntesten Fundplätze Islands (Anhang A - Nr. 17). In Ostisland, auf der Nordseite des Berufjörður gelegen, lassen sich auf diesem Fundplatz mehrere Befundareale nachweisen. So gibt es den Ostkomplex, den Westkomplex und den Strandkomplex mit mehreren Naust (Boothäusern). Auch ist eine Vielzahl unterschiedlicher archäologischer Fund und Befunde erhalten.¹⁰⁷⁹ Eine Reihe von Schriftquellen erwähnt Gautavík als Handelsplatz und die frühesten Keramikfunde datieren hier auf die Wende des 13. zum 14. Jahrhundert. Die jüngsten Keramikfunde werden wiederum nicht älter als das 16. Jahrhundert datiert.¹⁰⁸⁰ Das schließt eine Nutzung des Ortes vor dem 13. Jahrhundert jedoch nicht aus. Spätestens im 17. Jahrhundert wurde Gautavík, wohl aufgrund des verlandenden Hafensareals, aufgegeben. Keramikfunde mit niederrheinischer und süd-skandinavischer Provenienz bestätigen die aus den Schriftquellen bekannte Funktion des Ortes als Handelsplatz¹⁰⁸¹ (siehe Abbildung 10).

¹⁰⁷⁵ Zur Beschreibung der Befunde am Südende der Svínanesfjall Halbinsel und zu Interpretation derselben siehe ausführliche Gardiner et al 2011, 7-15.

¹⁰⁷⁶ Vgl. Gardiner et al 2011, 14f.

¹⁰⁷⁷ Siehe zu diesen drei Orten auch Kapitel VI.7.

¹⁰⁷⁸ Siehe zu Gásir bei Gardiner/Mehler 2007, 389f. Zu Siegburger Steinzeug siehe Roehmer 2001, 479f.

¹⁰⁷⁹ Siehe ausführlich zu Gautavík bei Capelle 1982.

¹⁰⁸⁰ Capelle 1982, 87f.

¹⁰⁸¹ Gardiner/Mehler 2007, 392. Zu der Keramikdatierung siehe auch Capelle 1982, 69-75.

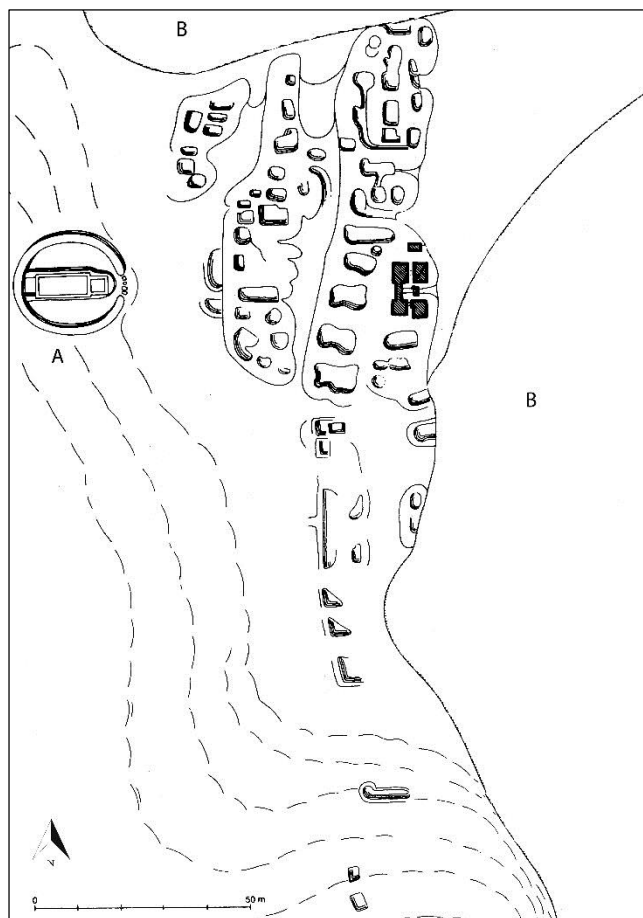


Abb. 9: Fundplatz Gásir. A: Kirchhof, B: Eyafjörður

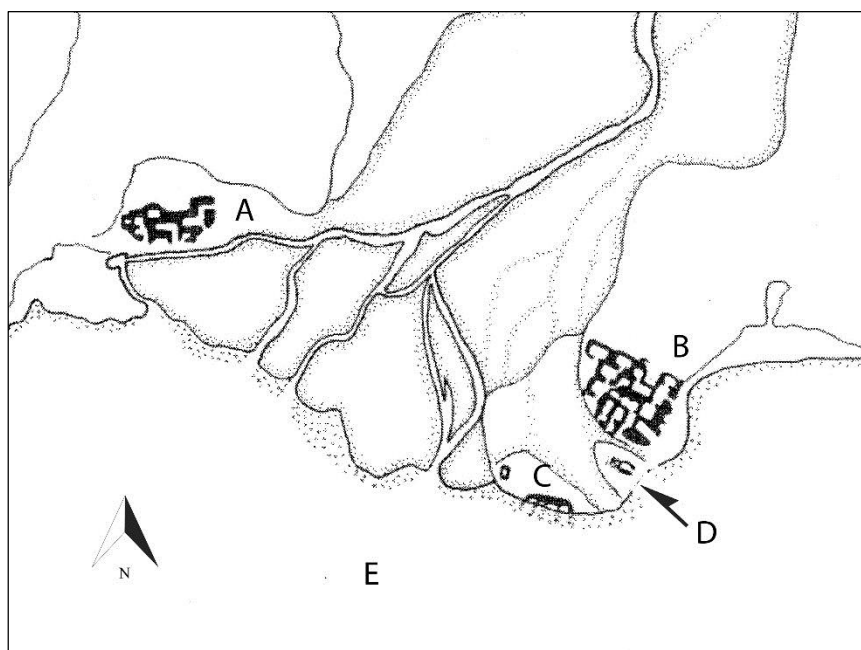


Abb. 10: Fundplatz Gautavík. A: Westkomplex, B: Ostkomplex, C: Strandkomplex, D: Ofenbefund, E: Berufjörður

Ein Befund fällt hier speziell ins Auge. Es handelt sich um einen runden Befund aus Backsteinen, welcher eventuell das Herzstück einer Ofenanlage bildete. Möglicherweise sind hier die Reste einer Anlage zum Raffinieren von Waltran zu erkennen.¹⁰⁸² Ebenso kann es sich aber auch um eine Art Lagerraum für Schwefel gehandelt haben. Backstein ist ein Baumaterial, das auf Island nicht einheimisch ist. Die Ziegel können also entweder als Schiffsballast mitgeführt und später als Baumaterial genutzt worden sein oder sie wurden von vornherein als Baumaterial eingeführt.¹⁰⁸³ Neueste Sonarprospektionen der submarinen Bereiche bei Gautavík legen eine starke Sedimentierung der Hafenbereiche nahe. Auch konnten hier Anomalien festgestellt werden, deren Auswertung jedoch noch nicht abgeschlossen ist.¹⁰⁸⁴

Búðasandur, als dritter archäologisch untersuchter Platz, liegt auf der Südseite des Hvalfjörður in der Faxaflói in Westisland (Anhang A - Nr. 18). Der Ort ist in Schriftquellen auch als Maríuhöfn bekannt und als Hafenort für das 14. und frühe 15. Jahrhundert überliefert. Auch soll über diesen Hafen die Pest im Jahr 1402 Island erreicht haben.¹⁰⁸⁵ Bis heute sind auf dem Fundplatz ähnlich wie in Gásir und Gautavík die Reste von mehreren Gebäudebefunden gut zu erkennen. Bereits im Jahr 1975 wurden erste Geländebegehungen vorgenommen und 1983 bis 1985 konnten einige Suchschnitte angelegt werden. Mehrere Gebäudereste wurden als Arbeitsbuden interpretiert und ein weiterer Befund als Schmiede. Keramikreste konnten bisher in Búðasandur, anders als bei Gásir oder Gautavík, nicht gefunden werden. Dafür wurden viele Eisen- und Kupferteile, Knochen, Holzkohle und Spinnwirtel geborgen.¹⁰⁸⁶ Ob das Fehlen von Keramikwaren aus dem nord-europäischen Raum hier als Hinweis darauf zu deuten ist, dass dieser Ort nicht von auswärtigen Händler genutzt wurde, oder ob dieses Fundspektrum mit einer anderweitigen Nutzung dieses Hafenplatzes zusammenhängt, kann hier nicht geklärt werden. Allerdings konnten in den Flachwasserbereichen bei Búðasandur, wie auch in Gautavík, durch neueste Sonarprospektionen submarine Anomalien festgestellt werden, welche in Zukunft möglicherweise genauere Aussagen zur Nutzung dieses Platzes zulassen. Die Auswertung dieser Daten ist jedoch noch nicht abgeschlossen.¹⁰⁸⁷

Mindestens fünf weitere Plätze, auf denen aber bisher keine oder nur wenige weiterführende Untersuchungen vorgenommen wurden, sind hier ebenfalls anzuführen (siehe Anhang C | Karte VIII). Die Nutzungsphasen dieser Plätze liegen zwischen dem 13. Jahrhundert und dem frühen 18. Jahrhundert und passen damit zeitlich in die in der vorliegenden Studie betrachtete Epoche. Diese Plätze werden im Folgenden kurz vorgestellt.

Leiruvogur in Mosfellssveit und der Þerneyjarsund bei Kjalarnes, die beide östlich von Reykjavík liegen, sind in Schriftquellen des Spätmittelalters und der Frühneuzeit als gute Ankerplätze für größere Schiffe überliefert. Auch können hier insgesamt vier Gebäudereste nachgewiesen werden.¹⁰⁸⁸

Básendar war ein in der Nähe von Keflavík auf der Reykjanes Halbinsel gelegener Handelsort, der hauptsächlich mit dem dänischen Handelsmonopol ab dem Jahr 1602 verbunden ist. Die Nutzung des Ortes als Handelsplatz reicht allerdings bis in frühere Zeiten zurück.

¹⁰⁸² Zu dieser Anlage siehe Ólafsson/Larsen 2005, 15-17 und Capelle 1982, 39-60.

¹⁰⁸³ Siehe Capelle 1982, 56f.

¹⁰⁸⁴ Freundliche Mitteilung von Ragnar Edvardsson (University of Iceland).

¹⁰⁸⁵ Gardiner/Mehler 2007, 393.

¹⁰⁸⁶ Zu den genannten Funden- und Befunden siehe Þorkelsson 1984, 109-111.

¹⁰⁸⁷ Freundliche Mitteilung von Ragnar Edvardsson (University of Iceland).

¹⁰⁸⁸ Siehe zu diesen Orten Gardiner/Mehler 2007, 394.

Archäologisch ist hier bisher wenig untersucht worden. Im Jahr 1799 wurde Bäsendar durch eine Sturmflut zerstört und viele Ruinen unterschiedlichster Gebäude blieben zurück.¹⁰⁸⁹

Die Handelsstationen in Akurvík und Kívíkur liegen beide im Reykjarfjörður in den Westfjorden. Während in Akurvík einige kleinere Gebäudereste, die wohl als Fischerbuden anzusprechen sind, gefunden wurden und die Nutzung des Platzes wohl vom 13. bis zum 15. Jahrhundert datiert, entwickelte sich Kívíkur ab der Zeit des dänischen Handelsmonopols zu einem wichtigen Exporthafen für Hailebertran und auch zu einer festen Siedlung. Einen sehr guten Überblick zu der aktuellen Erforschung isländischer Handels- und Fischereistationen in der Zeit zwischen dem 13. und 18. Jahrhundert findet sich in der Arbeit von Mark Gardiner und Natascha Mehler „English and Hanseatic Trading and Fishing Sites in Medieval Iceland: Report on Initial Fieldwork“ aus dem Jahr 2007.¹⁰⁹⁰

Grundsätzlich lässt sich archäologisch bei keinem der genannten Orte die Präsenz hansischer Händler belegen. Auch sind Grabungen bei vielen der Orte noch nicht abgeschlossen bzw. ausgewertet oder überhaupt vorgenommen worden. Ein reiches archäologisches Potenzial ist hier also vorhanden.

Für Island sind bis zum Jahr 2004 die bekannten Funde von Importkeramik des Mittelalters und der Frühneuzeit bereits aufgenommen und analysiert worden. Natascha Mehler hat hierzu im Jahr 2004 eine zusammenfassende Analyse vorgelegt.¹⁰⁹¹ Diese Analyse ergab, dass die insgesamt 336 Keramikscherben, welche an 18 verschiedenen Orten - zu denen Siedlungen, Kirchensitze und Klöster zu zählen sind - gefunden wurden, zu etwa 103 Keramikgefäßen gehören. Die Keramikwaren datieren zwischen die Jahre 850 und 1600. Der Großteil dieser Gefäße (47 Stück) kann wiederum zwischen 1350 bis 1600 datiert werden und weist eine rheinländische Provenienz auf. Auch ist das rheinische und Siegburger Steinzeug am häufigsten im Fundmaterial präsent.¹⁰⁹² Ebenso handelt es sich bei insgesamt 85% der Keramiken um Reste von Schankgeschirr. Dies lässt den Schluss zu, dass Keramikprodukte auf Island in dieser Zeit wohl eher als Prestigeobjekt gesehen wurden. Auch zeigt sich aufgrund der geringen Fundmengen, dass der Handel mit dieser Ware offenbar nicht sehr umfangreich war und die Keramikwaren eventuell auch eher zufällig nach Island gelangten.¹⁰⁹³ Von dem hansisch genutzten Handelsplatz Rif (Anhang A - Nr. 19) stammt hierbei mindestens ein Fragment keramischen Steinzeugs.¹⁰⁹⁴

Darüber hinaus sind mehrere Fragmente von Stangengläsern mit eventuell hansischer Herkunft aus Reykjavík bekannt (Anhang A - Nr. 20). Diese datieren in das 15. bis 17. Jahrhundert und wurden im Jahr 2001 bei einer Notgrabung im Stadtzentrum gefunden.¹⁰⁹⁵ Insgesamt fanden sich bisher mindestens 17 Glasfragmente auf Island, die zwischen das 10. und 17. Jahrhundert datiert werden. Aufgrund dieser geringen Menge scheint es sich bei diesem Material wie auch bei der Keramik um Prestigeobjekte gehandelt zu haben¹⁰⁹⁶ (siehe Anhang C | Karte VIII).

¹⁰⁸⁹ Zu Bäsendar und den dortigen archäologischen Befunden siehe detailliert Traustadóttir 2000, 28-50.

¹⁰⁹⁰ Siehe Gardiner/Mehler 2007.

¹⁰⁹¹ Mehler 2004, 167-170.

¹⁰⁹² Zu rheinischem Steinzeug siehe Roehmer 2001, 465f.

¹⁰⁹³ Zu der Aufnahme und Interpretation dieser Keramikwaren siehe Mehler 2004, 167-170.

¹⁰⁹⁴ Freundliche Mitteilung von Natascha Mehler (Deutsches Schiffahrtsmuseum).

¹⁰⁹⁵ Mehler 2000, 348.

¹⁰⁹⁶ Mehler 2000, 354.

V.4.2. Submarine Befunde und Funde der Späthansezeit auf Island

Ähnlich wie auf den Färöer Inseln datieren die ältesten namentlich bekannten Schiffsverluste auf Island in das 17. Jahrhundert. Auch handelt es sich hierbei, wie auch auf den Färöern, um niederländische Handelsschiffe. Auf Island wurde, anders als auf den Färöer Inseln, eines dieser Schiffe gefunden, betaucht und untersucht. Es handelt sich hierbei um die *Melkmeyt/Melkmeid*, ein niederländisches Handelsschiff, das an einen dänischen Händler verchartert war und im Jahr 1659 bei der Insel Flatey im Breiðarfjörður versank. 1993 wurden hier archäologische Untersuchungen vorgenommen, bei denen über 30 kg an Keramikfunden auf einem Untersuchungsareal von lediglich 8 x 4 m geborgen wurden; hölzerne Funde barg man bei dieser ersten Untersuchung nicht. Das Wrack der *Melkmeyt/Melkmeid* gilt bis heute als der älteste Wrackfund Islands. Jedoch wird die Interpretation des Befundes durch die Tatsache erschwert, dass die Reste eines jüngeren Wracks, des 1882 gesunkenen Schoners *Charlotte*, den Fundplatz überdecken.¹⁰⁹⁷

Ein zweites, bis heute unentdecktes Wrack ist jenes der *Wapen van Amsterdam*. Dieses niederländische VOC Schiff, welches im Jahr 1653 gebaut wurde, soll im September des Jahres 1667 im Süden der Inseln untergegangen sein.¹⁰⁹⁸ Die *Walchern/Walcheren*, die ebenfalls im Jahr 1667, aber bei den Färöer Inseln, versank, befand sich zusammen mit der *Wapen van Amsterdam*, *Amersfoort*, *Eaendracht*, *Esperance*, *Hazenburg*, *Kasteel van Medemblik*, *Middelburg* und *Zuidpolsbroek* im Konvoi auf der Rückfahrt aus Batavia.¹⁰⁹⁹

Verluste von hansischen Schiffen sind für das 17. Jahrhundert nicht bekannt. Auch können bisher keine submarinen Einzelfunde mit einer möglichen hansischen Provenienz, wie sie in Kapitel V.2.2. für die Shetland Inseln beschrieben wurden, für Island nachgewiesen werden.¹¹⁰⁰ Für das 17. Jahrhundert sind hauptsächlich Verluste niederländischer, dänischer und englischer Schiffe überliefert und zwischen den Jahren 1600 bis 1900 können durchschnittlich 56 Schiffsverluste pro Jahrhundert nachgewiesen werden.¹¹⁰¹ Ebenso lassen sich für das 16. Jahrhundert bei Island auch mindestens drei Verluste von hansischen Handelsfahrern belegen.

Hierzu zählt ein Hamburger Schiff, das im Jahr 1529 unter dem Schiffer Heinrich von Ronne an einem Handelsplatz Nordislands durch ein englisches Schiff gerammt und versenkt wurde. Etwa 36 Mann sollen dabei umgekommen sein.¹¹⁰² Ein weiteres Schiff versank im Jahr 1538. Es soll sich um ein Lübecker Schiff gehandelt haben, das auf der Fahrt nach Island war.¹¹⁰³ Weitere Informationen sind hierzu bisher nicht bekannt. Ein dritter Schiffsverlust ist für das Jahr 1578 belegt. Hierbei versank ein Bremer Handelsschiff, das unter dem Schiffer Johan Munstermann wohl von der Insel Flatey kam.¹¹⁰⁴

In Folge dieses Untergangs gerieten z.B. die Bremer Islandhändler Monnickhusen, welche auch als Händler in Kumbaravogur nachzuweisen sind, in finanzielle Schwierigkeiten.¹¹⁰⁵ Weitere Details zu diesem Schiff sind bisher noch unklar (siehe Tabelle 4).

¹⁰⁹⁷ Zur *Melkmeyt/Melkmeid* (1659) siehe Einarsson 1993, 129-148.

¹⁰⁹⁸ 14 Mann überlebten das Unglück. Siehe Bruijn/Gaastra/Schöffner 1979b, 82.

¹⁰⁹⁹ Zur *Walchern/Walcheren* (1667) siehe Kapitel V.3.2. Konvoydaten siehe bei Bruijn/Gaastra/Schöffner 1979b, 82.

¹¹⁰⁰ Freundliche Mitteilung von Ragnar Edvardsson (University of Iceland).

¹¹⁰¹ Grassel/Edvardsson 2018 (unpubl.).

¹¹⁰² Baasch 1889, 99.

¹¹⁰³ Hofmeister 2000, 42f.

¹¹⁰⁴ Zu Johan Munstermann siehe auch Kapitel II.1.2.

¹¹⁰⁵ Siehe Anhang B | Tab. II.1.2. - B.

Unglücksort	Herkunft	Datierung	Schiffer	Anmerkungen	Referenz
Hafen in Nordisland	Hamburg	1529	Heinrich von Ronne	Schiff soll bewusst durch ein englisches Schiff beschädigt worden und dann gesunken sein, etwa 36 Mann starben	Baasch 1889
auf See	Lübeck	1538	unklar	ist auf der Hinfahrt nach Island verschollen, weiteres noch unklar	Hofmeister 2000
unklar	Bremen	1578	Johan Munstermann	kam eventuell von der Insel Flatey, möglich wäre auch Kumbaravogur, weiteres noch unklar	Hofmeister 2000

Tab. 4: hansische Schiffsverluste des 16. Jahrhunderts bei Island

Für das 15. Jahrhundert und frühere Epochen sind ebenfalls einige Schiffsverluste bekannt. Die Berichte hierüber sind allerdings ungenauer als für das 16. Jahrhundert. So sollen laut einer isländischen Schriftquelle des Jahres 1419 im selben Jahr 15 englische Schiffe während eines Sturmes auf Island gestrandet sein. Eine weitere Schriftquelle des Jahres 1311 spricht sogar von insgesamt 60 Bursen und Koggen, die während eines siebentägigen Sturmes an den Küsten der Inseln gestrandet sein sollen.¹¹⁰⁶

Neben den genannten Schiffsverlusten, zu denen nachweisbar drei Hanseschiffe zu zählen sind, konnten bezogen auf die Islandfahrt für das 15. und 16. Jahrhundert weiterhin mindestens sieben namentlich bekannte hansische Schiffe sowie vier weitere, namentlich nicht bekannte, hansische Handelsschiffe aus der Forschungsliteratur zusammengestellt werden. Diese erlitten jedoch keinen Schiffbruch bei der Insel, sondern werden eindeutig als Handelsschiffe im Zusammenhang mit dem Islandhandel erwähnt (siehe Tabelle 5).

¹¹⁰⁶ Siehe hierzu Grassel/Edvardsson 2018 (unpubl.).

Schiffer	Jahr	Schiffsname	Herkunft	Anmerkungen	Referenz
Peter Dambecke	1434	Jurien (wohl Jürgen)	Danzig	Händler waren Karsche, Bruen, Kruse und Negenradt, diese hatten später einen Rechtsstreit mit Dambecke	Forstreuter 1967
Ditrich Brinsteen	1474	Hispanigerd	Hamburg	Schiff gehörte zu Hälfte der Stadt	Baasch 1889, Deggim 2005
unklar	1476	Grote Marie	Hamburg	Schiff gehörte komplett der Stadt	Baasch 1889, Deggim 2005
unklar	1479	unklar	Danzig	ca. 70 Last	Baasch 1889
Lutke Steen	1486	unklar	Hamburg	eine Kogge, hat erstmals den Hafen Hafnarfjörður angelaufen	Baasch 1889
Jakob Howmode	1491	Anne	Hamburg	unklar	Baasch 1889
Lutke Schmit	1532	unklar	Hamburg	ein Krawel von ca. 60 Last	Baasch 1889
Hans Bude	1545	Bunte Kuh	Hamburg	war im Schwefelhandel tätig	Baasch 1889
Rolf Gerdes	1576	unklar	Bremen	eine Bollich von ca. 70 Last	Baasch 1889
Hans Biermann	1577	Der Mormann	Hamburg	Schiffseigner war Gräfin Ursula zu Schauenburg	Ehrenberg 1899
unklar	wohl 1614	Junger Jäger	Hamburg	unklar	Baasch 1889

Tab. 5: Zusammenstellung hansischer Schiffe des 15. und 16. Jahrhunderts die im Islandhandel tätig waren

V.5. Zusammenfassung

In diesem Kapitel werden die bisher bekannten späthansezeitlichen Landbefunde und Funde sowie die submarinen Befunde und Funde mit einer jeweiligen hansischen Provenienz auf den Shetlands, den Färöern und Island vorgestellt. Hierzu erfolgte in Kapitel V.1. eine kurze Übersicht zum aktuellen Stand der Hansearchäologie auf diesen Inseln sowie zu verschiedenen Forschungsprojekten, welche sich mit der archäologischen Erforschung des Zeitraumes vom 15. bis zum 17. Jahrhundert befassen.

Grundlegend ist anzumerken, dass trotz des großen schriftquellenbasierten Wissens über die hansische Seefahrt sowie den hansischen Seehandel in diesem Seegebiet, die archäologische Erforschung dieses Wissens bisher wenig entwickelt ist. Allerdings ist die landarchäologische Erforschung der Hansezeit, mehr als die unterwasserarchäologische Erforschung des Themas, hier in den letzten Jahren zusehends in den Fokus internationaler Forschungsprojekte gerückt.

Dennoch ist die Menge an hansischen Funden bisher sehr gering.¹¹⁰⁷ Auch ist bei einer Bewertung von archäologischen Funden mit hansischer Provenienz, wie z.B. Keramikwaren, stets zu bedenken, dass hansische Funde nicht eindeutig mit einer tatsächlichen hansischen Präsenz auf den Inseln zu verbinden sind.¹¹⁰⁸ Landbefunde von Händlerbuden erlauben bisher nur bei Krambatangi auf den Färöer Inseln und bei Brough Head auf den Shetland Inseln eine Datierung in die Späthansezeit.¹¹⁰⁹ Da für die Färöer Inseln bisher nur der Ort Tinganes in Tórshavn, nicht aber Krambatangi, aus Schriftquellen als hansisch genutzter Handelsplatz bekannt ist, kann eine Nutzung dieses Ortes durch hansische Händler bisher weder bewiesen noch ausgeschlossen werden. Ebenso verhält es sich mit dem shetländischen Ort Brough Head, der beim Pool of Virkie liegt. Auch für diesen Platz kann eine Präsenz hansischer Händler aufgrund historischer Quellen angenommen, archäologisch bisher aber nicht nachgewiesen werden. Somit belegen Prospektionen an nachweislich durch Hansehändler genutzten Orten auf den Shetlands bisher keine eindeutige archäologische Datierung dieser Plätze in die Späthansezeit.¹¹¹⁰

Tinganes in Tórshavn wurde bisher nicht detailliert archäologisch untersucht. Es fanden sich hier aber Keramikscherben hansischer Herkunft und eine nicht-hansische Schriftquelle des 17. Jahrhunderts legt nahe, dass hier im 16. Jahrhundert Hamburger Händler präsent waren.¹¹¹¹

Bei den späthansezeitlichen, isländischen Handelsorten Gautavík und Gásir fanden sich ebenfalls hansische Keramikwaren und eine Vielzahl von Bodenbefunden, welche als Handelsbuden genutzt worden sein könnten. Jedoch sind diese Orte bisher anhand historischer Quellen nicht eindeutig als hansisch genutzte Orte nachweisbar.¹¹¹² Anders ist dies bei den hansisch genutzten Handelsorten Reykjavík und Rif, bei denen einzelne Keramik- und Glaswaren mit vermutlich hansischer Provenienz gefunden wurden. Hier fehlen jedoch weitere umfassende Prospektionen und Untersuchungen. Ebenso wurde der hansisch genutzte Handelsort Kumbaravogur (*Kummerwage*) auf Island begutachtet. Hier konnten wiederum noch keine detaillierten archäologischen Untersuchungen vorgenommen werden. Erste Voruntersuchungen sind jedoch erfolgt, allerdings noch nicht vollständig ausgewertet. Es sind hier durchaus einige Befunde möglicher hansisch genutzter Handelsbuden erhalten.¹¹¹³

¹¹⁰⁷ Siehe hierzu Anhang A | Befund- und Fundkatalog, 265-274.

¹¹⁰⁸ Siehe hierzu Kapitel I.4.2.

¹¹⁰⁹ Vgl. Kapitel V.2.1. und V.3.1.

¹¹¹⁰ Siehe Kapitel V.2.1.

¹¹¹¹ Siehe Kapitel V.3.1.

¹¹¹² Siehe Kapitel V.4.1. und Kapitel VI.7.

¹¹¹³ Siehe Kapitel V.4.1.

Submarine Befunde und Funde hansischer Herkunft sind bisher nur von den Shetland Inseln bekannt. Hierbei handelt sich um einige keramische Streufunde, die von Fischern geborgen wurden, und den Wrackbefund der *Gran Grífon*, einem Schiff der Spanischen Armada, das im Jahr 1588 bei Fair Isle auf vorgelagerte Klippen lief. Dieses Schiff war ursprünglich ein hansisches Handelsschiff aus Rostock, das für die Spanische Armada akquiriert und umgerüstet wurde.¹¹¹⁴ Leider sind von diesem Wrackfund nur noch sehr wenige Teile des Schiffskörpers erhalten und daher können keine schiffbaulichen Rückschlüsse mehr für die Hansezeit anhand dieses Fundes gezogen werden. Neben diesem Fund gibt es noch weitere nicht-hansische Wrackfunde des 15. bis 17. Jahrhunderts in den Gewässern der nordatlantischen Inseln. So z.B. die *Melkmeyt/Melkmeid* (1659) bei Island und die *Kennermerland* (1664), *Lastdraeger* (1653), *De Haan* (1640) und die *Wrangels Palais* (1687) sowie zwei namentlich nicht bekannte Wracks aus den Jahren 1680 und 1694 bei den Shetland Inseln.

Allerdings lassen sich sowohl für die Shetland Inseln, die Färöer Inseln und Island wesentlich mehr und bisher archäologisch noch nicht bearbeitete Schiffsverluste mit sowohl hansischer als auch nicht-hansischer Provenienz für die Späthansezeit anhand von historischen Quellen nachweisen.¹¹¹⁵

¹¹¹⁴ Siehe Kapitel V.2.2.

¹¹¹⁵ Siehe hierzu Kapitel VI.2. und VI.3. sowie Kapitel VI.6. und VI.7.

VI.1. Maritim-archäologische Forschung auf den Shetland Inseln

Die maritime Archäologie hat, ähnlich wie die Hansearchäologie, auf den Shetland Inseln bisher wenig Aufmerksamkeit genossen.¹¹¹⁶ Dieser Fakt überrascht allgemein bei einer Inselgruppe, deren Besiedlungsgeschichte bis in das Neolithikum zurückreicht und die in dieser frühen Zeitphase nur mit Wasserfahrzeugen zu erreichen war.¹¹¹⁷ In der Wikingerzeit waren die Shetland Inseln ein bedeutender Handelsknotenpunkt der von Norwegen ausgehenden Handelsrouten Richtung Britannien und Irland.¹¹¹⁸ Auch interessierten sich ab dem Spätmittelalter und der Frühneuzeit verstärkt die europäischen Königreiche und politischen Führungsmächte sowohl militärisch als auch kommerziell für dieses Seegebiet.¹¹¹⁹ Es ist hier also durchaus von einem reichhaltigen, maritim-archäologischen Potenzial auszugehen. Dennoch gibt es keine fest etablierte Unterwasserarchäologie auf den Shetland Inseln.

Die historische Erforschung der Seefahrtsgeschichte der Shetland Inseln ist allerdings, anders als die archäologische Erforschung derselben, sehr umfangreich. So sind grade die Schiffsunfälle in den Gewässern um die Inseln Thema mehrerer Register und Sammlungen. Einer der aussagekräftigsten und umfangreichsten dieser Register ist das „Wreckregister of Robert Stuart Bruce“. Diese überwiegend handschriftlich erstellte Sammlung von Schiffsunfällen entstand zwischen den Jahren 1890 und 1950 und umfasst den Zeitraum vom 9. Jahrhundert bis zum Zweiten Weltkrieg (1939-1945). Dieses Register besteht aus mehreren Bänden, die nach den Landsgemeinden der Shetlands katalogisiert sind. Bruce, der ein bekannter Lokal- und Maritimhistoriker der Shetland Inseln war, stütze sich bei seinen Recherchen vor allem auf Archivaufzeichnungen, Augenzeugenberichte, historische Quellen und mündliche Überlieferungen. Die mündliche Tradierung kommt dabei hauptsächlich bei den ältesten Schiffsunfällen zum Tragen, da es sich hier weniger um faktische Berichte von Verlusten als vielmehr um volkstümliche Sagen derselben handelt. Seine Aussagen über die Schiffsverluste ab dem Spätmittelalter fußen jedoch auf stichhaltigen Quellen, wie Augenzeugenberichten, Gerichtsakten und Händlerkorrespondenzen. Auch finden zum Teil archäologische Belege wie Kanonen- und Schiffsholzfundstücke in seinen Aufzeichnungen Erwähnung. Die Schiffsverluste der jüngeren und jüngsten Vergangenheit untermauert Bruce wiederum durch Augenzeugenberichte, Kriegsakten oder die Erwähnungen sichtbarer Wrackreste.¹¹²⁰

Es gibt eine Vielzahl weiterer Wrackregister, sowohl für die shetländischen als auch allgemeiner für die nordbritischen Gewässer. Zum Beispiel ist hier die Arbeit von Ian Whittaker „Off Scotland. A comprehensive record of maritime and aviation losses in scottish waters“ aus dem Jahr 1998 anzuführen.¹¹²¹ Ebenso sollen auch die Arbeiten von Robert Baird „Shipwrecks of the North of Scotland“ aus dem Jahr 2003 oder David Ferguson „Shipwrecks of Orkney, Shetland and the Pentland Firth“ aus dem Jahr 1988 genannt werden.¹¹²² Auch bietet sich die digitale CANMORE Datenbank der „Royal Commission on the Ancient and Historical Monuments of Scotland“ als Übersicht zu Schiffsverlusten und tatsächlichen Wrackfunden bei den Shetland Inseln an.¹¹²³

¹¹¹⁶ Zu den in dieser Studie genutzten Begriffen wie Hanse, hansisch, Späthanse etc. aber auch deutsch in der Frühneuzeit siehe erklärend Kapitel I.3.

¹¹¹⁷ Archäologische Nachweise für Wasserfahrzeuge aus vormittelalterlichen Zeitphasen finden sich bisher nicht. Wessex Archaeology 2011, 182f.

¹¹¹⁸ Goodlad 2014a (unpubl.), 4.

¹¹¹⁹ Vgl. Kapitel III.1.

¹¹²⁰ Der Register von R.S. Bruce ist nicht publiziert. Er ist aber einsehbar im Shetland Archive in Lerwick/UK.

¹¹²¹ Siehe Whittaker 1998.

¹¹²² Siehe Baird 2003 und Ferguson 1988.

¹¹²³ Siehe unter: <https://canmore.org.uk/> (stand April 2017).

Eine der jüngsten Arbeiten, welche sich hauptsächlich archäologisch mit dem maritimen Erbe der Shetlands beschäftigt, ist der Bericht „Shipwreck Heritage of Shetland. Desk-bases Assessment: Archaeological Report“, der im Jahr 2011 von der Wessex Archaeology erstellt wurde.¹¹²⁴ Ebenso ist hierzu der im Jahr 2012 von derselben Institution erstellte Bericht „Wrecks of the Coast of the Shetlands. Marine Geophysical Surveys and Interpretation“ zu zählen.¹¹²⁵

Die beiden letztgenannten Berichte spiegeln sehr gut das in den letzten Jahren gewachsene archäologische Interesse an einer archäologischen, submarinen Erforschung der Gewässer um die Shetlands wider. So sind z.B. in dem Bericht des Jahres 2011 etwa 31 Wracks mit unklarer Datierung genannt, deren weitere Erforschung durchaus erfolgversprechend scheint (siehe Anhang B | Tab. VI.1. - A). Mindestens neun dieser Wracks liegen jedoch in Tiefen von über 70 m.¹¹²⁶ Sie sind damit für tauchergestützte Untersuchungen nur schwer erreichbar.¹¹²⁷ Auch legen Hinweise wie z.B. Heizkesselreste in der Nähe eines Wracks im Catfirth nahe, dass es sich hier um ein Schiff jüngerer Zeitstellung, also frühestens des 19. Jahrhundert, handelt.¹¹²⁸ Ebenso können Größenangaben von Schiffsresten, die mehr als 60 m Länge aufweisen, eher auf Wrackreste jüngerer Zeitstellungen hindeuten.¹¹²⁹

Die Arbeit des Jahres 2012 ist der bisher jüngste einsehbarer Bericht über die Begutachtung submariner Funde in den Gewässern der Shetlands. Dieser Bericht beschäftigt sich mit der Untersuchung von elf bekannten Wrackpositionen bei den Out Skerries, im Bressay Sound und bei Cunningsburgh. Acht der Wrackpositionen konnten untersucht werden, während die drei restlichen Positionen aufgrund schlechter Witterungs- und Seegebietsverhältnisse nicht angelaufen wurden (siehe Anhang B | Tab. VI.1. - B). Die detaillierten Sonaruntersuchungen dieser in 5 bis 65 m Wassertiefe liegenden Wrackpositionen zeigten jeweils eine Vielzahl von Anomalien in der näheren Umgebung der einzelnen Wrackreste. Teilweise konnten diese Anomalien durch natürliche Störungen oder auch Hinterlassenschaften der modernen Seefahrt erklärt werden. Einige Anomalien dagegen erlauben den Rückschluss auf mögliche weitere Reste bisher unbekannter Wracks bzw. bisher unbekannter Teile der dort liegenden Schiffe.¹¹³⁰

Im Fall der *Cheerful*, die im Jahr 1917 sank, konnte darüber hinaus festgestellt werden, dass die bisher bekannten Koordinaten des Wracks durch die Prospektion nicht bestätigt wurden.¹¹³¹ Die genaue Wrackposition des Schiffes ist demnach unbekannt. Vergleichbare Prospektionen mit archäologischer Intention an anderen bekannten Wrackpositionen bzw. in vielversprechenden küstennahen Regionen wurden bei den Shetland Inseln bisher nicht unternommen.¹¹³²

¹¹²⁴ Siehe Wessex Archaeology 2011.

¹¹²⁵ Siehe Wessex Archaeology 2012.

¹¹²⁶ Wessex Archaeology 2011, 315-370.

¹¹²⁷ Diese Aussage bezieht sich auf das Tauchen mit Pressluft. Bei dieser Tauchmethode sind Tiefen von über 30 m nicht ohne das hohe Risiko einer lebensbedrohlichen Stickstoffintoxikation zu erreichen. Für längere Tauchgänge ab dieser Tiefe sind daher verschiedene Mischgase anzuwenden die, abhängig von der geplanten Tauchtiefe, kombiniert werden müssen. Es handelt sich hierbei um technisch aufwendiges und kostenintensives Tauchen. Auch ist hierfür eine gesonderte Schulung nötig. Siehe hierzu ausführlich Floren/Wilhelm/Waldbrenner 2004, 77-94.

¹¹²⁸ Der Heizkessel legt einen dampfgetriebenen Antrieb des Schiffes nahe. Die gewerbliche Nutzung dieser Antriebsmethode auf Schiffen begann erst um das Jahr 1800. Siehe Marsden 1997, 105f.

¹¹²⁹ Der Wert von 60 m erscheint hier als ein für den in der vorliegenden Studie begutachteten Zeitraum sinnvoller Grenzwert. So weist z.B. die schwedische *Vaasa* (1628), welche als eines der größten Schiffe ihrer Zeit angesehen wird, eine Gesamtlänge vom Heckspiegel bis zum Bugstegen von ca. 50 m auf. Wrackreste von über 60 m Länge können daher sehr wahrscheinlich jünger als das 17. Jahrhundert datiert werden. Dies ist nur eine theoretische Annahme. Daher ist natürlich vor einer Begutachtung eine kritische Bewertung der Sonardaten vorzunehmen auf denen die Größenangaben der Wrackbefunde beruhen. Zu der *Vaasa* (1628) siehe Steffy 2012, 149-151.

¹¹³⁰ Wessex Archaeology 2012, 8-25.

¹¹³¹ Wessex Archaeology 2012, 20.

¹¹³² Freundliche Mitteilung von Paul Sharman (Archaeology Institute, University of the Highlands and Islands/UK).

Neben den genannten Registern und Berichten gibt es auch durchaus einige shetländische Institutionen, wie z.B. das Shetland Islands Council, das Shetland Museum and Archive, der Shetland Trust for Maritime Archaeology oder auch den Shetland Amenity Trust, welche ein Interesse an maritim-archäologischer Forschung zeigen. So beschäftigen sich etwa kleinere Ausstellungen zu einzelnen Wrackfunden im Shetland Museum, z.B. über die *Drottningen af Sverige*, dem im Jahr 1745 bei Lerwick gesunkenen Flaggschiff der Schwedischen Ostindien-Kompanie, mit diesem Thema.¹¹³³

Wie die Erforschung des unterwasserarchäologischen Erbes der Shetland Inseln stand auch dessen Schutz bisher nicht im Fokus des Interesses. So erhielten bis heute lediglich 14 submarine Befunde einen gesonderten Schutzstatus und lediglich zwei Wracks, das der *Wrangels Palais* und jenes der *Kennermerland* sind als „Historic Marine Protection Area“ gekennzeichnet und damit zusätzlich geschützt.¹¹³⁴ Bedenkt man neben der Tatsache, dass etwa 192 Wrackpositionen und über 1360 Schiffsverluste in den shetländischen Gewässern bekannt sind und wiederum allein in den Gewässern des schottischen Festlandes sechs „Historic Marine Protection Areas“ sowie eine Vielzahl weiterer geschützter Bereiche existieren¹¹³⁵, erscheint die genannte Zahl von 14 geschützten Befunden bei den Shetland Inseln sehr gering. Bei diesen 14 Befunden handelt es sich neben den schon in Kapitel V.2.2. beschriebenen Wrackresten der *Gran Grifon* (1588), der *Lastdraeger* (1653), der *Kennermerland* (1664) und der *Wrangels Palais* (1687) noch um zehn weitere Wracks sowie Positionen möglicher Schiffsverluste. Diese Wracks sind die *De Liefde* (1711), *Evstafii* (1780), *Wendela* (1737), *Curaçao* (1729), *Concordia* (1786), *Abraham* (1747), *Duiker* (1701) und *Stockholm* (1745).¹¹³⁶ Das Areal des Unicorn Baa (Unicorn Felsens), an dem die schottische *Unicorn* im Jahr 1567 gesunken sein soll, sowie eine Stelle bei Reawick, an der im Jahr 1588 die *La Anunciada* gestrandet sein soll, gehören ebenfalls zu diesen geschützten Positionen.¹¹³⁷ Natürlich bedingen sich die Problematiken einer sich gerade erst entwickelnden maritim-archäologischen Forschung und einer weiterführenden denkmalpflegerischen Arbeit. Oder anderes gesagt: Ohne umfangreiche submarine archäologische Arbeiten können auch keine denkmalpflegerischen Maßnahmen zum Schutz der Ergebnisse dieser Arbeiten erfolgen. Es ist jedoch zu beobachten, dass diese Problematik in den letzten Jahren erkannt wurde.

Die folgenden Kapitel sollen hier eine theoretische Grundlage zur Erforschung und letztendlich auch Sicherung des maritim-archäologischen Potenzials der Shetland Inseln für den Zeitraum des 15. bis 17. Jahrhunderts liefern. Dabei wird, dem Thema der Arbeit folgend, der Fokus auf die hansischen Verbindungen möglicher submariner Funde und Befunde gelegt.

¹¹³³ Goodlad 2014b, 5-9.

¹¹³⁴ Siehe auch Kapitel V.2.2. und „Marine Protected Areas in the Seas around Scotland Guidelines on the selection, designation and management of Historic Marine Protected Areas“ unter: <http://www.historic-scotland.gov.uk/historic-mpa-guidelines.pdf> (Stand April 2017).

¹¹³⁵ Siehe hierzu „Marine Protected Areas in the Seas around Scotland Guidelines on the selection, designation and management of Historic Marine Protected Areas“ unter: <http://www.historic-scotland.gov.uk/historic-mpa-guidelines.pdf> (Stand April 2017).

¹¹³⁶ Wessex Archaeology 2011, 14.

¹¹³⁷ Wessex Archaeology 2011, 14 und 185. Das Shetland Islands Council hat damit das Recht submarine Untersuchungen egal welcher Art in diesen Bereichen abzulehnen wenn diese zu Störungen der Befunde führen können. Siehe hierzu Supplementary Guidance Shetland Islands' Marine Spatial Plan. Fourth Edition 2015, side 105-107. Einsehbar unter: https://www.nafc.uhi.ac.uk/research/msp/simsp/SIMSP_2015.pdf (Stand April 2017).

VI.2. Schiffsverluste bis zum Jahr 1700 in den Gewässern der Shetland Inseln

Im Folgenden werden die Schiffsverluste bis zum Jahr 1700 und auch jene Schiffsverluste mit speziell hansischer Provenienz in den Gewässern der Shetland Inseln dargestellt. Der Autor John Brand erwähnt in seinem Werk „A Brief Description of Orkney, Zetland, Pightland-Firth & Caithness“ aus dem Jahr 1701, dass noch in dieser Zeit das meiste Geld auf den Shetlands durch hamburgische, bremische und niederländische Händler eingeführt wurde.¹¹³⁸ Somit schien das Jahr 1700 hier als durchaus sinnvoller Grenzwert, da offenbar bis mindestens zu Beginn des 18. Jahrhunderts Händler und damit auch Schiffe hansischer bzw. ehemals hansischer Herkunft auf den Shetland Inseln präsent waren.¹¹³⁹

Da eine Vielzahl verschiedener Register und Zusammenstellungen von Verlustlisten für diese Gewässer existieren, wurden hier für eine Darstellung dieser Schiffsverluste hauptsächlich das „Wreckregister of Robert Stuart Bruce“, „Off Scotland“ von Ian Whittaker, die CANMORE Datenbank und der Bericht „Shipwreck Heritage of Shetland“ der Wessex Archaeology genutzt.¹¹⁴⁰ Bei den beiden erstgenannten Arbeiten handelt es sich um sehr umfangreiche Register. So finden sich bei Bruce insgesamt 112 und bei Whittaker 123 Einträge, die bis einschließlich 1700 datieren. Das Werk von R.S. Bruce behandelt speziell die Gewässer der Shetlands. Die Zusammenstellung von Whittaker beschäftigt sich dagegen allgemeiner mit den schottischen und damit auch shetländischen Gewässern. Daher sind bei einem Vergleich der Daten beider Register durchaus viele Übereinstimmungen nachzuweisen.¹¹⁴¹ Die weniger umfangreichen Register der CANMORE Datenbank mit ihren ca. 73 Einträgen sowie der Bericht der Wessex Archaeology mit ca. 61 Einträgen von bis einschließlich des Jahres 1700 verunglückten Schiffen, stützen sich wiederum zu Großteil auf die Zusammenstellungen von Bruce und Whittaker¹¹⁴² (siehe Anhang C | Karte IX). Die ältesten Schiffverluste in den Gewässern der Shetlands datieren laut den genannten Registern um das Jahr 800. Die Kenntnis über diese frühen Verluste ist auf mündliche Überlieferungen zurückzuführen. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass aufgrund der wesentlich älteren Besiedlungsgeschichte der Inseln hier auch eine Vielzahl von Wasserfahrzeugen aus noch früheren Zeitstellungen versank. Generell handelt es sich bei Beschreibungen von Schiffsverlusten, die vor dem 16. Jahrhundert geschahen, häufig um mündlich tradierte, lokale Legenden oder auf skandinavische Sagas zurückgehende Berichte.¹¹⁴³ Bruce nennt insgesamt 14 Schiffsverluste, die vor dem Jahr 1499 datiert werden können. Sechs dieser Ereignisse fallen in das 9. und 10. Jahrhundert, damit also in die Wikingerzeit. Hierbei soll es sich um skandinavische Schiffe gehandelt haben. Die restlichen acht Verluste können zwischen dem 11. Jahrhundert und dem Jahr 1499 datiert werden.

¹¹³⁸ Siehe hierzu auch Kapitel III.1.

¹¹³⁹ Siehe hierzu auch Kapitel III.1.1. Ebenso passt sich dieses Jahr als Grenzwert in die bearbeitete Zeitspanne der vorliegenden Studie ein.

¹¹⁴⁰ Zu den genannten Registern und Datenbanken siehe Kap. VI.1.

¹¹⁴¹ Inwiefern Whittaker denn Register von Bruce als Vorlage nutzte lässt sich nicht sagen da er seine Quellen nicht direkt benennt. Allerdings wurden die Bestände des Shetland Archive durch ihn genutzt. Siehe Whittaker 1999, 16-20.

¹¹⁴² Eine weitere umfangreiche Wracksammlung findet sich in dem Online Register wreckside.eu. Dieser behandelt Wrackverluste weltweit und zählt allein für das Gebiet der Orkney Inseln, der Shetlands und nordost Schottlands fast 1300 Wracks auf. Jedoch sind hierzu auch Nennungen von Schiffsverlusten aus der jüngsten Vergangenheit zu zählen. Der Register wurde für die vorliegende Studie nicht tiefergehend betrachtet da die anderen genannten Register detaillierter und bezogen auf das zu betrachtenden Seegebiet sowie die bearbeitete Zeitspanne umfangreicher sind. Dennoch finden sich hier auch Einträge welche in den anderen Registern nicht auftauchen. So z.B. der Verlust des niederländischen Ostindienfahrers *Grundel* der im Jahr 1673 bei Bressay verunglückt sein soll. Siehe hierzu <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?182011> (Stand April 2017).

¹¹⁴³ Wessex Archaeology 2011, 185f.

Ähnliches findet sich innerhalb der Arbeit von Whittaker. Dieser nennt insgesamt 19 Schiffsverluste, die vor das Jahr 1499 datieren.¹¹⁴⁴ Elf Schiffe sanken zwischen dem 9. bis 11. Jahrhundert und wiesen eine skandinavische Provenienz auf. Die restlichen acht dieser frühen Schiffsverluste werden in die Zeitspanne zwischen den Jahren 1100 und 1499 datiert. Die CANMORE Datenbank nennt wiederum 15 Schiffsverluste, die vor 1499 einzuordnen sind, was sich mit den Daten der Register von Bruce und Whittaker deckt. Der Bericht der Wessex Archaeology zählt insgesamt 16 Schiffsverluste bis zum Jahr 1499 auf, welche sich ebenfalls mit den Registern von Bruce und Whittaker decken.¹¹⁴⁵ Insgesamt lassen sich also mindestens 21 Schiffsverluste bis zum Jahr 1499 für die shetländischen Gewässer nachweisen (siehe Anhang B | Tab. VI.2. - A).

Nach dem Jahr 1500 ist ein Anstieg der Verlustzahlen auszumachen. So nennt Bruce zehn Schiffsverluste für das gesamte 16. Jahrhundert. Whittaker zählt zwölf Schiffsverluste für diesen Zeitraum und die CANMORE Datenbank sowie der Register der Wessex Archaeology kennen jeweils mindestens sieben bzw. elf Schiffsunfälle im Zeitraum von 1500 bis 1599.¹¹⁴⁶

Hierzu kommen noch einige Verweise auf Schiffsunfälle aus diesem Jahrhundert, welche z.B. in den Publikationen der Shetland Documents zu finden sind.¹¹⁴⁷ Insgesamt lassen sich für die shetländischen Gewässer mindestens 14 Schiffsverluste zwischen den Jahren 1500 und 1599 nachweisen (siehe Anhang B | Tab. VI.2. - B).

Zwischen den Jahren 1600 und 1700 nennen die Register von Bruce und Whittaker zusammen 98 Schiffsunfälle.¹¹⁴⁸ Die Sammlungen der CANMORE Datenbank und der Wessex Archaeology zählen wiederum für diese Jahre jeweils 51 und 35 Schiffsverluste, welche sich mit den Arbeiten von Bruce und Whittaker decken.¹¹⁴⁹ Es sei hier noch erwähnt, dass wiederum insgesamt 14 Verlustangaben ausschließlich bei Bruce und elf Verlustangaben ausschließlich bei Whittaker zu finden sind¹¹⁵⁰ (siehe Anhang B | Tab. VI.2. - C).

Der Anstieg der Verlustzahlen ab dem Jahr 1500 wird also von einem sprunghaften Anstieg ab dem Jahr 1600 abgelöst (siehe Diagramm VIII). Dieser deutliche Anstieg wird nochmals unterstrichen, wenn man seinen Blick auf die Zeit nach dem Jahr 1700 richtet. Lassen sich für die 99 Jahre zwischen 1500 und 1599 insgesamt 14 Schiffsverluste nachweisen, so sind schon in den 10 Jahren zwischen 1600 und 1610 insgesamt 16 und wiederum allein für die 5 Jahre zwischen 1700 und 1705 insgesamt 17 Verluste in den genannten Registern ersichtlich¹¹⁵¹ (siehe Diagramm IX).

¹¹⁴⁴ Whittaker 1999, 27-56.

¹¹⁴⁵ Wessex Archaeology 2011, 184f.

¹¹⁴⁶ Whittaker 1999, 26-57; Wessex Archaeology 2011, 184f. und 337.

¹¹⁴⁷ Ballantyne/Smith 1994, Nr. 216, 228, 230; Ballantyne/Smith 1999, Nr. 129, 250.

¹¹⁴⁸ Whittaker 1999, 22-55.

¹¹⁴⁹ Wessex Archaeology 2011, 235-418. Eine Zusammenstellung der Schiffsverluste zwischen den Jahren 1600 und 1700 mit den Verweisen auf die jeweiligen Register findet sich in der Datensammlung in Anhang D | Tabelle 4.

¹¹⁵⁰ Whittaker 1999, 29-57.

¹¹⁵¹ Siehe zu dieser Zusammenstellung der Schiffsverluste sowie zu den dazugehörigen Verweisen auf die entsprechenden Register Anhang D | Tabelle 4 und Anhang D | Tabelle 5.

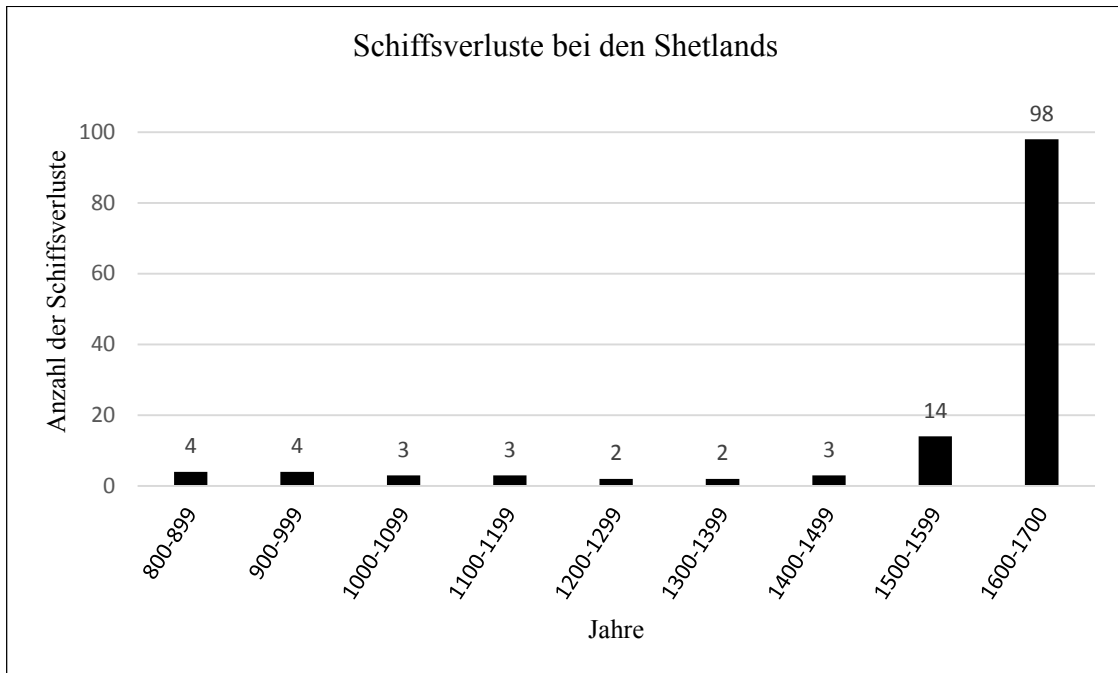


Diagramm VIII: Anzahl der Schiffsverluste bei den Shetland Inseln vor dem Jahr 1700

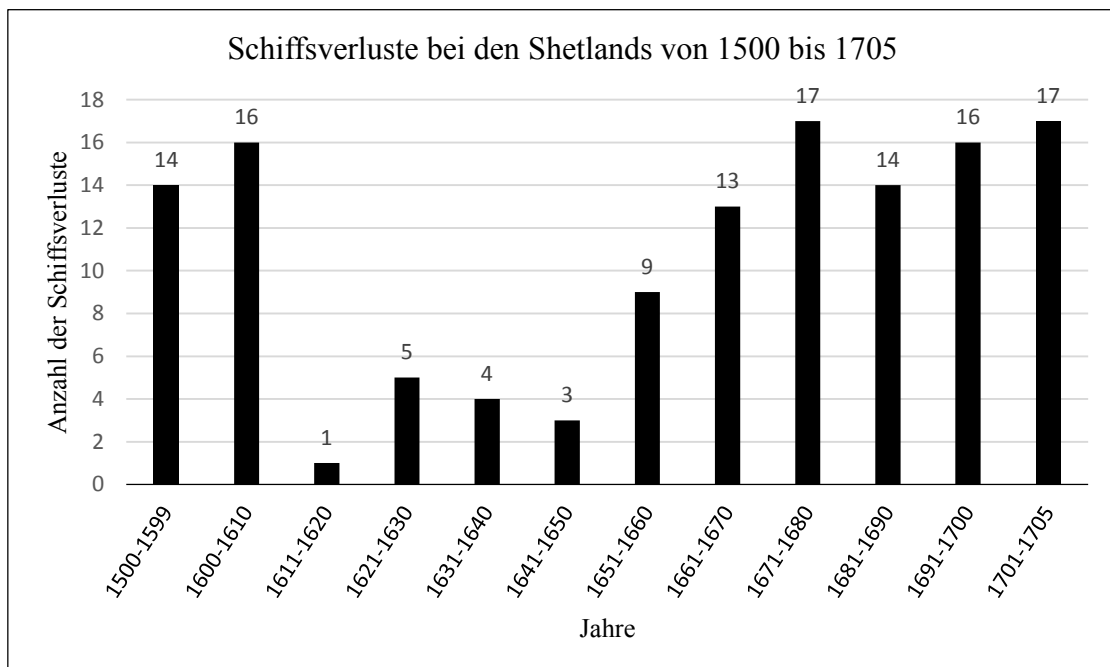


Diagramm IX: Anzahl der Schiffsverluste bei den Shetland Inseln zwischen den Jahren 1500 und 1705

Der Grund für diesen Anstieg liegt vor allem an der besseren Dokumentation von Schiffsverlusten im Zuge der stärkeren Einbindung der shetländischen Gewässer in die kontinentaleuropäischen Handelsnetze und politischen Interessensphären ab dem 16. Jahrhundert.¹¹⁵² Ebenso spielt der Aufschwung der Walfang- und Fischindustrie im Nord- und Polarmeer ab dem 17. Jahrhundert hierfür eine nicht unerhebliche Rolle. Deutlich sind auch die Folgen der englisch-niederländischen Seekriege zwischen den Jahren 1651 und 1674, des Achtzigjährigen Krieges (1568-1648) zwischen Spanien und den Niederlanden oder auch des Spanischen Erbfolgekrieges (1701-1714), bei dem unter anderem niederländische und französische Machtinteressen kollidierten, zu erkennen.¹¹⁵³

Bei diesen Konflikten kam es jedoch nicht immer zu direkten Kampfhandlungen innerhalb der Gewässer der Shetlands infolge derer Schiffe verloren gingen. So waren etwa die niederländischen Handelsschiffe aufgrund von Kampfhandlungen zwischen z.B. Niederländern und Engländern im südlichen Nordseeraum gezwungen, die seefahrerisch gefährlichere Nordroute zu nehmen, was wiederum zu vermehrten Untergängen von niederländischen Handelsschiffen in den shetländischen Gewässern führte.¹¹⁵⁴ Einige direkte Kampfhandlungen oder aber militärisch bedingte Schiffsverluste sind jedoch überliefert. So wurden im Jahr 1640 insgesamt vier niederländische Schiffe im Bressay Sound durch Dünkirchener Piraten, welche unter spanischer Herrschaft standen, versenkt bzw. beschädigt.¹¹⁵⁵ Im Jahr 1652 verlor die niederländische Marine unter Admiral Tromp während des 1. englisch-niederländischen Seekrieges (1652-1654) insgesamt fünf Schiffe durch einen Sturm vor Burra und im Jahr 1703 wurden vier niederländische Marineschiffe sowie eine große Zahl niederländischer Heringsbursen bei Fair Isle und im Bressay Sound durch ein französisches Geschwader versenkt.¹¹⁵⁶

Neben Kriegsakten und Kampfberichten finden sich ab dem 15. und 16. Jahrhundert und dann vor allem ab dem 17. Jahrhundert viele zeitgenössische, zivilrechtliche Dokumente über Schiffsverluste.¹¹⁵⁷ Zu diesen Dokumenten sind Gerichtsakten zu zählen, aber auch Verwaltungsakten von Handelskompanien¹¹⁵⁸ oder Seeverversicherungsträgern.¹¹⁵⁹ Dies erklärt wiederum das vermehrte Wissen über Schiffsunglücke ab dieser Zeit und damit auch den Anstieg der Schiffsverluste.

Der Hauptteil der zwischen den Jahren 1400 und 1700 in den Gewässern der Shetlands gesunkenen Schiffe mit bekannter Herkunft war niederländischer, britischer und dänischer Herkunft. Obwohl hier angemerkt sein muss, dass sich der Großteil der Verluste aufgrund der Quellenüberlieferung frühestens ab dem Jahr 1500 und dann vor allem ab dem 17. Jahrhundert überhaupt einer Provenienz zuordnen lassen. Schiffsverluste mit nachweisbarer hansischer Herkunft sind dagegen kaum bekannt. Insgesamt konnten in der vorliegenden Studie und somit für die Jahre zwischen 1400 und 1700 bisher lediglich zehn Schiffsverluste mit einer hansischen Provenienz nachgewiesen werden (siehe Tabelle 6).

¹¹⁵² Grassel 2017 (unpubl.). Siehe hierzu auch Kapitel III.1.

¹¹⁵³ Siehe hierzu auch Kapitel III.1.

¹¹⁵⁴ Zu dieser Nordroute siehe Kapitel III.2.

¹¹⁵⁵ Zwischen Spanien und den Niederlanden herrschte zu dieser Zeit der Achtzigjährige Krieg (1568-1648). Zu den Schiffsverlusten siehe auch Kapitel V.2.2. und Goodlad 2017 (unpubl.).

¹¹⁵⁶ Siehe zu diesen vier Schiffsverlusten CANMORE Datenbank ID-Nr.: 291183, 291061, 291062 und 288885.

¹¹⁵⁷ Hier ist als Beispiel der erhaltene Schriftverkehr eines Rechtsstreites über den Verlust und die damit verbundenen Kostenrückerstattung des Frachtgutes eines bremischen Schiffes auf Islandfahrt, das wiederum von Braunschweiger Kaufleuten ausgestattet worden war, zu nennen. Hänselmann 1890, 168-172.

¹¹⁵⁸ Im Nachlass der niederländischen VOC finden sich detaillierte Angaben über Namen, Routen, Ladungen, Baukosten und auch Verluste von Handelsschiffen im Besitz der damaligen Kompanie. Siehe Bruijn/Gaastra/Schöffner 1979, 1-21.

¹¹⁵⁹ Seeverversicherungen waren schon ab der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts im Mittelmeerraum bekannt. In den Niederlanden lassen diese sich bereits ab Mitte des 15. Jahrhunderts nachweisen und im hansischen Raum waren solche Versicherungen spätestens ab dem 16. Jahrhundert bekannt. Siehe Hofmeister 1886, 169.

Bedenkt man, dass ab der Mitte des 16. Jahrhunderts bis in die 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts allein aus Bremen jährlich zwischen 5 und 7 Handelsschiffe hauptsächlich zu den Shetland Inseln fuhren und allein aus Hamburg in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts bis zu sechs Schiffe jährlich zu den Shetlands reisten, erscheint diese Zahl relativ klein¹¹⁶⁰ (siehe Anhang C | Karte X). Allerdings ist auch hier das Bild der Verluste durch die bessere Quellengrundlage vor allem für das 17. Jahrhundert verzerrt. So stammen fünf der genannten zehn Schiffsunglücke aus dem 17. Jahrhundert, während vier Verluste in das 16. Jahrhundert und lediglich einer in das 15. Jahrhunderts datiert werden können.

Grundlegend ist anzumerken, dass die dargelegten Aufzählungen der Schiffsverluste unabhängig davon, welcher Herkunft sie zuzurechnen sind, natürlich nicht als vollständig anzusehen sind. Die genannten Register und Sammlungen von Schiffsverlusten bis einschließlich dem Jahr 1700 erlauben lediglich einen Ein- und Überblick hierzu. Die tatsächliche Zahl der realen Schiffsverluste ist letztendlich nicht abschließend zu ermitteln. Auch bleibt zu bedenken, dass der Großteil der hansischen Handelsschiffe nicht durchgehend in Seenot geraten sein wird oder gar verloren ging, viele dieser Schiffe wurden am Ende ihrer Fahrtzeit regulär abgewrackt.¹¹⁶¹

¹¹⁶⁰ Vgl. zu diesen Angaben Kapitel III.1.1. und Kapitel II.2.3. Diagramm IV.

¹¹⁶¹ Siehe hierzu Grassel/Loose 2014, 174-193.

Datierung	Herkunft	Name	Verlustort	Schiffer	Anmerkungen	Referenz
01.10. 1592	Danzig	Noahs Arche/ Arche Noah	Burrafirth	Zacharias Reymers/ Zacharias Reymecke	Siehe Kapitel VI.3.	Ballantyne/ Smith 1994
April 1684	Hamburg	Vlieland	unklar	Johan Corniliszoon	Eigner war Wilhelm Burmeister, besaß um das Jahr 1680 Bude auf Unst, hatte zusammen Jan Burmeister auch eine Bude auf Whalsay	Register R.S. Bruce, Off Scotland
30.10. 1681	Bremen	Engel Raphael	Vatsetter Ness	Herman Lindemann	Steuermann war Johan Lubbens/ Lübbens; Ladung wurde teilweise geborgen	Register R.S. Bruce, Off Scotland
1680	Hamburg	King Soloman [König Salomon]	Burravoe	unklar	unklar	Off Scotland
27.9. 1588	Spanien/ Rostock	El Gran Grifon	Stroms Hellier	unklar	Siehe Kapitel V.2.2.	Register R.S. Bruce, Off Scotland
1667	Hamburg	Coninck Davidth [König David]	Culswick	Claus Costerwerk	Steuermann oder Erster Maat war Jan Vippermann, Eigner: Claus Cosler oder Costerwerk	Register R.S. Bruce, Off Scotland
Oktober 1685	Bremen	Sankt Anna	Insel im Dury Voe	Johan/Jan Lubbens/ Lübbens	war auf der Heimreise, kam aus Bergen	Register R.S. Bruce, Off Scotland
1591	Danzig	unklar	Grutings Voe/ Grutness Voe	unklar	wohl aus Livorno kommend	Friedland 1973
1469	Braunschweig/ Bremen	unklar	unklar	Marten Steen	Siehe Kapitel VI.3.	Hänselmann 1890
1539	Hamburg	unklar	unklar	Scapescop (?)	Siehe Kapitel VI.3.	Koch 1995

Tab. 6: hansische Schiffsverluste bzw. Schiffsverluste hansischer Provenienz bei den Shetland Inseln

VI.3. Hansische Schiffsverluste in den Gewässern der Shetland Inseln

Wie im vorhergehenden Kapitel dargestellt wurde, konnte für die Zeitspanne des 15. bis 17. Jahrhunderts eine Mindestzahl von zehn Schiffsverlusten mit hansischer Provenienz erstellt werden. Von diesen zehn Schiffsverlusten lassen sich sieben Schiffe mit einem näher definierbaren Unglücksort in Verbindung bringen. Die restlichen drei Schiffsverluste fallen nicht unter dieses Kriterium. So sind für die beiden ältesten Verluste aus den Jahren 1469 und 1539 lediglich die Shetlands als Unglücksort bekannt. Zu erwähnen ist hierbei, dass der Schiffsverlust aus dem Jahr 1469 unter der Führung des Bremer Schiffers Marten Steen geschah. Das Schiff wurde von Braunschweiger und Bremer Kaufleuten ausgestattet und befand sich auf der Fahrt nach Island. Da für die Folgejahre ein Rechtsstreit zwischen Steen und dem Braunschweiger Kaufmann Frederick Leddinghusen zu diesem Schiffsverlust erhalten ist, hat offenbar der Schiffer den Verlust des Schiffes überlebt. Auch zeigt sich an diesem Fall, dass zum einen von Bremen ab mindestens dem Jahr 1469 Handelsschiffe in Richtung der nordatlantischen Inseln fuhren und zum anderen auch Binnenstädte wie Braunschweig schon früh an diesen Handelsfahrten partizipierten¹¹⁶².

Dem Schiffer welcher im Jahr 1539 sein Schiff bei den Shetland Inseln verlor, erging es ähnlich wie dem Bremer Marten Steen. Er überlebte den Untergang und konnte sich mit einem Beiboot von dem Leck geschlagenem Schiff zu den Shetlands retten.¹¹⁶³ Auch der Verlustort des dritten Schiffes, der *Vlieland* (1684) aus Hamburg, kann bisher nicht präziser bestimmbar¹¹⁶⁴ (siehe Tabelle 7).

Region	Datierung	Herkunftsort	Name	Verlustort	Schiffer	Referenzen
Unst	April 1684	Hamburg	Vlieland	unklar	Johan Corniliszoon	Register R.S. Bruce, Off Scotland
unklar	1469	Braunschweig /Bremen	unklar	unklar	Marten Steen	Hänselmann 1890
unklar	1539	Hamburg	unklar	unklar	Scapeskope (?)	Koch 1995

Tab. 7: hansische Schiffsverluste bei den Shetland Inseln mit unbekanntem Verlustort

Wie schon bemerkt wurde, können die restlichen sieben Schiffsverluste relativ genau ihren jeweiligen Unglücksorten zugeordnet werden. So z.B. bei der *Gran Grifon* (1588). Dieses bisher einzige archäologisch untersuchte Wrack der Shetlands mit hansischer Provenienz war zwar Teil der Spanischen Armada, wurde jedoch ursprünglich als Handelsschiff genutzt und war als solches in Rostock beheimatet.¹¹⁶⁵ Es handelt sich bei der *Gran Grifon* also durchaus um den Verlust eines Handelsschiffes mit hansischer Provenienz. Auch wenn dessen Hintergrundgeschichte und Verlustumstände spezieller Natur sind.

Weiterhin ist für die Jahre 1591 und 1592 jeweils der Verlust eines Schiffes, welches aus Danzig kam, bekannt. Für das Danziger Schiff des Jahres 1591 können zwei mögliche Untergangsorte herausgestellt werden; so erlitt dieser Handelsfahrer bei *Grotingswage* Schiffbruch.

¹¹⁶² Zu diesem Schiffsverlust sowie der Handelsverbindung zwischen Bremen, Braunschweig und Island ab dem Jahr 1469 siehe Hänselmann 1890, 169f. Es kann angenommen werden, dass bremische Schiffe schon früher nach Island bzw. zu den nordatlantischen Inseln fuhren. Siehe hierzu Kapitel II.1.1. und III.1.1.

¹¹⁶³ Koch 1995, 369. Der Schiffer soll den Namen Scapeskope getragen haben. Näheres ist hierzu unklar.

¹¹⁶⁴ Das Schiff soll bei der Insel Unst gesunken sein. Die Angabe ist aber sehr unpräzise. Siehe Whittaker 1999, 28.

¹¹⁶⁵ Siehe hierzu auch Kapitel V.2.2.

Klaus Friedland vermutet bei der Bezeichnung *Grotingswage* den heutigen Gruting Voe in der Nähe des Ortes Walls.¹¹⁶⁶ Anzunehmen wäre bei der Bezeichnung *Grotingswage* jedoch auch der heutige Grutness Voe nahe des Sumburgh Airport. Beide Orte lassen sich durchaus mit möglichen hansischen Handelsaktivitäten verbinden.¹¹⁶⁷

Der Danziger Schiffsverlust aus dem Jahre 1592 ist dagegen eindeutig für den Burrafirth im Norden der Insel Unst benannt. Dieses Schiff mit dem Namen *Arche Noah* stand unter dem Kommando des Schiffers Zacharias Reymers/Zacharias Reymecke und lief im Oktober des Jahres 1592 bei Sturm auf Grund. Bekannt ist, dass nur wenige Teile der Ladung des ca. 37 m langen Schiffes durch die Crew und den Schiffer gerettet wurden. Dieser Umstand hing damit zusammen, dass Schiff und Mannschaft unter Leitung des Einheimischen William Mansoun festgesetzt wurden. Anschließend barg - besser stahl - Mansoun mit Hilfe der Inselbevölkerung die restliche Ladung, die zum Großteil aus Holz bestanden haben soll, sowie Teile des Wracks selbst. Was letztendlich mit dem Wrack geschah, ist unklar. Ebenso kann die Frage, was mit der Ladung sowie mit den geborgenen Teilen des Schiffes, hierzu sind z.B. Takelage, Mast, Anker, Taue, Decksbalken etc. zu zählen, tatsächlich geschah, nicht geklärt werden. Auch ist unklar, ob das Schiff gänzlich geborgen oder nur teilweise abgewrackt wurde.¹¹⁶⁸

Dass Ladung und Konstruktionsteile von gestrandeten Schiffen geborgen und weiterverkauft wurden, scheint durchaus nicht ungewöhnlich gewesen zu sein. So wurden z.B. große Teile der *Swan/Svane*, eines aus Tönning oder Schleswig stammenden und im Jahr 1665 im Pool of Virkie gestrandeten Schiffes, an den damaligen Kämmerer der Shetland Inseln, Robert Hunter, verkauft.¹¹⁶⁹ Ebenso ist für das Jahr 1680 der Verlust des englischen Schiffes *Grace* im Uyeasound überliefert. Hier kaufte Lawrence Stewart of Bigton ca. $\frac{2}{3}$ des Wracks und verkaufte wiederum $\frac{1}{3}$ seines Anteils an den Bremer Kaufmann Elert Marten.¹¹⁷⁰ Dieser besaß eine Handelsbude in Uyeasound auf Unst.¹¹⁷¹ Sicherlich wurden bei solchen Transaktionen größtenteils Ladungen oder auch Ladungswerte gehandelt. Da jedoch direkt zum Schiff gehörende Teile wie z.B. das sogenannte Stehende und Laufende Gut¹¹⁷² aber auch die Segel und Anker als durchaus wertvoll anzusehen sind, wurden auch diese Teile nach ihrer Bergung häufig zum Handelsgut.

Die restlichen vier Schiffsverluste mit hansischer Herkunft sind in die Zeit zwischen den Jahren 1667 und 1693 einzuordnen.

Es handelte sich hierbei um die Bremer Handelsschiffe *Engel Raphael* (1681) und *Sankt Anna* (1685) sowie um die *Coninck Davidth [König David]* (1667) und die *King Soloman [König Salomon]* (1680), welche beide aus Hamburg kamen.¹¹⁷³ Die *Engel Raphael*, welche vom Schiffer Hermann Lindemann geführt wurde, sank am 30. Oktober 1681 bei Vatsetter Ness, einer Halbinsel auf der Ostseite der Insel Yell. Die *Sankt Anna* war unter der Führung von Johan Lubens/Lübbens

¹¹⁶⁶ Friedland 1973, 73 (Anmerkung 44).

¹¹⁶⁷ Siehe hierzu Kapitel III.1.1.

¹¹⁶⁸ Zu den Verlustumständen und zu weiteren Informationen zu diesem Vorfall siehe Ballantyne/Smith 1994, Nr. 216 und Nr. 230.

¹¹⁶⁹ Zur *Swan/Svane* (1665) siehe CANMORE Datenbank ID-Nr.: 240213.

¹¹⁷⁰ Zur *Grace* (1680) siehe CANMORE Datenbank ID-Nr.: 288728.

¹¹⁷¹ Siehe auch Bremer Händler in Kapitel II.1.2. und CANMORE Datenbank ID-Nr.: 288728.

¹¹⁷² Als Stehendes Gut oder Stehendes Tauwerk werden jene Teile bezeichnet die an Deck für die Befestigung der Masten und Stagen notwendig sind. Als Laufendes Gut werden alle Teile bezeichnet die zum Befestigen der Raen, Bäume und Gaffeln sowie zum Bewegen, Setzen und Bergen der Segel benötigt werden. Siehe Middendorf 1903, 337f. und 343f.

¹¹⁷³ Die Originalschreibweise der Schiffsnamen wurde aus den Registern übernommen. Da es sich um englischsprachige Register handelt und *Soloman* sehr wahrscheinlich *Salomon* bedeuten soll schien es nötig diese beiden offensichtlich deutschen Schiffsnamen zu transkribieren. Vgl. Whittaker 1999, 33 und 40.

und sank ebenfalls im Oktober, jedoch des Jahres 1685.¹¹⁷⁴ Sie strandete bei einer Insel im Dury Voe auf der Nordostseite von Mainland. Interessanterweise hatten beide Handelsschiffe neben ihrer Herkunft und ihrem Unglücksmonat Oktober eine weitere Gemeinsamkeit.

So war Johan Lubens/Lübbens, der Schiffer der *Sankt Anna*, vorher der Steuermann auf der *Engel Raphael*.¹¹⁷⁵ Das bedeutet zum einen, dass Lubens/Lübbens den Untergang der *Engel Raphael* überlebte und zum anderen anschließend als Seemann und auch Schiffer weiter zur See fuhr. Auch bedeutet es, dass er mit den Seefahrtsbedingungen bei den Shetlands zumindest vertraut war. Eine Bewertung seiner seefahrerischen Fähigkeiten soll hier jedoch nicht erfolgen. Zumindest scheint er sich in den Jahren zwischen 1681 und 1685 als Seemann bewährt zu haben. Sein weiteres Schicksal nach dem Untergang der *Sankt Anna* ist vorerst nicht nachzuvollziehen.¹¹⁷⁶

Die *König David*, unter der Führung des Schiffers Claus Costerwerk, war in Besitz von Claus Cosler.¹¹⁷⁷ Das Hamburger Schiff sank im Jahr 1667 bei Culswick, südlich des Gruting Voe. Die *König Salomon* dagegen ging 1680 im bzw. beim Burravoe am Süden der Insel Yell verloren (siehe Tabelle 8). Letztendlich grenzen die genannten Schiffsverluste, also das Danziger Schiff des Jahres 1591, die *Arche Noah* (1592), die *Engel Raphael* (1681), die *Sankt Anna* (1685), die *Coninck Davidth [König David]* (1667) und die *King Soloman [König Salomon]* (1680), durch ihre relativ gut bekannten Verlustorte die Suche nach möglichen submarinen Bereichen für erfolgversprechende, archäologische Prospektionen ein. Die Suche nach Schiffsresten mit eindeutig nachvollziehbarer hansischer Provenienz wäre somit fokussierter und präziser definierbar.

Auch stellen die genannten Verlustorte dieser Schiffe eine erste theoretische Grundlage dar, um kleinräumigere Suchareale für die Nachweise von Überresten dieser Schiffe zu definieren. Natürlich kann hier aber keine Prognose der zu erwartenden Befundlage oder Fundmenge erbracht werden. Es wurde lediglich eine Darstellung vielversprechender Suchareale angestrebt. In der Folge der oben dargestellten und in dem Kapitel VI.3.1. sowie VI.3.2. nochmals detailliert ausgeführten Aufzählungen von Verlustorten bedarf es nun eingehender Recherche vor Ort, um sich mit den jeweiligen submarinen Gegebenheiten der einzelnen Orte zu beschäftigen. Hierbei sind konkrete Tiefenangaben, Strömungsgeschwindigkeiten und -richtungen sowie Sedimentbewegungen und auch archäologische Zufallsfunde in Folge von Baumaßnahmen mit Hilfe der örtlichen Behörden zu ermitteln. Aber auch mündliche Berichte von Sporttauchern und Fischern über ungewöhnliche Beobachtungen in den Bodenbereichen der Buchten sind zu bewerten, um in der Folge vielversprechende Forschungsprojekte initiieren zu können.

Abschließen sei gesagt, dass ein Abgleich der Verlustorte der Schiffe mit den in Kapitel III.1.1. genannten hansisch genutzten Handelsorten auf den Shetland Inseln nur bedingt sinnvoll ist, da die Zahl der Handelsorte jene Zahl der Wracks weit übersteigt. Dennoch lassen sich zwei Schiffverluste in unmittelbarer Nähe der hansisch genutzten Handelsorte Burravoe auf Yell und Grutness Voe bzw. Gruting Voe auf Mainland nachweisen.

Da, wie oben beschrieben wurde, von den letztgenannten Orten beide Plätze als Orte eines Schiffsverlusts in Frage kommen, sind diese hier jeweils einzeln dargestellt. Die restlichen vier Orte von Schiffsverlusten - Burrafirth, Vatsetter Ness, Culswick und eine Insel im Dury Voe - können nicht direkt mit einem durch die Hansehändler genutzten Handelsort verknüpft werden. Dies würde auch eher willkürlich erscheinen, da häufig unklar bleibt, ob sich die Schiffe auf der

¹¹⁷⁴ Zu diesen vier Schiffsverlusten siehe z.B. Wessex Archaeology 2001, 87f.

¹¹⁷⁵ Dies geht aus dem Register von R.S Bruce hervor.

¹¹⁷⁶ Zum Verlust der *Sankt Anna* (1685) siehe auch CANMORE Datenbank ID-Nr.: 242179 und Wessex Archaeology 2011, 87f.

¹¹⁷⁷ Eventuell handelt es sich bei den Namen Cosler und Costerwerk um Übertragungsfehler. Daher können beide Namen durchaus zur selben Person gehören.

Hin- oder Rückreise zu und/oder von den jeweiligen Handelsplätzen befanden oder/und ob sie zwischen verschiedenen Handelsorten wechselten (siehe Anhang C | Karte X).

Datierung	Herkunftsort	Name	Verlustort	Schiffer	Referenz
27.9. 1588	Spanien/ Rostock	El Gran Grifon	Stroms Hellier	unklar	Register R.S. Bruce, Off Scotland
01.10. 1592	Danzig	Noah´s Arche [Arche Noah]	Burrafirth	Zacharias Reymers/ Zacharias Reymecke	Ballantyne/Smith 1994
1680	Hamburg	King Soloman [König Salomon]	Burravoe	unklar	Register R.S. Bruce, Off Scotland
30.10. 1681	Bremen	Engel Raphael	Vatsetter Ness	Herman Lindemann	Register R.S. Bruce, Off Scotland
1667	Hamburg	Conineck Davidth [König David]	Culswick	Claus Costerwerk	Register R.S. Bruce, Off Scotland
Oktober 1685	Bremen	Sankt Anna	Insel im Dury Voe	Johan/Jan Lubbens	Register R.S. Bruce, Off Scotland
1591	Danzig	unklar	Grutings Voe/ Grutness Voe	unklar	Friedland 1973

Tab. 8: hansische Schiffsverluste bei den Shetland Inseln mit bekanntem Verlustort

VI.3.1. Hansische Schiffsverluste mit Bezug zu hansisch genutzten Handelsplätzen auf den Shetland Inseln

Im folgenden Kapitel wird detailliert auf die Geographie und die Lage der einzelnen Verlustorte eingegangen. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden in diesem Kapitel jene zwei Verlustorte von hansischen Schiffen beschrieben, die in unmittelbarer Nähe der bekannten hansisch genutzten Handelsorte Burravoe und Grutness Voe bzw. Gruting Voe liegen.

Bei dem **Burravoe** auf Yell handelt es sich um eine Ost-West orientierte Bucht, die am Südende der Insel Yell liegt und sich nach Westen öffnet. Es handelt sich hierbei um eine relativ schmale Bucht von maximal 1 km Länge und einer Breite von ca. 400 m. Die westliche Öffnung ist relativ flach und die Bucht vertieft sich bis zu ihrem Ostende auf maximal 7 m.¹¹⁷⁸ Der gesamte südliche Bereich wird von einem langgezogenen steinigen Strand bedeckt. Dieser setzt sich am Nordende fort, wird hier jedoch durch Bauten wie eine Marina, mehrere Bootsanleger und einige Straßebauten unterbrochen. Die Nord- und Südseiten der Bucht, auf Höhe der westlichen Öffnung, sind durch flache Klippen und felsige Vorsprünge gekennzeichnet (siehe Anhang C | Karte XIII).

Des Weiteren seien hier der Gruting Voe und der Grutness Voe auf Mainland genannt. Bei dem **Gruting Voe** handelt es sich um eine hauptsächlich Nord-Süd orientierte, langgezogene, ca. 6 km lange und etwa 2 km breite Bucht, die sich wiederum in mehrere kleinere Buchten aufteilt und sich im Süden zum Atlantik öffnet. Innerhalb der Bucht finden sich einige kleinere Inseln, steinige Strände mit Halbinseln aber auch flach auslaufende Buchten mit Sandstränden. Die tiefsten Stellen der Bucht liegen nahe der südlichen Öffnung bei etwa 40 m. Sie verflachen sich jedoch zügig im Inneren des Gruting Voe (siehe Anhang C | Karte XII).

Der **Grutness Voe** liegt im südlichen Mainland in unmittelbarer Nähe des Sumburgh Airport. Der versandende Pool of Virkie befindet sich wiederum ca. 1 km nördlich des Grutness Voe. Die Bucht selbst ist Ost-West orientiert, ca. 800 m lang sowie etwa 400 m breit und öffnet sich nach Nordosten zur Nordsee. Am westlichen Ende der maximal ca. 2,5 m tiefen Bucht befindet sich ein flacher, langgezogener Sandstrand. Verschiedene Baumaßnahmen sind im Zusammenhang mit dem nahegelegenen Flughafen offensichtlich. Ebenso findet sich am Südende der Bucht ein Anleger für die Fähre nach Fair Isle (siehe Anhang C | Karte XI).

Es muss hier erwähnt werden, dass die genannten Baumaßnahmen und Bauten im Burravoe und im Grutness Voe selbstverständlich zu Störungen und Zerstörungen möglicher submariner Funde und Befunde geführt haben könnten. Aufgrund der relativ kleinen, flachen und geschützt liegenden Buchten des Burravoe und Grutness Voe sind hier sehr gut tauchergestützte Untersuchungen durchführbar. Ebenso können im Flachwasser sonargestützte Prospektionsmethoden genutzt werden, um den Grund der Buchten und auch die tieferen Sedimentbereiche einer detaillierten Untersuchung zu unterziehen.¹¹⁷⁹ Für den Gruting Voe bieten sich aufgrund seiner Größe sowie seiner Tiefe eher sonargestützte Analysen an, um einen ersten Eindruck von erfolgversprechenden Stellen innerhalb dieser Bucht zu ermitteln. Diese Stellen können dann anschließend durch Taucher näher begutachtet werden.

¹¹⁷⁸ Bei dieser und den folgenden Tiefenangaben handelt es sich um Näherungswerte. Sie basieren auf den Tiefenangaben (in engl. feet/ft) welche auf einer frei zugänglichen Karte ersichtlich sind. 1 Meter sind dabei umgerechnet etwa 3.3 ft. Die Karte findet sich unter: https://www.gpsnauticalcharts.com/main/uk/3283_0-shetland-islands-south-sheet-nautical-chart.html (Stand April 2017).

¹¹⁷⁹ Zu Prospektionsmethoden siehe Kapitel I.3. Zur Erfassung, Aufnahme und Bergung größerer submariner Funde, wie z.B. Wrackresten in den Gewässern des Nordatlantiks siehe z.B. Grenier/Bernier/Stevens 2007.

VI.3.2. Hansische Schiffsverluste ohne Bezug zu hansisch genutzten Handelsplätzen auf den Shetland Inseln

Im folgenden Kapitel wird detailliert auf die Geographie und die Lage der einzelnen Verlustorte eingegangen. Allerdings erfolgt in diesem Kapitel die Beschreibung der vier Verlustorte, welche nicht in der unmittelbaren Nähe bekannter hansischer Handelsorte liegen.

So ist der **Burrafirth** auf Unst eine Nord-Süd orientierte, ca. 4.5 km lange und maximal 1 km breite Bucht, die sich trichterförmig nach Norden öffnet. Von ihrem südlichen, relativ flachen Ende wird die Bucht nach Norden tiefer und weist an ihrem nördlichen Bereich etwa 30 m Wassertiefe auf.¹¹⁸⁰ Am Süden befindet sich ein breiter, sichelförmiger Sandstrand, während die West- und Ostseite durch Kliffkanten, kleinere vorkragende Halbinseln, felsige Buchten und einige wenige, sandige Bereiche gekennzeichnet sind. Auch liegen hier größere Felsen unmittelbar vor den Klippen (siehe Anhang C | Karte XVIII).

Vatsetter Ness befindet sich auf der Ostseite von Yell. Hierbei handelt es sich um eine Halbinsel, die ca. 500 m in den South Sound südlich der Inseln Hascosay hineinragt. Die Halbinsel ist Nord-Süd orientiert und zeichnet sich hauptsächlich durch Klippen und Felsvorsprünge an ihren Rändern aus. Östlich und westlich des Vatsetter Ness befindet sich jeweils eine kleine, nach Norden weisende Bucht mit flachem Sandstrand. Die westliche dieser Buchten, die Wick of Vatsetter, ist relativ flach, ca. 500 m lang sowie ca. 200 m breit und vertieft sich langsam auf etwa 10 m Wassertiefe zum South Sound. Die östliche Bucht, Sand Wick, ist ähnlich tief, jedoch weniger flach auslaufend, öffnet sich zum Bluemull Sound und weist etwa dieselben Maße wie die Wick of Vatsetter auf (siehe Anhang C | Karte XIII).

Zwei weitere Verlustorte, Culswick und der Dury Voe, liegen auf Mainland. Culswick befindet sich südlich des Gruting Voe im westlichen Mainland und der Dury Voe liegt westlich der Inseln Whalsay im Nordosten Mainlands. Bei **Culswick**, genauer der Stead of Culswick, handelt es sich um eine gestauchte wirkende weite Bucht, die sich nach Südwesten zum Atlantik öffnet.¹¹⁸¹ Ein schmaler Teil der Bucht führt wiederum landeinwärts und endet in einem flachen Sandstrand. Die Ränder der ganzen Bucht sind durch Kliffe, kleinere Inseln und felsige Buchten gekennzeichnet (siehe Anhang C | Karte XII).

Beim **Dury Voe** handelt es sich dagegen um eine fast 6 km lange und mehr als 3 km breite Bucht. Sie ist Ost-West orientiert und öffnet sich nach Osten zur Nordsee. Die Insel Whalsay liegt direkt östlich der Öffnung der Bucht. Mehrere kleinere, flachere Buchten führen wiederum hauptsächlich auf der West- und Südseite des Dury Voe landeinwärts. Ebenso finden sich einige Inseln, wie Green Isle und Swarta Skerry, vor allem im südlichen Bereich der Bucht. Die Ränder der Bucht zeichnen sich am nördlichen Ende durch Kliffkanten aus, wogegen sich diese am südlichen Ende häufig mit steinigem und sandigen Stränden abwechseln. Die kleineren Buchten laufen fast alle in flachen Sandstränden aus. Die tiefsten Stellen des Dury Voe liegen mittig der Bucht und schwanken zwischen 30 m bis ca. 50 m. Einige Halbinseln und größere submarine Felsen befinden sich darüber hinaus hauptsächlich im Südteil der Bucht (siehe Anhang C | Karte XV).

Bei den vier genannten Buchten können die relativ kleinen und flachen Buchten, in diesem Fall bei Vatsetter Ness, gut mit tauchergestützten Prospektionen untersucht werden. Für den Dury Voe, den

¹¹⁸⁰ Bei dieser und den folgenden Tiefenangaben handelt es sich um Näherungswerte. Sie basieren auf den Tiefenangaben (in engl. feet/ft) welche auf einer frei zugänglichen Karte ersichtlich sind. 1 Meter sind dabei umgerechnet etwa 3.3 ft. Die Karte findet sich unter: https://www.gpsnauticalcharts.com/main/uk/3283_0-shetland-islands-south-sheet-nautical-chart.html (Stand April 2017).

¹¹⁸¹ Genauere Tiefenangaben konnten hier nicht ermittelt werden.

Burrafirth und die Stead of Culwick bieten sich aufgrund deren Größe und/oder Tiefe eher sonargestützte Untersuchungen an.¹¹⁸² Diese können einen ersten Eindruck von erfolgversprechenden Fundplätzen innerhalb der Buchten vermitteln, welche dann anschließend mit Tauchern näher zu begutachten sind.

VI.4. Lokalisierung hansisch genutzter Hafen- und Handelsplätze auf den Shetland Inseln und Kategorisierung des maritim-archäologischen Potenzials derselben

Die bereits in Kapitel III.1.1. beschriebenen und durch hansische Händler genutzten Handelsorte auf den Shetland Inseln stellen eine bekannte Arbeitsgrundlage dar. Festzustellen bleibt, dass von den mindestens 19 konkreten Orten, an denen zwischen den Jahren 1400 und 1700, nachweisbar durch historische Quellen, hansische Händler anzutreffen waren, bisher an fünf Handelsplätzen fokussierte archäologische Untersuchungen vorgenommen wurden. Hierzu zählen Papa Stour, der Gluss Voe (Blade of Filbister), der Gunnister Voe (Hagrie's Böd), Brough Head (Pool of Virkie) und der Grutness Voe. Darüber hinaus wurde lediglich bei der Untersuchung der Blade of Filbister zusätzlich eine submarine Prospektion vorgenommen.¹¹⁸³ Diese Begutachtung erbrachte ebenso wie die anderen terrestrischen Untersuchungen bisher keine Ergebnisse für die Späthansezeit. Es bleibt also festzuhalten, dass noch an mindesten 14 Handelsorten archäologische Landuntersuchungen durchgeführt werden können. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die Plätze Scalloway und Lerwick zu den dichtbesiedelsten Orten auf den Shetlands gehören und daher bei archäologischen Untersuchungen an diesen Orten mit erheblichen Störungen möglicher Befunde gerechnet werden muss. Daher erscheint eine fokussierte Untersuchung von weniger stark bebauten Orten, wie z.B. Whalsay, erfolgsversprechender. Das bedeutet natürlich nicht, dass späthansezeitliche Funde an stärker bebauten Orten auszuschließen sind¹¹⁸⁴ (siehe Tabelle 9).

Grundsätzlich sollte bei jeder Begutachtung potenzieller Handelsplätze das nahe gelegene Hafengebiet bzw. die Flachwasserbereiche untersucht werden. Da Handelsplatz und Hafengebiet eine Einheit bilden sollten diese nicht getrennt betrachtet werden.¹¹⁸⁵

Die in der Tabelle 9 genannten 19 Handelsplätze wurden nach drei Kriterien eingeteilt, welche im Kapitel I.3. definiert wurden. Als Ergebnis dieser Einteilung fallen Whalsay, Burravoe und Grutness Voe in die Kategorie I.A. sowie Lerwick, Scalloway und Gruting Voe in die Kategorie I.B. Unter die Kategorie II.A. fallen Papa Stour, Cullivoe, Baltasound, Laxfirth, Uyeasound, Gluss, Gunnister Voe, Papil auf Burra, Bigton, Hillswick sowie Skelda Voe und in die Kategorie II.B. sind Vaila Sound und Brae einzuordnen (siehe Tabelle 10). In den folgenden Unterkapiteln VI.4.1. bis VI.4.4. wird detaillierter auf die einzelnen Orte eingegangen und ihre Kategoriezuordnung näher beleuchtet. Doch sei hier gesagt, dass sich selbstverständlich auch die Flachwasserbereiche der bereits archäologisch untersuchten Handelsplätze auf Papa Stour, im Gunnister Voe, im Gluss Voe und im Grutness Voe für taucher- und sonargestützte Nachuntersuchungen anbieten.¹¹⁸⁶ Letztendlich helfen die obigen Kategorien, die genannten 19 durch hansische Händler genutzten Orte inklusive deren zugehörige submarine Bereiche für erfolgversprechende, archäologische Prospektionen einzugrenzen.

¹¹⁸² Zu Prospektionsmethoden siehe Kapitel I.3.

¹¹⁸³ Siehe Kapitel V.2.1.

¹¹⁸⁴ Hierfür spricht z.B. eine Vielzahl von Keramikresten von überwiegend glasierter roter Irdenware die bei Lerwick gefunden wurden. Siehe Kapitel V.2.1.

¹¹⁸⁵ Siehe hierzu Kapitel I.1.

¹¹⁸⁶ Zu Prospektionsmethoden siehe Kapitel I.3.

Name (modern)	Name (alt)	hansischen Nutzung	Anmerkungen	Referenz
Papa Stour	St. Magnus Eilandt	1452, 1562, 1602-1604, 1656, 1669-1673	wohl schon bis Jahr 1452 durch Lübecker Henrick Soost genutzt	Ballantyne/Smith 1999, Smith 1984
Baltasund	Baltosund	1562, 1559-1659, 1700	Ort auf Unst, durch Familie Detken angelaufen	Ballantyne/Smith 1999, Friedland 1973
Laxfirth	Lassevorde	1562, 1557, 1602-1604, 1681	Ort und Voe in Nordmainland	Ballantyne/Smith 1999, Smith 1984
Scalloway	Schalewage	1562, 1669-1673	Ort auf Mainland	Ballantyne/Smith 1999, Smith 1984
Lerwick	Brusund	1562, 1551, 1669-1673	Sund zwischen Bressay und Lerwick	Ballantyne/Smith 1999, Focke 1916, Smith 1984
Whalsay	Qualisundis	1562, 1669-1673, 1681	Insel östlich von Mainland	Ballantyne/Smith 1999, Smith 1984
Vaila Sound	Hafen im Wallosunt	1562, 1560, 1669-1673	Mainland, als Hafen ist eventuell Walls gemeint	Ballantyne/Smith 1999, Smith 1984
Burravoe	Borwage	1562, 1559-1659, 1602-1604, 1669-1673, 1681	Ort auf Yell, durch Familie Detken angelaufen	Ballantyne/Smith 1999, Friedland 1973, Smith 1984
Cullivoe	Koldewage	1562, 1559-1659, 1602-1604	Ort auf Yell, durch Familie Detken angelaufen	Ballantyne/Smith 1999, Friedland 1973
Uyeasound	Oegesunt	1562, 1559-1659, 1602-1604, 1669-1673, 1700	Uyeasound auf Unst, durch Familie Detken angelaufen	Ballantyne/Smith 1999, Friedland 1973
Brae	Bru	1563	Ort auf Mainland	Entholt/Beutin 1937
Gluss	unklar	1577, 1602-1604, 1617	Ort auf Mainland, möglicher Handelsplatz bei Blade of Filbister	Mehler et al 2012, Smith 1984
Gunnister Voe	unklar	1582-1603, 1602-1604	Bucht auf Mainland, eventl. Handelsplatz Hagrie's Böd	Smith 1984, Gardiner/Mehler 2010
Skelda Voe	unklar	1602-1604	Bucht auf Mainland	Smith 1984
Burra bei Pabil	Burra	1620-1650, 1669-1673	Inseln westlich von Mainland	Smith 1984
Bigton	Bigton	1656, 1669-1673	Ort im südlichen Mainland	Smith 1984
Hillswick	unklar	1669-1673	Ort auf Mainland	Smith 1984
Gruting Voe	Watt Ness	1663	eventuell Grutig Voe gemeint	Friedland 1973
Grutness Voe	Watt Ness bzw. Up Ness/ Swineborch ovet	1567/1663	eventuell Grutness Voe gemeint	Friedland 1973, Ballantyne/Smith 1999

Tab. 9: mindestens 19 Handelsorte welche zwischen den Jahren 1400 und 1700 durch Hansehändler auf den Shetland Inseln genutzt wurden

Die Suche nach submarinen Funden und Befunden mit eindeutig nachvollziehbarer hansischer Provenienz ist somit fokussierter und präziser definierbar (siehe Anhang B | Tab. VI.4. - A). Wie schon in Kapitel VI.3. erwähnt, kann hier keine Prognose der zu erwartenden Befunde oder Fundmengen erbracht werden und nur die Darstellung vielversprechender submariner Suchareale wurde angestrebt.¹¹⁸⁷ Aber auch mündliche Berichte von Sporttauchern und Fischern über ungewöhnliche Beobachtungen in den Bodenbereichen der Buchten oder archäologisch relevante Funde sind zu bewerten, um in der Folge vielversprechende Forschungsprojekte initiieren zu können.

Ortsbezeichnung	Kriterium A	Kriterium B	Kriterium C	Kategorie
Whalsay	X	X	1	I.A.
Burravoe	X	X	1	I.A.
Grutness Voe	X	X	1	I.A.
Scalloway	X	X	2	I.B.
Lerwick	X	X	2	I.B.
Gruting Voe	X	X	2	I.B.
Papa Stour	0	X	1	II.A.
Baltasound	0	X	1	II.A.
Laxfirth	0	X	1	II.A.
Cullivoe	0	X	1	II.A.
Uyeasound	0	X	1	II.A.
Gluss	0	X	1	II.A.
Gunnister Voe	0	X	1	II.A.
Skelda Voe	0	X	1	II.A.
Papil/Burra	0	X	1	II.A.
Bigton	0	X	1	II.A.
Hillswick	0	X	1	II.A.
Vaila Sound	0	X	2	II.B.
Brae	0	X	2	II.B.

Tab. 10: Kategorisierung der möglichen, durch Hansehändler genutzten, Handelsplätze auf den Shetland Inseln

¹¹⁸⁷ In der Folge bedarf es eingehender Recherche vor Ort um sich konkret mit den jeweiligen submarinen Gegebenheiten der einzelnen Handelsorte zu beschäftigen. Hierzu können neben der Einbeziehung von Tiefenangaben, Strömungsgeschwindigkeiten und Strömungsrichtungen sowie Sedimentbewegungen infolge von Flusseinmündungen oder Baumaßnahmen auch Betrachtungen langfristiger Meeresspiegelschwankungen in kleinräumigen geographischen Bereichen und Aussagen zu möglichen historischen Siedlungen bzw. Handelsplätzen in unmittelbarer Küstennähe herangezogen werden. Siehe hierzu Fetch Methode Kapitel IV.3. Anmerkung 929. Erste auf der Fetch Methode basierende Prognosen werden zurzeit für die wikingerzeitlichen Küstenbereiche der shetländischen Insel Unst erstellt. Freundliche Mitteilung von Natascha Mehler (Deutsches Schifffahrtsmuseum).

Archäologische Nachweise von Händlerbuden und Handelsplätzen auf den Shetlands gibt es bisher frühestens ab dem 17. Jahrhundert.¹¹⁸⁸ Ebenso stammen die frühesten bildlich fassbaren Belege solcher Buden, hiermit sind historische Karten der Inseln gemeint, aus dieser Zeit. Die frühesten, für konkrete Vergleichszwecke nutzbaren Karten dieser Region stammen ebenso aus dem 17. Jahrhundert.¹¹⁸⁹

Diese vor allem niederländischen und englischen Karten zeigen relativ präzise Details wie z.B. sichere Ankerplätze mit dazugehörigen Siedlungen respektive Handelsplätzen.¹¹⁹⁰ Neben diesen Karten erlauben auch frühe Landesbeschreibungen Rückschlüsse über Standorte von Handelsplätzen bzw. häufig durch Händler frequentierte Orte.¹¹⁹¹

Allerdings zeigt der Vergleich von Karten und Beschreibungen wiederum auch deutliche Diskrepanzen innerhalb der Benennung einzelner Orte. So beschreibt z.B. John Smith, der die Shetlands im Jahr 1633 besuchte, den Pool of Virkie als Hambrough Haven.¹¹⁹² Die Gleichsetzung dieser Bucht mit dem auf einer niederländischen Karte des Jahres 1682 dargestellten Hamburger Haven wäre also naheliegend, doch ergibt sich hier ein geographisches Problem. Die auf der Karte dargestellte Bucht ist mit der Bucht nördlich von Levenwick bei Cumlewick Ness gleichzusetzen, während der Pool of Virkie gut 12 km südlich von Levenwick in der Nähe des Sumburgh Head liegt. Damit entspräche er eher der auf der Karte des Jahres 1682 als Zuydhaven bezeichneten Bucht (siehe Abbildung 11). Interessanterweise bezeichnet die genannte Karte aus dem Jahr 1682 die Bucht bei dem Ort Levenwick nicht nur als Hamburger Haven, sondern auch als Schotse Ree. Eine andere Karte aus den Jahren 1620 bis 1629 nennt dieselbe Bucht Hamburger Haven, Schotsche Ree und Bremer Haue [Have] (siehe Abbildung 12).

Offenbar waren hier also Händlergruppen aus Hamburg, Bremen und Schottland so häufig vertreten, dass sie namensgebend für diese Bucht wurden. Ob es sich bei der Bezeichnung des Pool of Virkie als Hambrough Haven um eine Verwechslung mit der Hamburger Haven genannten Bucht bei Levenwick handelt, ob die Verwechslung durch die Kartographen entstand oder ob eventuell beide Hafensplätze diese Bezeichnungen trugen, ist hier vorerst nicht zu klären.¹¹⁹³ Natürlich ist es nicht auszuschließen, dass in dieser Zeit auch noch andere Orte auf den Shetlands Bezeichnungen wie Hamburger Haven oder Bremer Haue [Have] trugen. Eine detaillierte Betrachtung des zeitgenössischen Kartenmaterials der Späthansezeit ist hierzu also unerlässlich. Daher sind alle hier aufgeführten Angaben über die Menge von durch hansische Händler genutzten Handelsorten vorerst als Mindestangaben anzusehen. Das genannte Beispiel zeigt auch die durchaus vorhandenen Diskrepanzen zwischen historischen Landesbeschreibungen sowie historischen Karten und damit die Notwendigkeit der kritischen Bewertung solcher Darstellungen und Aussagen.

Neben den in Tabelle 9 genannten Orten sind hier also zusätzlich noch der Pool of Virkie sowie die Bucht bei Levenwick, genauer die dortigen Buchten Sand Wick, Hos Wick, Channer Wick und Leven Wick, zu nennen, da die oben genannten Bild- und Textquellen dort eine mögliche späthansezeitliche Nutzung vermuten lassen. Natürlich erlaubt dieser onomastische Beleg nicht zwangsläufig von einer, noch während der Entstehungszeit der Beschreibungen und Karten anhaltenden Nutzung der Buchten durch hamburgische, bremische oder schottische Händler

¹¹⁸⁸ Siehe hierzu Kapitel V.2.1.

¹¹⁸⁹ Vgl. Kapitel IV.3.

¹¹⁹⁰ Beispiele zu diesen Karten siehe unter <http://maps.nls.uk/coasts/> (Stand April 2017).

¹¹⁹¹ Hier sind z.B. die Arbeit von Smith 1670 oder von Kay 1680 zu nennen. Siehe Melton 2004b, 491f.

¹¹⁹² Melton 2004b, 491

¹¹⁹³ Die Nationalität der Kartographen könnte ebenfalls Rückschlüsse auf die Intentionen derselben bei den jeweiligen Ortsbezeichnungen geben. Fragen wie In wessen Auftrag wurden die Karten erstellt? oder Wer nutzte diese Karten hauptsächlich? ist hierbei zukünftig im Einzelfall nachzugehen um konkretere Aussagen hierzu treffen zu können.

auszugehen. Die Benennungen der Orte als Hambrough Haven, Hamborger Haven, Schotsche Ree und/oder Bremer Haue [Have] können sich auch durchaus auf eine, bereits während der Entstehungszeit der Karten und Beschreibungen als historisch zu betrachtende Beobachtung beziehen.

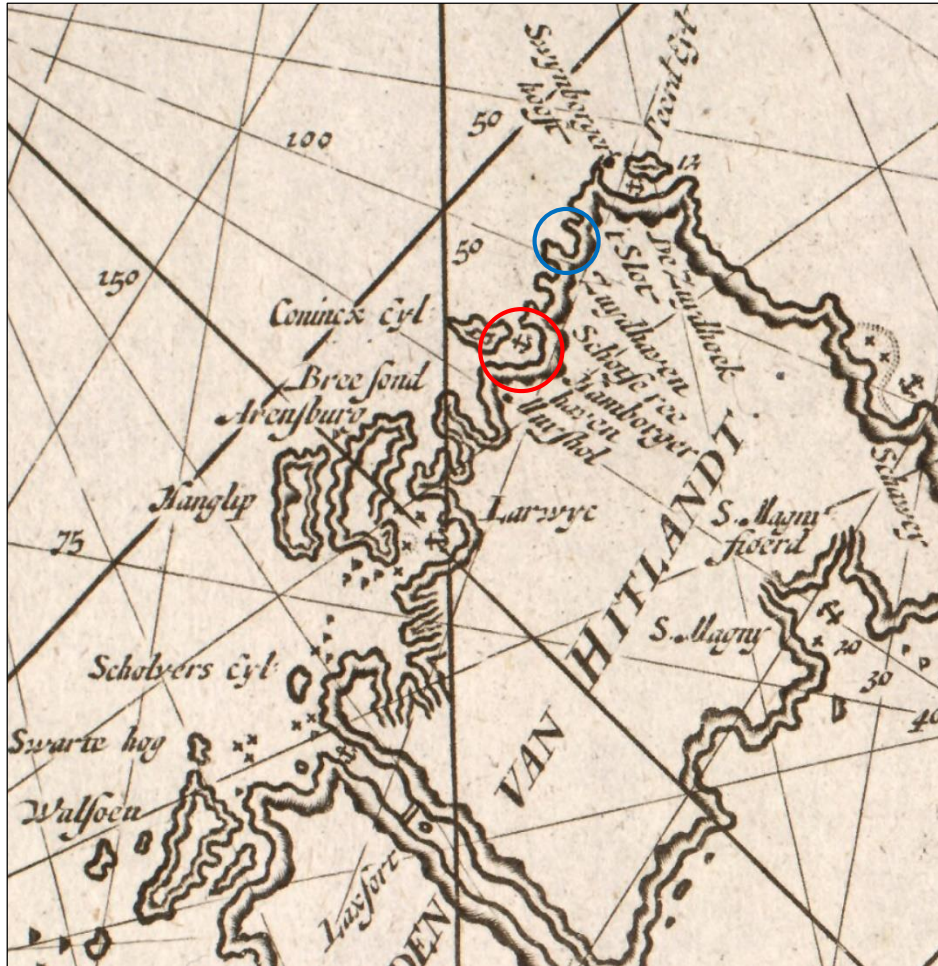


Abb. 11: Kartenausschnitt nach Johannes van Keulen „Paaskart vande noord cust von Schotland als mede de eylanden van Hitland en Fero“ (Amsterdam 1682). Karte ist nicht genordet. Roter Kreis: Hamborger Haven = Levenwick Bay. Blauer Kreis: Zuydhaven = Pool of Virkie



Abb. 12: Kartenausschnitt nach Jan Jansson „Het Licht der Zeevaart“ (Amsterdam 1620-1629). Karte ist nicht genordet. Roter Kreis: Hamburger Haven/Bremer Have/Schotsche Ree = Levenwick Bay

Unabhängig davon, ob die Benennungen dieser Orte bei ihrer Niederschrift in Karten und Landesbeschreibungen als historisch oder aktuell anzusehen sind, rechtfertigen sie doch eine nähere maritim-archäologische Begutachtung der Buchten (siehe Anhang B | Tab.VI.4. - B).

Beim **Pool of Virkie** (Kategorie II.A.) handelt es sich um ein verlandendes Gezeitenbecken mit den Ausmaßen von etwa 800 x 500 m. Die Bucht ist Ost-West orientiert und öffnet sich nach Osten zur Nordsee. Der Pool ist sehr flach, fast verlandet und mit größeren Booten kaum befahrbar. Im Bereich der östlichen Öffnung befindet sich der tiefste Bereich von ca. 5 m.¹¹⁹⁴ Daher findet sich hier auch eine moderne Marina (siehe Anhang C | Karte XI). Dass diese Bucht im 17. Jahrhundert offenbar noch schiffbar, aber auch schon recht flach war, zeigt das Beispiel der *Swan/Svane*. So strandete dieses Schiff im Jahr 1665 im Pool of Virkie.¹¹⁹⁵ Ebenso finden sich am nördlichen Rand der Bucht bei Brough Head die Reste einer möglichen Händlerbude des 17. Jahrhunderts.¹¹⁹⁶

Für den Pool of Virkie legen demnach onomastische und archäologische Belege eine Nutzung durch Händler, mindestens für das 17. Jahrhundert, nahe. Durch die Verlandung bieten sich für diese sehr flache Bucht neben einer tauchergestützten Flachwasseruntersuchung sowie einer Begehung der Randbereiche vor allem geomagnetische, geoelektrische und seismische Messungen im Flachwasser an, um verlandete Strukturen oder auch größere Objekte anzuzeigen.¹¹⁹⁷

¹¹⁹⁴ Bei dieser Tiefenangabe handelt es sich um einen Näherungswert. Er basiert auf den Tiefenangaben (in engl. feet/ft.) welche auf einer frei zugänglichen Karte ersichtlich sind. 1 Meter sind dabei umgerechnet etwa 3.3 ft. Die Karte findet sich unter: https://www.gpsnauticalcharts.com/main/uk/3283_0-shetland-islands-south-sheet-nautical-chart.html (Stand April 2017).

¹¹⁹⁵ Siehe zu *Swan/Svane* (1665) Kapitel VI.3.

¹¹⁹⁶ Siehe hierzu Kapitel V.1.2.

¹¹⁹⁷ Die Nutzbarkeit der genannten geophysikalischen Bodenmessverfahren für verschiedene amphibische und submarine Bereiche war Teil des interdisziplinären Forschungsprojektes Geophysikalisches Zentralprojekt. Dieses Projekt war wiederum dem DFG Schwerpunktprogramm SPP 1630 Häfen angegliedert. Die Ergebnisse hierzu sind vielversprechend. Siehe: <http://www.spp-haefen.de/de/die-projekte/geophysikalisches-zentralprojekt/> (Stand April 2017).

Mit der **Bucht bei Levenwick** (Kategorie II.B.) verhält es sich anders als mit dem südlich derselben gelegenen Pool of Virkie. Hierbei handelt es sich um eine ungleich größere Bucht mit den Ausmaßen von etwa 3 x 2 km. Die ca. 2 km breite Öffnung der Bucht weist nach Süden zur Nordsee. Die gesamte Bucht besteht aus vier kleineren Buchten, die wiederum durch Halbinseln voneinander getrennt werden (siehe Anhang C | Karte XI). Die größte Halbinsel, die gleichzeitig auch das östliche Ende der Bucht darstellt und diese zur Nordsee abgrenzt, wird als No Ness bezeichnet. Diese Halbinsel verläuft in Nord-Südrichtung. Westlich des No Ness befindet sich eine Bucht mit dem Namen Sand Wick. Der Ort Sandwick liegt am nördlichen Ende dieser Bucht, welche wiederum am Nordende einen flachen Sandstrand aufweist und eine maximale Tiefe von etwa 30 m zeigt. Die Ränder des No Ness sind durch steile Klippen und Felsabbrüche gekennzeichnet. Westlich der Sand Wick befindet sich die Halbinsel Cumlewick Ness, welche wiederum die Sand Wick und die Hos Wick voneinander trennt. Am Nordende der Hos Wick befinden sich der Ort Hoswick sowie ein flacher, steiniger Strand. Die Hos Wick selbst weist eine maximale Tiefe von etwa 18 m auf und die Ränder der Cumlewick Ness sind sowohl durch felsige Klippen als auch durch einige flache Sandstrände gekennzeichnet. Baumaßnahmen, vor allem auf der Ostseite der Hos Wick, haben hier eventuell zu Störungen von möglichen submarinen Befunden in diesem Bereich geführt. Östlich der Hos Wick trennt die Halbinsel Ness of Hoswick wiederum die Hos Wick und die Channer Wick voneinander. Die Channer Wick liegt von allen genannten Buchten am weitesten landeinwärts. Auch weist sie an ihrem westlichen Ende einen langgezogenen, flachen Sandstrand nahe des Ortes Channerwick auf. Die relativ flache Bucht zeigt eine maximale Tiefe von etwa 14 m. Die Ränder der Bucht sind durch felsige Klippen und einige kleinere Einbuchtungen gekennzeichnet. Direkt südlich der Channer Wick befindet sich die Bucht Leven Wick. Diese weist an ihrem südlichen Ende einen sichelförmigen und langgezogenen Sandstrand in der Nähe des Ortes Levenwick auf. Die Westseite der Bucht wird durch die Halbinsel Levenwick Ness zur Nordsee abgeschirmt. Die Bucht Leven Wick weist wiederum eine maximale Tiefe von etwa 15 m und an ihren Rändern felsige Klippen auf.¹¹⁹⁸

Von den beschriebenen vier Buchten bilden die Hos Wick, die Channer Wick und die Leven Wick jene Buchten, die durch die Cumlewick Ness sowie die Levenwick Ness relativ geschützt liegen und daher gute Anker- sowie Anlandeplätze darstellen. Die Sand Wick als äußerste Bucht ist zwar durch die No Ness nach Osten geschützt, öffnet sich jedoch nach Süden direkt zur Nordsee. Diese Tatsache schließt aber eine Nutzung auch der Sand Wick als Anker- und Anlandeplatz nicht aus. Zwar wurden bisher keine archäologischen Funde, die in den Zeitraum der Jahre 1400 bis 1700 datiert werden können, in diesen Buchten entdeckt, dies bedeutet jedoch nicht, dass hier keine Funde zu erwarten sind. Zum einen sind diese Buchten, wie oben beschrieben wurde, auf Karten des 17. Jahrhunderts eindeutig als Hamburger Haven, Schotsche Ree und Bremer Haue [Have] gekennzeichnet, zum anderen finden sich für diese Buchten mindestens drei Nennungen von Schiffsverlusten aus dem 17. Jahrhundert¹¹⁹⁹ (siehe Tabelle 11).

¹¹⁹⁸ Bei den genannten Tiefenangaben der Buchten handelt es sich um Näherungswerte. Sie basieren auf den Tiefenangaben (in engl. feet/ft.) welche auf einer frei zugänglichen Karte ersichtlich sind. 1 Meter sind dabei umgerechnet etwa 3.3 ft. Die Karte findet sich unter: https://www.gpsnauticalcharts.com/main/uk/3283_0-shetland-islands-south-sheet-nautical-chart.html (Stand April 2017).

¹¹⁹⁹ Siehe Whittaker 1999, 50.

Datierung	Unglücksort	Herkunft	Name	Skipper	Anmerkungen	Referenz
1601/ 1602	Sandwick Bay	Niederlande	unklar	unklar	gehörte Herman Sneman	Register R.S. Bruce (hier 1602), Off Scotland
1676	bei Channerswick	schottisch	Friendship	Cap. Inch	aus Kirkcaldy, hatte Wein geladen	Register R.S. Bruce, Off Scotland
1680	bei Hoswick	unklar	unklar	unklar	hatte Schafsfleisch und wohl auch Talg geladen	Register Bruce (unklar ob gleiches Schiff), Off Scotland

Tab. 11: Schiffsverluste des 17. Jahrhunderts in der Bucht bei Levenwick, südl. Mainland/ Shetland Inseln

Allerdings kann diesen Schiffen keine hansische Provenienz zugewiesen werden. Mindestens eines wird jedoch als niederländisch und ein zweites als schottisch angesprochen. Das niederländische Schiff verunglückte 1601 oder 1602 in der Sandwick Bay (Sand Wick) und gehörte Herman Snemann, einem Händler der auch im Laxfirth handelte.¹²⁰⁰ Das Zweite Schiff soll die *Friendship* aus dem schottischen Kirkcaldy gewesen sein. Sie unterstand einem Skipper namens Inch und verunglückte im Jahr 1676 in der Channerwick Bay (Channer Wick).

Das Schiff wurde, nachdem es verunglückte, geplündert.¹²⁰¹ Das dritte Schiff, dessen Herkunft unklar bleibt, verunglückte im Jahr 1680 in der Hoswick Bay (Hos Wick).¹²⁰²

Es finden sich hier, wie auch für den Pool of Virkie, also durch die historischen Karten und die überlieferten Schiffsverluste durchaus sowohl onomastische als auch andere Hinweise auf eine Nutzung dieser Buchten durch Händler. Anders als der verlandende Pool of Virkie sind die genannten vier Buchten insgesamt wesentlich größer und weisen auch größere Tiefen auf. Damit eignen sich diese hauptsächlich für sonargestützte Prospektionsmethoden.¹²⁰³ Die Grundoberfläche und auch die tieferen Sedimentbereiche können somit zuerst einer detaillierten Betrachtung unterzogen werden, um anschließend erfolgsversprechende Fundplätze zu identifizieren. Diese sind dann mit Tauchern gezielt näher zu untersuchen.

¹²⁰⁰ Zum Schiff von Herman Snemann siehe CANMORE Datenbank ID-Nr.: 289135.

¹²⁰¹ Zur *Friendship* (1676) siehe CANMORE Datenbank ID-Nr.: 241250.

¹²⁰² Whittaker 1999, 50.

¹²⁰³ Zu diesen Prospektionsmethoden siehe Kapitel I.3.

VI.4.1. Handelsplätze der Kategorie I.A.

Whalsay (North Bay und Symbister Bay), Burravoe und Grutness Voe

Alle Orte erfüllen aufgrund submariner Keramikfunde und/oder der Schiffsverluste mit hansischer Provenienz das Kriterium A. Ebenso erfüllen die Orte aufgrund ihrer überlieferten Nutzung als Handelsplätze das Kriterium B. Die Tatsache, dass es sich um relativ kleine, flache und geschützt liegende Buchten handelt, erfüllt wiederum das Kriterium C.1.¹²⁰⁴ Für die im Folgenden dargestellten erfolgversprechenden Untersuchungsbereiche bieten sich sowohl tauchergestützte Untersuchungsmethoden als auch sonargestützte Methoden an.¹²⁰⁵

In der North Bay auf **Whalsay** wurde ein Grapen aus eventuell glasierter roter Irdenware mit möglicher hansischer Provenienz geborgen.¹²⁰⁶ Die Tatsache, dass in Symbister der Nachbau einer Händlerbude zu besichtigen ist, die Bremer Böd heißt und an der Bremer Strasse liegt, unterstreicht nochmals die überlieferte Häufigkeit einer hansischen Präsenz auf Whalsay.¹²⁰⁷ Auch stellen sich die Symbister Bay und die North Bay als kleinere, relativ flache Buchten von jeweils unter 500 m Länge und etwa 300 m Breite sowie ca. 5 m Tiefe dar.¹²⁰⁸ Beide Buchten öffnen sich nach Nordwesten zum Linga Sound, während die Insel Linga selbst ihnen gegenüber liegt. Beide Buchten weisen ebenfalls flach auslaufende Sandstrände sowie nur wenige Klippen an ihren Rändern auf. Allerdings ist die Symbister Bay aufgrund mehrerer relativ großer Fähr- und Schiffsanleger sowie einer Marina starken Baumaßnahmen ausgesetzt gewesen, was letztendlich eine Störung bzw. Zerstörung möglicher submariner Funde bedeuten kann und zu einem relativ hohen Verkehrsaufkommen von Schiffen in dieser Bucht führt.

Völlig anders ist dies bei der nördlich der Symbister Bay liegenden, relativ ungestörteren North Bay. Daher und aufgrund des Fundes des genannten Grapens verspricht diese Bucht, eher als die Symbister Bay, mögliche Funde bei einer taucher- und sonargestützten Flachwasserprospektion (siehe Anhang C | Karte XV).

Die Bucht **Burravoe** liegt auf Yell und ist mit dem Verlust des Hamburger Schiffes *König Salomon* (1680) in Verbindung zu bringen.¹²⁰⁹ Diese Ost-West orientierte Bucht befindet sich am Südende der Insel Yell und öffnet sich nach Westen. Es handelt sich hierbei um eine relativ schmale Bucht von maximal 1 km Länge und einer Breite von ca. 400 m. Die westliche Öffnung ist relativ flach, jedoch vertieft sich die Bucht bis zu ihrem Ostende auf maximal 7 m. Ein langgezogener, flacher und steiniger Strand bedeckt den gesamten südliche Bereich. Am Nordende wird der Strandbereich durch eine Marina, mehrere Bootsanleger und einige Straßenbauten unterbrochen. Auf Höhe der westlichen Öffnung sind die Nord- und Südseiten der Bucht durch flache Klippen und felsige Vorsprünge gekennzeichnet (siehe Anhang C | Karte XIII).

Der **Grutness Voe** liegt im südlich Mainland in unmittelbarer Nähe des Sumburgh Airport. Dieser Ort ist eventuell mit dem Verlust eines Danziger Handelsschiffes im Jahr 1591 in Verbindung zu bringen. Die Bucht selbst ist Ost-West orientiert, ca. 800 m lang sowie etwa 400 m breit und öffnet

¹²⁰⁴ Siehe hierzu Kapitel I.3. Tabelle 1.

¹²⁰⁵ Siehe hierzu Kapitel I.3.

¹²⁰⁶ Siehe hierzu Kapitel V.2.2.

¹²⁰⁷ Zu dieser Händlerbude siehe Kapitel III.1.1.

¹²⁰⁸ Bei dieser und den folgenden Tiefenangaben handelt es sich um Näherungswerte. Sie basieren auf den Tiefenangaben (in engl. feet/ft) welche auf einer frei zugänglichen Karte ersichtlich sind. 1 Meter sind dabei umgerechnet etwa 3.3 ft. Die Karte findet sich unter: https://www.gpsnauticalcharts.com/main/uk/3283_0-shetland-islands-south-sheet-nautical-chart.html (Stand April 2017).

¹²⁰⁹ Zu Burravoe siehe auch Kapitel VI.3. und VI.3.1.

sich nach Nordosten zur Nordsee. Sie ist maximal ca. 2.5 m tief und an ihrem westlichen Ende befindet sich ein langgezogener Sandstrand. Mit Befund- und Fundstörungen ist aufgrund des nahegelegenen Flughafens zu rechnen. Ebenso findet sich am Süden der Bucht ein Anleger für die Fähre nach Fair Isle. Daher erscheinen hier ebenfalls Störungen eventueller submariner Funde und Befunde möglich¹²¹⁰ (siehe Anhang C | Karte XI).

VI.4.2. Handelsplätze der Kategorie I.B.

Lerwick, Scalloway, Gruting Voe

Lerwick und Scalloway erfüllen durch die dortigen Keramikfunde das Kriterium A.¹²¹¹ Der Gruting Voe erfüllt durch den möglichen, hansischen Schiffsverlust ebenfalls das Kriterium A. Ebenso erfüllen die Orte aufgrund ihrer überlieferten Nutzung als Handelsplätze das Kriterium B. Allerdings greift bei allen drei Orten das Kriterium C.2.¹²¹² Diese Tatsache hängt damit zusammen, dass es sich um große und relativ tiefe Buchten bzw. Sunde handelt und sowohl Lerwick als auch Scalloway als die beiden größten Orte mit den beiden meistbefahrenen Häfen auf den Shetlands anzusprechen sind.

Bei **Lerwick** oder besser *Brusund*, also Bressay Sound, kommt weiterhin dazu, dass es sich um einen relativ tiefen Sund von ca. 30 m Tiefe an seinem südlichen Ende handelt.¹²¹³ Er verflacht sich jedoch von Süden nach Norden und weist an seinem Nordende eine Tiefe von ca. 6 m auf. Dazu finden sich mehrere flache Buchten an den östlichen und westlichen Rändern des Sundes. Auch ist in diesem Nord-Süd orientierten Sund eine mehr oder weniger starke Gezeitenströmung zu erwarten. Zwar passen sich die Gezeitenströmungen den Gezeitenwechseln an, jedoch verlaufen die Strömungen um die Shetlands größtenteils in nord-süd und nordwest-südost Richtung¹²¹⁴ (siehe Anhang C | Karte XIV).

Letztendlich ist im Bressay Sound eine sichere tauchergestützte Untersuchung nur bei Stauwasser durchführbar. Ein weiteres Problem ist die starke Nutzung des Sundes durch Wasserfahrzeuge. Da es sich bei Lerwick um die Hauptstadt der Shetlands sowie auch um den größten Hafen der Inseln handelt, ist zum einen von einer starken Bebauung der Uferzonen auszugehen, was wiederum zu Störungen bzw. Zerstörungen möglicher submariner Funde und Befunde geführt haben kann, zum anderen kann im Bressay Sound sowie seinen angrenzenden Buchten aufgrund der wichtigen Verkehrslage dieses Sundes von einem hohen Schifffahrtsaufkommen ausgegangen werden. Dies wiederum erschwert eine submarine Prospektion innerhalb dieses Seegebietes. Daher und aufgrund der Tiefe des Sundes ist hier vorerst von einer tauchergestützten Prospektion abzusehen und eine sonargestützte Prospektion anzustreben.¹²¹⁵ Erst nach deren Auswertung scheint es sinnvoll, das Risiko einer tauchergestützten Begutachtung möglicher Fundorte zu forcieren.

Scalloway, vielmehr die East Voe of Scalloway, befindet sich im westlichen Mainland. Es ist nach Lerwick die zweitgrößte Siedlung der Shetlands und besitzt ein ebenfalls recht großes Hafengebiet.

¹²¹⁰ Zu Grutness Voe siehe auch Kapitel VI.3. und VI.3.1.

¹²¹¹ Siehe hierzu Kapitel V.2.1.

¹²¹² Siehe hierzu Kapitel I.3. Tabelle 1.

¹²¹³ Bei dieser und den folgenden Tiefenangaben handelt es sich um Näherungswerte. Sie basieren auf den Tiefenangaben (in engl. feet/ft) welche auf einer frei zugänglichen Karte ersichtlich sind. 1 Meter sind dabei umgerechnet etwa 3.3 ft. Die Karte findet sich unter: https://www.gpsnauticalcharts.com/main/uk/3283_0-shetland-islands-south-sheet-nautical-chart.html (Stand April 2017).

¹²¹⁴ Wessex Archaeology 2011, 9.

¹²¹⁵ Zu diesen Methoden siehe Kapitel I.3.

Beim East Voe handelt es sich um eine schmale, trichterförmige Bucht, die Nord-Süd orientiert und ca. 1 km lang sowie etwa 100 m breit ist. Sie öffnet sich nach Süden zum Clift Sound. Die Uferbereiche der Bucht weisen eine starke Bebauung auf. Eine weitere Bucht, der eigentliche Hafen von Scalloway, liegt direkt westlich des East Voe und stellt sich als eine sich nach Süden öffnende Bucht von ca. 500 x 500 m dar. Die Tiefe beider Buchten liegt bei etwa 10 m. Aufgrund der Hafenanlagen ist von einem starken Schiffsverkehr innerhalb der Buchten auszugehen. Ebenso ist mit Störungen bzw. Zerstörungen submariner Befunde und Funde durch Baggararbeiten im Flachwasser oder Baumaßnahmen in den Randbereichen der Buchten zu rechnen. Aufgrund des hohen Schiffsverkehrs sollte auch hier von tauchergestützten Prospektionen abgesehen und sonargestützte Untersuchungen fokussiert werden, um potenzielle Suchbereiche detailliert herauszustellen¹²¹⁶ (siehe Anhang C | Karte XIV).

Der **Gruting Voe** ist lediglich durch die Halbinsel White Ness vom Vaila Sound¹²¹⁷ im Westen getrennt. Dieser Ort ist, wie auch der Grutness Voe, eventuell mit dem Verlust eines Danziger Handelsschiffes im Jahr 1591 in Verbindung zu bringen.¹²¹⁸ Es handelt sich um eine hauptsächlich Nord-Süd orientierte ca. 6 km lange und etwa 2 km breite Bucht. Diese ist wiederum in mehrere kleinere Buchten unterteilt und öffnet sich im Süden zum Atlantik.¹²¹⁹ Aufgrund mehrerer durchaus als Anlande- und Ankerplatz nutzbarer Buchten sowie der Größe und Tiefe der Bucht von teilweise 40 m sind hier vorerst sonargestützte Prospektionen vorzunehmen. Diese erlauben in der Folge, potenzielle Suchbereiche für tauchergestützte Begutachtungen detailliert einzugrenzen (siehe Anhang C | Karte XII).

VI.4.3. Handelsplätze der Kategorie II.A.

Cullivoe, Papa Stour (Hamna Voe und Culla Voe), Baltasound, Laxfirth, Uyeasound, Gluss (Gluss Voe), Gunnister Voe, Papil auf Burra, Bigton, Hillswick und Skelda Voe

Alle diese Orte erfüllen aufgrund ihrer überlieferten Nutzung als Handelsplätze das Kriterium B. Die Tatsache, dass es sich um meist kleine, relativ flache und geschützt liegende Buchten handelt, erfüllt wiederum das Kriterium C.1.¹²²⁰ Für alle im Folgenden dargestellten Buchten und Sunde bieten sich taucher- und sonargestützte Untersuchungsmethoden an.¹²²¹

Der **Cullivoe** auf Yell öffnet sich zum Bluemull Sound im Osten und wird im Norden durch die Halbinsel Ness of Cullivoe geschützt. Die gesamte Bucht ist relativ flach und vertieft sich erst mit ihrer Öffnung zum Bluemull Sound auf ca. 7.5 m Wassertiefe.¹²²² Auch weist die Bucht eine Ost-West Orientierung mit ca. 800 m Länge und etwa 400 m Breite auf. Umlaufend um die gesamte Bucht findet sich ein steiniger Strand. Dieser wird durch Bauten wie einer Marina und einem größeren Schiffsanleger am Süden der Öffnung zum Bluemull Sound unterbrochen (siehe Anhang C | Karte XVII).

¹²¹⁶ Zu diesen Methoden siehe Kapitel I.3.

¹²¹⁷ Zu Vaila Sound siehe Kapitel VI.4.4.

¹²¹⁸ Siehe auch Kapitel VI.3.

¹²¹⁹ Eine geographische Beschreibung dieser Bucht findet sich in Kapitel VI.3.1.

¹²²⁰ Siehe hierzu Kapitel I.3. Tabelle 1.

¹²²¹ Siehe zu Prospektionsmethoden Kapitel I.3.

¹²²² Bei dieser und den folgenden Tiefenangaben handelt es sich um Näherungswerte. Sie basieren auf den Tiefenangaben (in engl. feet/ft) welche auf einer frei zugänglichen Karte ersichtlich sind. 1 Meter sind dabei umgerechnet etwa 3.3 ft. Die Karte findet sich unter: https://www.gpsnauticalcharts.com/main/uk/3283_0-shetland-islands-south-sheet-nautical-chart.html (Stand April 2017).

Die Buchten Hamna Voe und Culla Voe auf **Papa Stour** wurden schon in Kapitel V.1.2. beschrieben. Hier sei noch gesagt, dass sie eine Tiefe zwischen 7 und 3 m aufweisen. Die größere der Buchten, Hamna Voe, ist etwa 1 km lang und ca. 500 m breit. Culla Voe dagegen ist ca. 500 m lang und etwa 200 m breit (siehe Anhang C | Karte XIX).

Der **Baltasound** befindet sich auf der Ostseite der Insel Unst. Hierbei handelt es sich um eine Ost-West orientierte Bucht von ca. 3 km Länge und etwa 800 m Breite, die sich nach Osten zur Nordsee öffnet. Die tiefste Stelle mit etwa 13 m befindet sich im östlichen Bereich des Baltasound. Die Bucht verflacht sich dann zügig zu ihrem westlichen Ende. Dem Baltasound direkt vorgelagert befindet sich die Insel Balta. Die Insel Huney liegt wiederum süd-östlich der Insel Balta. Beide Eilande bilden somit eine Art schützende Barriere für den dahinter liegenden Baltasound. Dieser zeichnet sich vor allem an seinen nordwestlichen und südwestlichen Randbereichen durch flache, steinige Uferzonen aus. Im nordöstlichen und südöstlichen Bereich der Bucht finden sich dagegen steinige Klippen und einige kleinere Abschnitte mit flachen Sandstränden. Bauten wie eine Marina im nördlichen Bereich und die Reste mehrerer Pieranlagen im südlichen Uferbereich können jedoch zu Störungen bzw. Zerstörungen möglicher submariner Funde und Befunde geführt haben (siehe Anhang C | Karte XVIII).

Der **Laxfirth** befindet sich im östlichen Mainland ca. 6 km nordnordwestlich der Stadt Lerwick bei dem Ort Gott. Die Bucht ist ca. 2.5 km lang und etwa 600 m breit. Sie öffnet sich nach Norden zur Nordsee. Der Catfirth liegt dem Laxfirth nördlich gegenüber und der Dale Voe liegt wiederum direkt südlich des Laxfirth. Der Mündungsbereich des Laxfirth wird im Westen durch das Wadbister Ness und im Osten durch das Hawks Ness begrenzt. Beide Orte zeichnen sich durch steile Klippen und Felsabbrüche aus. Auch findet sich hier die tiefste Stelle des Laxfirth mit ca. 25 m. Folgt man der Bucht weiter nach Süden, verflacht diese sich zusehens. Die Uferbereiche im südlichen Bereich der Bucht zeichnen sich durch langgezogene, flache und steinige sowie sandige Strandabschnitte aus. Im südöstlichen Bereich der Bucht befindet sich eine kleine Insel, die über eine schmale Sandbank mit dem Festland verbunden ist. Verschiedene Baumaßnahmen finden sich hauptsächlich auf der Westseite des südlichen Endes der Bucht und können natürlich zu möglichen Störungen bzw. Zerstörungen von submarinen Funden und Befunden geführt haben. Dass hier im Flachwasserbereich mit archäologisch relevanten Strukturen gerechnet werden kann, lässt sich durch Flintsteinfunde belegen, welche an den Uferbereichen der Bucht gefunden worden sind.¹²²³ Flintsteine kommen auf den Shetlands natürlicherweise nicht vor, wurden jedoch häufig als Ballaststeine für Schiffe genutzt¹²²⁴ (siehe Anhang C | Karte XIV).

Der **Uyeasound** befindet sich am Südende der Insel Unst. Er wird im Osten durch den Skuda Sound und im Südosten durch die Insel Uyea begrenzt. Die Bucht selbst öffnet sich nach Süden zur Nordsee. An ihrem Nordende befindet sich der Ort Uyeasound. Die Bucht zeichnet sich hauptsächlich durch flach auslaufende steinige und sandige Uferbereiche an ihren Rändern aus. Die tiefsten Stellen befinden sich im südlichen Bereich und liegen bei etwa 15 m Wassertiefe. In den Randbereichen wird nur eine Tiefe von ca. 5 m oder weniger erreicht. Durch die Insel Uyea ist die Bucht von Süden her geschützt. Allerdings sind durch einige Baumaßnahmen im nördlichen

¹²²³ Darüber hinaus wird hier aufgrund von Beobachtungen einheimischer Unterstüßer ein größerer Flintsteinhaufen, eventuell ein Ballaststeinhaufen, innerhalb der Bucht vermutet. Freundliche Mitteilung von Ian Tait (Shetland Museum and Archive, Lerwick/UK). Zu Flint als Ballaststeine siehe auch Mehler 2015b, 367f.

¹²²⁴ Diese Erkenntnis erlaubt keine Rückschlüsse auf die Herkunft der Schiffe welche die Steine mit sich führten. Zwar lassen chemische und röntgenspektrometrische Analysen des Flintgesteins eine relativ genaue Herkunftsangabe der Steine zu, jedoch waren z.B. Ballaststeine verschiedenster Art und Herkunft auf mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Schiffen keine Seltenheit. Siehe zu Ballaststeinen: Ansorge 2005b, 129-134 und zu Flintanalysen: Högberg/Olausson 2007, 64ff. und Hughes/Högberg/Olausson 2010, 15-25.

Bereich des Uyeasound die Möglichkeiten für Störungen bzw. Zerstörungen von submarinen Funden und Befunden gegeben (siehe Anhang C | Karte XVII).

Gluss oder besser gesagt der Gluss Voe und die hier gelegene Blade of Filbister befindet sich im Norden Mainlands.¹²²⁵ Beim Gluss Voe handelt es sich um eine schmale, etwa 200 bis 700 m breite und ca. 2.5 km lange Bucht, die in Nord-Süd Richtung verläuft. Im Norden öffnet sie sich zum Yell Sound. Die Ostseite ist komplett durch die Insel Gluss Isle geschützt. Gluss Isle ist wiederum im Süden durch eine flache, meist trockene Sandbank - ein so genannter Tombolo - mit dem Festland verbunden, welche gleichzeitig das Südende des Gluss Voe nach Osten abschließt. Die tiefsten Stellen der Bucht befinden sich mittig an ihrem Nordende und liegen bei etwa 30 m Tiefe. Nach Süden verflacht sich die Bucht und zeigt an ihren Randbereichen eine Tiefe von maximal 12 m. Hinweise auf größere Baumaßnahmen finden sich kaum im Bereich der Bucht. Auch zeichnen sich ihre Uferbereiche im Südteil durch steinige, flache Strände und niedrige Klippen aus. Interessant ist hierbei, dass direkt nördlich der Gluss Voe die Bay of Ollaberry liegt. Hierbei handelt es sich um eine kleine Bucht mit flach auslaufendem Sandstrand und maximal 12 m Wassertiefe. Nach Osten zum Yell Sound ist diese Bucht durch eine kleine vorkragende Halbinsel, das East Ness, geschützt. Da unklar bleibt, wo genau sich eventuelle Handelsplätze im Gluss Voe befanden und die Bay of Ollaberry in unmittelbarer Nähe liegt, bietet sich auch eine Begutachtung dieser Bucht aufgrund ihrer relativ günstigen natürlichen Bedingungen als Anlande- und Ankerplatz an (siehe Anhang C | Karte XVI).

Der **Gunnister Voe** mit dem hier gelegenen Ort Hagrie's Böd befindet sich im nördlichen Mainland und liegt etwa 5 bis 6 km südwestlich des Gluss Voe.¹²²⁶ Die Bucht ist Ost-West orientiert und öffnet sich nach Westen zur St. Magnus Bay. Die Einfahrt der etwa 5 m tiefen Bucht ist relativ schmal und nur etwa 100 m breit. Die Bucht verbreitert sich auf ca. 400 m. Auch zeichnen sich ihre Ränder hauptsächlich durch flache, steinige Strände aus. Klippen und felsige Abbrüche finden sich eher im westlichen Bereich nahe der Öffnung zur St. Magnus Bay. Ebenfalls befinden sich zwei Inseln innerhalb der Bucht. Diese Inseln heißen Holm of Gunnister und Vog Skerry. Der Ort Gunnister liegt wiederum am östlichen Ende der Bucht. Der Einfahrt der Bucht schützend vorgelagert liegt die Isle of Gunnister (siehe Anhang C | Karte XVI).

Der Ort **Bigton** liegt im südlichen Mainland, genauer auf der Westseite Mainlands bei St. Ninian's Isle. Diese Insel ist durch einen Tombolo mit dem Festland verbunden, welcher wiederum den dortigen Flachwasserbereich in zwei Buchten unterteilt. Eine nördliche Bucht, die Bigton Wick und eine südlich Bucht, die St. Ninian's Bay. Beide Buchten sind durch die vorgelagerte St. Ninian's Isle relativ gut gegen den im Westen liegenden Atlantik geschützt. Die sich nach Norden öffnende Bigton Wick weist etwa die Maße 400 x 500 m und eine Tiefe von ca. 8 m auf. Die St. Ninian's Bay öffnet sich nach Süden und weist eine Tiefe von etwa 9 m bei ähnlichen Maßen wie die Bigton Wick auf. Aufgrund des Tombolo erstreckt sich am Nord- und Südrand der Buchten ein langgezogener, flacher Sandstrand. Die Bigton Wick geht im Norden unmittelbar in die kleine Bucht Ireland Wick über, welche auf ihrer Ostseite ebenfalls einen kleinen Sandstrand aufweist und durchaus als weiterer Anlande- und Ankerplatz nutzbar wäre. Etwa 1 km südlich der St. Ninian's Bay befindet sich eine weitere kleine Bucht, die Bay of Scousburgh, welche ebenfalls einen weiteren gut geschützten Anlande- und Ankerplatz darstellt (siehe Anhang C | Karte XI).

Die Inseln **East und West Burra** liegen, Mainland westlich vorgelagert, in der Nähe des Ortes Scalloway. Es handelt sich um zwei parallel verlaufende, lange und schmale Inseln. Nördlich der

¹²²⁵ Siehe zu Gluss Voe und Blade of Filbister auch Kapitel V.2.1.

¹²²⁶ Zu Hagrie's Böd im Gunnister Voe siehe Kapitel V.2.1.

beiden Inseln befindet sich die Insel Trondra. Zwischen East und West Burra verläuft im Norden der Lang Sound, welcher sich nach Süden in den South Voe und den West Voe fortsetzt. Der letztere öffnet sich im Süden zum Atlantik. Allerdings ist hier noch eine Insel namens South Havra vorgelagert. Der Ort Papil liegt wiederum relativ zentral an der Grenze zwischen dem South Voe und dem West Voe auf der Ostseite der Insel West Burra (siehe Anhang C | Karte XXI).

Direkt südlich von Papil befindet sich ein flacher, sichelförmiger Sandstrand, der sich hervorragend zum Anlanden eignen würde, jedoch keine nützlichen Ankermöglichkeiten bietet. Anders ist dies bei einer Bucht, die sich nördlich des Ortes Papil findet und deren Ostseite durch eine Insel namens Holm of Papil geschützt wird. Gegenüber des Ortes Papil auf East Burra finden sich zwei weitere geschützte Buchten, die Wick of Blumister und eine Bucht bei Lotra of Houss. Letzterer ist die Insel Holm of Houss westlich vorgelagert. Südlich des Ortes Papil bei Bannaminn Beach bieten sich zusätzlich zwei weitere Buchten als nützliche Anlande- und Ankerplätze an. Die Bucht Banna Minn, welche sich nach Nordwesten zum Atlantik öffnet, und eine unbenannte Bucht bei Muckle Skerry, welche letztendlich einen Teil des South Voe darstellt. Die Wassertiefen der genannten Buchten liegen bei etwa 5 bis 6 m und werden zum Ufer flacher. Auch finden sich bei keiner Bucht Hinweise auf größere oder offensichtliche Baumaßnahmen, welche mögliche Auswirkungen auf eventuelle submarine Funde und Befunde haben könnten. Der South Voe und der West Voe bei Papil stellen eigentlich einen zusammenhängenden, flachen und langgezogenen Sund mit mehreren dicht beieinander liegenden nutzbaren Anlande- und Ankerplätzen für größere Handelsschiffe dar. Daher scheint es ohne weitere Betrachtungen vor Ort und zusätzliche Informationen zu diesen Flachwasserbereichen verfrüht, hier bereits einzelne der genannten Buchten von weiterführenden Untersuchungen auszunehmen (siehe Anhang C | Karte XXI).

Hillswick, genauer die Bucht Hills Wick, befindet sich innerhalb des Urafirth in Nordmainland auf der Nordseite der St. Magnus Bay. Es handelt sich hierbei um eine kleine Bucht von etwa 500 m Länge und ca. 800 m Breite. Am Westende der Bucht befindet sich der Ort Hillswick sowie ein langgezogener und flach auslaufender Sandstrand. Dieser setzt sich fast über die gesamte Südseite der Bucht fort. Die Nordseite der Bucht zeichnet sich durch niedrige und steinige Klippen aus. Die Hill Wick öffnet sich nach Osten zum Urafirth, der wiederum in Nord-Süd Richtung verläuft und sich nach Süden zur St. Magnus Bay öffnet. Die Halbinsel Ness of Hillswick ist wiederum der Hill Wick und dem Urafirth südwestlich vorgelagert. Auch trennt diese Halbinsel die Buchten Hills Wick und die westlich derselben liegende Bucht Sand Wick voneinander. Die Sand Wick besitzt anders als die Hills Wick zwei flache, sandige Strandbereiche und öffnet sich nach Südwesten zur St. Magnus Bay. Sie weist in etwa die Maße von 1 x 1 km auf und ist durch ihre Öffnung zur St. Magnus Bay weniger gut geschützt als die Hill Wick. Beide Buchten zeigen in etwa eine Tiefe von ca. 5 bis maximal 15 m. Hinweise auf offensichtliche Baumaßnahmen, die mögliche Auswirkungen auf eventuelle submarine Funde und Befunde haben könnten, finden sich in den Randbereichen beider Buchten nicht. Zwar scheint die Bucht Hill Wick für eine submarine Prospektion prädestinierter als die Bucht Sand Wick, dennoch zeigen sich auch in dieser, in unmittelbarer Nähe zur Hills Wick liegenden Bucht gute Anlande- und Ankermöglichkeiten. Daher erscheinen beide Buchten erfolgsversprechend für detaillierte Untersuchungen (siehe Anhang C | Karte XVI).

Der **Skelda Voe** ist eine Nord-Süd orientierte, ca. 1 km lange und etwa 300 m breit Bucht. Sie öffnet sich nach Süden zum Atlantik und ist in einen inneren und einen äußeren Bereich unterteilt. Der äußere Bereich zeichnet sich durch steinige Felsklippen an seinen Rändern aus. Der innere Bereich wird durch eine schmale Einfahrt von ca. 100 Breite vom äußeren Bereich getrennt und weist am Nord- und Ostende einen flachen steinigen Strand auf. Der innere Bereich weist eine Tiefe von etwa 4 m und der äußere Bereich von ca. 7 m auf.

Beide Bereiche bieten sich für sonargestützte Untersuchungen an, wobei aufgrund einer Marina im nordöstlichen Bereich der inneren Bucht und der exponierten Lage der äußeren Bucht zum Atlantik mit Störungen bzw. Zerstörungen möglicher submariner Funde und Befunde gerechnet werden muss (siehe Anhang C | Karte XII).

VI.4.4. Handelsplätze der Kategorie II.B.

Vaila Sound, Brae

Sowohl der Vaila Sound als auch Brae erfüllen aufgrund ihrer überlieferten Nutzung als Handelsplätze das Kriterium B. Allerdings greift bei beiden Orten das Kriterium C.2.¹²²⁷ Für die im Folgenden dargestellten Buchten bieten sich daher aufgrund deren äußerer mariner Umstände hauptsächlich sonargestützte Untersuchungsmethoden an.¹²²⁸

Der **Vaila Sound** liegt im westlichen Mainland in der Nähe des Gruting Voe. Es handelt sich um eine relativ große Bucht mit den Maßen von etwa 3 x 2,5 km. Mehrere kleinere Buchten befinden sich wiederum innerhalb des Vaila Sound, der sich nach Süden zum Atlantik öffnet. Die Insel Vaila ist der Bucht direkt vorgelagert und schützt damit das Innere des Vaila Sound. Mehrere Inseln, von denen die größten der Holm of Breibister und Linga sind, liegen innerhalb des Vaila Sound, der an seiner tiefsten Stelle etwa 20 m aufweist.¹²²⁹ Aufgrund mehrerer durchaus als Anlande- und Ankerplatz nutzbarer Buchten sowie der Größe und Tiefe der Bucht sind hier vorerst sonargestützte Prospektionen zu fokussieren, um potenzielle Suchbereiche für tauchergestützte Untersuchungen detaillierter einzugrenzen (siehe Anhang C | Karte XII).

Bei **Brae** handelt es sich um einen Ort in Nordmainland, der sich durch seine Lage auf einer Landenge auszeichnet, welche wiederum zwei große Buchten voneinander trennt. Zum einen liegt Brae am Süden der Sullum Voe, die dann ca. 9 km nach Nordosten verläuft, eine Breite von teilweise über 3 km aufweist und sich bei Gluss Isle zum Yell Sound öffnet. Zum anderen liegt Brae aber auch am Nordende der Busta Voe, die ca. 3 km nach Süden führt und bis zu 1,5 km breit ist.¹²³⁰ Im Süden verbindet sich die Busta Voe mit dem Swarbacks Minn, welcher sich im Westen zur St. Magnus Bay öffnet. Bei Brae weist die Sullum Voe eine Maximaltiefe von ca. 45 m auf, während der Busta Voe eine maximale Tiefe von etwa 39 m aufzeigt (siehe Anhang C | Karte XX). In beiden Buchten befinden sich Nahe dem Ort Brae mehrere kleinere Buchten und Bereiche, die als Anlande- und Ankerplätze angesehen werden können. Auch weisen diese Flachwasserbereiche aufgrund ihrer jeweiligen Position am Ende der Buchten eine geschützte Lage auf. Dennoch ist aufgrund der Tiefe und der Größe der Areale eine großflächige, sonargestützte Untersuchung der Bereiche vorzuziehen. Diese erlauben dann in der Folge, kleinere Suchbereiche für tauchergestützte Prospektionen detailliert einzugrenzen.

¹²²⁷ Siehe hierzu Kapitel I.3. Tabelle 1.

¹²²⁸ Zu sonargestützten Prospektionsmethoden siehe Kapitel I.3.

¹²²⁹ Bei der genannten und den folgenden Tiefenangaben handelt es sich um Näherungswerte. Sie basieren auf den Tiefenangaben (in engl. feet/ft) welche auf einer frei zugänglichen Karte ersichtlich sind. 1 Meter sind dabei umgerechnet etwa 3,3 ft. Die Karte findet sich unter: https://www.gpsnauticalcharts.com/main/uk/3283_0-shetland-islands-south-sheet-nautical-chart.html (Stand April 2017).

¹²³⁰ Wie in Kapitel III.1.1. beschrieben wurde, befindet sich hier auch das Busta House. Dieses wird als ehemalige Händlerbude angesprochen. Allerdings erschweren Um- und Anbauten sowie die Nutzung des Gebäudes als Hotel eine baugeschichtliche Aufnahme. Auch scheint es sich bei den „hansischen Wurzeln“ dieses Gebäudes eher um eine Anekdote zu handeln. Aufgrund dieser Punkte wurde das Busta House nicht dem Kriterium A zugeordnet.

VI.5. Zusammenfassung

Dieses Kapitel beschreibt detailliert das maritim-archäologische Potenzial der Shetland Inseln bis zum Jahr 1700. Mit Hilfe verschiedener Register und Zusammenstellungen von Schiffsverlusten konnte die Anzahl von über 130 Schiffsunglücken für die shetländischen Gewässer für die Zeit zwischen dem 9. Jahrhundert und dem Jahr 1700 herausgearbeitet werden.

Hierbei ist zu beobachten, dass zwischen dem Jahr 800 und dem Jahr 1499 insgesamt mindestens 21 Schiffsverluste nachzuweisen sind. Zwischen den Jahren 1500 und 1599 ist dann ein Anstieg der Schiffsunglücke zu verzeichnen. So fallen allein in diese Zeit mindestens 14 bekannte Schiffsverluste. Dieser Anstieg verstärkt sich nochmals zwischen den Jahren 1600 bis 1700.¹²³¹ So sind in dieser Zeit mindestens 98 Schiffsverluste in den Gewässern der Shetland Inseln nachzuweisen.¹²³² Als Grund hierfür ist die bessere Dokumentation von Schiffsverlusten aufgrund der Einbindung der shetländischen Gewässer in die kontinentaleuropäischen Handelsnetze und politischen Interessenssphären ab dem 16. Jahrhundert anzunehmen. Auch der Aufschwung der Walfang- und Fischindustrie im Nordatlantik sowie im Polarmeer ab dem 17. Jahrhundert ist hierfür nicht unerheblich. Unter den verunglückten Schiffen, die hauptsächlich niederländischer, englischer und skandinavischer Herkunft waren, finden sich auch Verluste von Schiffen mit hansischer Provenienz. So lassen sich zwischen den Jahren 1400 und 1700 mindestens zehn Verluste hansischer Schiffe nachweisen.¹²³³ Hierzu sind vier Hamburger Schiffe (1539, 1667, 1680, 1684), drei Bremer (1496, 1681, 1685), zwei Danziger (1591, 1592) und ein Rostocker Schiff (1588) zu zählen.¹²³⁴

Auch kann zwischen den Jahren 1500 und 1700 insgesamt 82 Schiffsverlusten ein relativ genauer Verlustort auf den Shetlands zugeschrieben werden. Hierunter sind wiederum sieben der zehn genannten hansischen Schiffsverluste erfasst.

Die Verlustorte von zwei dieser hansischen Schiffsverluste können wiederum direkt mit Handelsorten in Verbindung gebracht werden, für die eine Nutzung durch Hansehändler nachgewiesen ist. Hierbei handelt es sich um Burravoe (*Borwage*) auf Yell, den Grutness Voe und den Gruting Voe. Bei den beiden letztgenannten Orten ist unklar, welcher der tatsächliche Verlustort ist. Laut Quellenüberlieferung verunglückte ein Danziger Schiff im Jahr 1591 bei dem Ort *Grotingswage*. Hiermit kann sowohl der Gruting Voe als auch der Grutness Voe gemeint sein.¹²³⁵ Von den restlichen acht hansischen Schiffsverlusten können wiederum fünf dieser Verluste relativ genaue Unglücksorte zugeordnet werden, welche jedoch nicht in unmittelbarer Verbindung zu hansisch genutzten Handelsorten stehen. Die restlichen drei Verluste sind keinem genauen Verlustort zuzuordnen. Ihr Verlustort ist lediglich mit „bei den Shetland Inseln“ angegeben.¹²³⁶

Die genannten zwei Handelsorte, bei denen hansische Schiffsverluste nachweisbar sind, gehören zu insgesamt mindestens 19 klar identifizierbaren Handelsorten, die zwischen den Jahren 1400 und 1700 durch Hansehändler auf den Shetlands genutzt wurden. Kategorisiert man diese Handelsplätze nach der in Kapitel I.3. dargestellten Methodik, ergibt sich für drei Orte die Kategorie I.A. und ebenfalls für drei Orte die Kategorie I.B. Für elf Orte ergibt sich die Kategorie II.A. und für zwei

¹²³¹ Siehe Kapitel VI.2.

¹²³² Siehe hierzu auch Anhang D | Tabelle 4.

¹²³³ Siehe Kapitel VI.2. Tabelle 6.

¹²³⁴ Das Rostocker Schiff ist die *Gran Grifon* (1588) und das älteste der Bremer Schiffe wurde von Braunschweiger Kaufleuten befrachtet.

¹²³⁵ Siehe detailliert Kapitel VI.3.

¹²³⁶ Siehe detailliert hierzu Kapitel VI.3. sowie VI.3.1. und VI.3.2.

Orte die Kategorie II.B.¹²³⁷ Die Buchstaben A und B bedeuten dabei, dass das Flachwasserareal für eine tauchergestützte Prospektion (A) oder aufgrund seiner schwierigen submarinen Gegebenheiten eher für sonargestützte Prospektionsmethoden (B) geeignet ist. Die römischen Ziffern I und II markieren, ob bei den Handelsplätzen bereits archäologische Funde oder Schiffsverluste mit hansischer Provenienz bekannt sind und dieser Platz gleichzeitig als hansisch genutzter Handelsplatz überliefert ist (I) oder ob der Handelsplatz lediglich als hansisch genutzter Handelsplatz überliefert ist, jedoch bisher keine archäologischen Funde und Schiffsverluste mit hansischer Provenienz bekannt sind. Diese Abstufung erlaubt wiederum die Prospektionsgebiete nach dem notwendigen technischen und damit organisatorischen Aufwand sowie den bisherigen archäologischen Funden auf einem dazugehörigen Handelsplatz zu ordnen. So kann z.B. ein Platz der Kategorie II.A. für eine Prospektion eher in Betracht gezogen werden, wenn der technische und organisatorische Mehraufwand für die Prospektion eines I.B. Platzes als z.B. zu zeitintensiv und zu aufwendig eingeschätzt wird.

Zu diesen 19 Handelsorten sind noch mindestens zwei weitere Orte zu zählen, an denen die Präsenz hansischer Händler angenommen werden kann. Diese sind die Bucht bei Levenwick im südlichen Mainland und der Pool of Virkie in der Nähe des Sumburgh Airport.

Für beide Orte sind bisher keine Funde mit eindeutig hansischer Provenienz bekannt. Lediglich die Bezeichnung der Orte als Hamborger bzw. Hambrough Haven, Bremer Haue [Havn] und Schotsche Ree auf niederländischen Karten und in englischen Reiseberichten des 17. Jahrhunderts lassen eine mögliche regelmäßige Präsenz von hansischen Händlern aus Hamburg, Bremen und auch nicht-hansischen Händlern aus Schottland an diesen Orten vermuten. Durch die kritische Betrachtung der niederländischen und englischen Quellen wird jedoch ersichtlich, dass unklar bleibt, welcher der beiden Orte tatsächlich als Hamborger bzw. Hambrough Haven, Bremer Haue [Havn] und Schotsche Ree anzusprechen ist und inwiefern diese Bezeichnungen auf die tatsächliche Präsenz hansischer Händler zurückgehen. Dennoch liefern diese Ortbezeichnungen durchaus Indizien, die eine nähere Betrachtung beider Orte für weiterführende submarine Prospektionen möglicher hansisch genutzter Handelsorte rechtfertigt.¹²³⁸

¹²³⁷ Siehe detailliert Kapitel VI.4. und VI.4.1. bis VI.4.4.

¹²³⁸ Vgl. hierzu ausführlich Kapitel VI.4.

VI.6. Exkurs: Das maritim-archäologische Potenzial der Färöer Inseln für die Späthansezeit

Wie auf den Shetland Inseln existiert auch auf den Färöer Inseln keine etablierte unterwasser-archäologische Forschung.¹²³⁹ Dennoch kann auch hier von einem reichhaltigen maritim-archäologischen Potenzial ausgegangen werden, welches in den letzten Jahren auch durchaus ein wachsendes Interesse auf den Inseln erfuhr.¹²⁴⁰

So sind hier allein für die Zeit zwischen dem 15. und 17. Jahrhundert 7 bis 8 Schiffsverluste bekannt.¹²⁴¹ Allerdings muss angemerkt werden, dass ein oder mehrere detaillierte Register zu Schiffsunglücken für die Färöer Inseln bisher nicht erstellt wurden.¹²⁴² Heini Madsen hat zwar in seiner Arbeit „Færøernes hvornår skete det“ aus dem Jahr 1999 eine Zusammenstellung einiger namentlich bekannter Schiffe vorgelegt, welche in den färöischen Gewässern zwischen den Jahren 1595 und 1998 verkehrten, jedoch handelt es sich hierbei nicht zwangsläufig um Schiffsverluste.¹²⁴³ Madsen erwähnt beispielweise auch festgesetzte Schmugglerschiffe oder aufgrund von Kriegs- und Unwetterereignissen akquirierte bzw. bei den Inseln festsitzende Handelsschiffe, die weder sanken noch als Verlust anzusehen sind. Auch muss hier erwähnt sein, dass der Großteil der von Madsen genannten Schiffe in das 19. und 20. Jahrhundert datiert.¹²⁴⁴ Bei den bekannten Schiffsverlusten des 15. bis 17. Jahrhunderts handelt es sich nur in einem Fall um ein möglicherweise hansisches Schiff (siehe Tabelle 12). Die Verlustorte dieser Schiffe sind relativ genau bekannt, abgesehen von dem Schiff mit möglicher hansischer Provenienz, was wiederum detaillierte submarine Prospektionen der Wracks aus der genannten Zeitstellung erleichtert (siehe Anhang C | Karte XXII).

Anders verhält sich dies bei der Suche nach möglichen, auch durch hansische Händler genutzte Handels- und Hafenplätzen des 15. bis 17. Jahrhunderts. Bisher sind lediglich Tinganes in Tórshavn auf der Insel Streymoy und Krambatangi auf der Insel Suðuroy als Handelsplätze dieser Zeit nachgewiesen.¹²⁴⁵ Generell sind für die Färöer Inseln nur zwei Orte bekannt, die aufgrund ihrer archäologischen Funde und Schriftquellenerwähnungen möglicherweise von hansischen Händlern angelaufen wurden. Eben diese Plätze sind die genannten Orte Tinganes und Krambatangi. Anzumerken ist hier, dass von diesen beiden Orten bisher lediglich Tinganes durch Erwähnungen in nicht-hansischen Schriftquellen des 17. Jahrhundert als möglicher hansisch genutzter Handelsplatz anzusehen ist.¹²⁴⁶ Auch war der Schiffsverkehr zu dieser Inselgruppe im Untersuchungszeitraum und verglichen mit dem hansischen Handelsverkehr zu den Shetlands sowie nach Island nicht sehr intensiv.¹²⁴⁷

¹²³⁹ Zwar wurden in der Vergangenheit einige Versuche unternommen nationale und internationale Such- und Bergungsprojekte von historischen Wracks anzustoßen jedoch sind diese bisher nicht konkret verwirklicht worden. Auch sind die gesetzlichen Grundlagen zum Schutz submariner Funde und Befunde bisher nicht abschließend geklärt. Arge 2007, 56ff.; Heiðarsson 2013 (unpubl.), 22f.

¹²⁴⁰ Arge 2007, 66f.

¹²⁴¹ Siehe Kapitel V.3.2.

¹²⁴² Freundliche Mitteilung von Simun V. Arge (Faroe Islands National Heritage Archives and Museums, Tórshavn).

¹²⁴³ Siehe Madsen 1999.

¹²⁴⁴ Siehe Madsen 1999, 341-344.

¹²⁴⁵ Siehe Kapitel V.3.1.

¹²⁴⁶ Zu dieser Schriftquellen siehe Arge/Mehler 2012, 179. Hierbei handelt es sich um einen Bericht des 17. Jahrhunderts in dem erwähnt wird das, laut mündlicher Überlieferung, im 16. Jahrhundert eine hamburgisch genutzte Händlerbude in Tinganes gestanden haben soll.

¹²⁴⁷ Dies ist nicht verwunderlich da die Färöer Inseln im 16. Jahrhundert also der Hochphase des hansischen Nordatlantikhandels hauptsächlich einem durch Hamburger Händler gehaltenen Handelsmonopol unterlagen. Siehe hierzu Kapitel II.2. und III.2.1.

Unglücksort	Herkunft	Name	Datierung	Anmerkungen	Referenz
See vor Färöern	Mykines	unklar	ca. 1595	über 200 Fischer, darunter fast die gesamte männliche Bevölkerung der Insel Mykines, sollen im Sturm umgekommen sein, viele Fischerboote, fast 50 Stück, versanken	Madsen 1999
Hvalba/ Suðuroy	Schottland	unklar	1640	englischer Kaperfahrer versenkte hier ein schottisches Schmugglerschiff, das wohl vom Sohn von John Fermus geführt wurde	Madsen 1999
Kvivik/ Streymoy	Niederlande	Walchern/ Walcheren	1667	Handelsschiff der niederländischen VOC. Im Juli oder September strandete das Schiff, aus Batavia kommend, im Sturm und zerbrach. Teile der Ladung und des Wracks trieben bis nach Mykines und Suðuroy. Einigen Fundstücke bargen Sporttaucher und übergaben sie dem Nationalmuseum in Tórshavn	Arge 2007, Madsen 1999
Nólsoy	Niederlande	Koning David	1674	Am 30. Oktober lief das Schiff bei der Insel Nólsoy auf Grund. Die Crew und auch große Teile der Ladung konnte gerettet werden.	Madsen 1999
Tórshavn/ Streymoy	unklar	unklar	1687	Im September lief ein Handelsschiff bei Tórshavn während eines Sturms auf Grund	Madsen 1999
Saltangará/ Eysturoy	Kurland	unklar	1687	Ein kurländisches Handelsschiff lief hier bei Sturm auf Grund nachdem es sich vom Anker losgerissen hatte	Madsen 1999
Sandavágur/ Vágoy	unklar	unklar	unklar	genaueres siehe Kapitel V.3.2.	Arge 2007
bei den Färöern	Hamburg	unklar	1523	Schiff von Joachim Wullenweber, dieser verkaufte das Wrack an Bischof Hilarius von Kirkjubøur, kurz darauf wurde es von Fryderik de Friese (Vogt der Färöern) beschlagnahmt	Zachariasen 1951

Tab. 12: Schiffsverluste des 16. und 17. Jahrhunderts in den Gewässern der Färöer Inseln

So führen z.B. von Hamburg innerhalb der Jahre 1543 bis 1593 lediglich 1 bis 2 Schiffe jährlich zu den Färöern.¹²⁴⁸ Eine Suche nach weiteren möglichen Handelsorten basierend auf anderen bekannten Handelsplätzen scheint für die Färöer Inseln nicht zielführend. Denn anders als für die Shetlands und für Island, gehen aus hansischen Schriftquellen bisher noch keine konkreten bzw. onomastisch vergleichbaren Ortsnennungen von Handelsplätzen auf den Färöer Inseln hervor (siehe Tabelle 13).

-	Krambatangi	Tinganes
Kriterium A	X	X
Kriterium B	0	X
Kriterium C	1	2
Kategorie	II.A.	I.B.

Tab. 13: Kategorisierung von zwei möglichen, hansische genutzten Handelsorte auf den Färöer Inseln

Eine Suche nach theoretischen Handels- und den dazugehörigen Anker- sowie Anlandeplätzen des 15. bis 17. Jahrhunderts scheint demnach hauptsächlich über einen Abgleich mit aus jüngeren Quellen bekannten Hafenplätzen möglich. Natürlich sind gute Hafenplätze jüngerer Zeitstellung nicht zwangsläufig direkt mit solchen des 15., 16. und 17. Jahrhunderts gleichzusetzen. Es bedarf daher detaillierter Analysen jedes einzelnen Anker- und Anlandeplatzes, um dessen Qualitäten in verschiedenen Zeitphasen zu erfassen. Dennoch bietet die Beschäftigung mit Anker- und Anlandeplätzen jüngerer Zeitstellungen sowie deren Lokalisierung durchaus die Möglichkeit, diese Plätze auch für ältere Zeitstellungen einzugrenzen oder diese, zumindest für bestimmte Regionen, auch auszuschließen.

Eine aussagekräftige Quelle hierzu ist in der Arbeit von Jørgen Landt „Forsøg til en Beskrivelse over Færøerne“ aus dem Jahr 1800 zu finden.¹²⁴⁹ Der Autor beschreibt darin die geschützten Sommer- und Winterhäfen sowie weitere Ankerplätze und Buchten auf den Färöer Inseln.¹²⁵⁰ Landt nennt sechs Winterhäfen, also Häfen, die auch im Winter eisfrei sind und elf Sommerhäfen. Diese Häfen waren demnach im Winter nicht immer eisfrei. Sowohl die Sommer- als auch die Winterhäfen bildeten aber gute und geschützt liegende Anker- und Anlandeplätze. Weiterhin zählt Landt 17 Buchten, Sunde und Fjorde als relativ geschützt liegende Anker- und Anlandeplätze auf, die jedoch weniger frequentiert wurden und daher eher als Ausweichmöglichkeiten dienten (siehe Anhang B | Tab. VI.6.). Aufgrund der detaillierten Landesbeschreibungen lassen sich die modernen Benennungen der bei Landt erfassten Orte meist sehr gut nachvollziehen (siehe Anhang C | Karte XXII).

¹²⁴⁸ Im Jahr 1588 waren es sogar drei Schiffe. Siehe hierzu auch Kapitel II.2.3.

¹²⁴⁹ Im Folgenden wird durch den Autor der vorliegenden Studie die englische Übersetzung dieses Werkes „A description of the Feroe Islands. Containing an account of their situation, climate and productions“, aus dem Jahr 1810, genutzt. Online einsehbar über den Katalog der Universitätsbibliothek der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel. Auch werden die wörtlich aus der Arbeit von Landt übernommenen Ortsbezeichnungen kursiv dargestellt während deren heutige Schreibweise in Klammern dahinter genannt wird.

¹²⁵⁰ Landt 1810, 76-97.

Neben kurzen geographischen Darstellungen der Anker- und Anlandeplätze beschreibt Landt auch deren jeweilige Tiefe und Bodenbeschaffenheit. Ebenso geht er auf unterschiedliche Strömungsverhältnisse und auch verschiedene Unterwasserhindernisse in den Gewässern der Färöer Inseln ein.¹²⁵¹ Diese Informationen sind natürlich nicht ohne weiteres mit den heutigen Bedingungen gleichzusetzen und daher mit aktuellen hydrographischen bzw. ozeanographischen Informationen abzugleichen. Interessant ist jedoch, dass Landt auch zu den Positionen von Ankerringen, sogenannten mooring/muring rings, Auskunft gibt. Da an solchen Vorrichtungen Schiffe verankert wurden, grenzen deren Positionen die möglichen Bereiche innerhalb einer Bucht bzw. eines Fjordes oder Sundes für submarine Prospektionen weiter ein.

Zum Beispiel beschreibt Landt innerhalb des Trongisvágsfjørður (*Trangyisvaag*) die ungefähren Lagen von vier solcher Ankermöglichkeiten. Einer dieser Ankerplätze lag demnach zwischen der Insel Tjaldavíkshólmur (*Kyaldavigsholm*) und dem Ort Øravík (*Ordaviig*) auf der Südseite des Trongisvágsfjørður. Ein weiterer lag bei *Drellenæs* (wohl Drelnes). Ein dritter Ankerring, welcher von Landt auch als die beste Ankermöglichkeit innerhalb des Trongisvágsfjørður angesprochen wird, lag wiederum auf einer kleinen Insel auf der Südseite des inneren Bereichs des Fjordes. Hierbei handelt es sich mit sehr großer Wahrscheinlichkeit um eine kleine Insel, die dem schon genannten Fundplatz Krambatangi direkt vorgelagert ist. Ein vierter Ankerplatz lag bei *Kultoften*, dessen heutige Lage unklar ist. Somit zeigen sich hier zwei Dinge. Erstens war offenbar noch um das Jahr 1800 der Bereich bei Krambatangi ein sehr guter und bekannter Ankerplatz, was auch noch eine Nutzung der dortigen Handelsbude in dieser Zeit möglich erscheinen lässt. Zweitens stellen sich die Angaben von Landt offenbar als wissenschaftlich durchaus valide dar. Es scheint also erfolgsversprechend, aufgrund seiner Beschreibungen einzelne Bereiche an Land und auch im Flachwasser für Prospektionen einzugrenzen, da deren Nutzung durch auswärtige Händler des 17. Jahrhunderts und auch früherer Zeiten als möglich erscheint (siehe Anhang C | Karte XXIII).

Durch den Bau eines Fähranlegers bei Øravíkarlíd, nordwestlich und in unmittelbarer Nähe des Gebäudebefundes bei Krambatangi, wurde weder der Befund selbst noch der östliche bzw. südöstliche Bereich zwischen dem Festland und der vorgelagerten kleinen Insel großflächig gestört. Auch sind bis heute Ankerringe auf der Insel zu finden, was die Beschreibung von Landt nochmals verifiziert.¹²⁵² Tauchergestützte Untersuchungen im östlichen und südöstlichen Flachwasserbereich zwischen der Insel und dem Festland bieten sich demnach an, da hier kaum Verbauungen bzw. Störungen zu erwarten sind. Auch liegt dieser potenzielle Prospektionsbereich geschützt innerhalb des Fjords und ist relativ flach.¹²⁵³ Der Bereich westlich der Insel ist ebenfalls zu untersuchen. Hier muss jedoch durch die Nähe zu dem modernen Fährterminal mit Störungen möglicher submariner Funde und Befunde gerechnet werden. Der Handelsort Krambatangi erfüllt somit zum einen aufgrund des Nachweises möglicher hansezeitlicher Keramik das Kriterium A, zum anderen erfüllt er aufgrund des geschützt liegenden sowie flachen submarinen Prospektionsbereiches das Kriterium C.1. Damit fällt dieser Handelsort in die Kategorie II.A.¹²⁵⁴ Eine Höherstufung kann hier nicht erfolgen, da bisher keine historischen Quellen diesen Ort eindeutig als hansisch genutzten Handelsplatz benennen.

Anders verhält es sich mit dem zweiten, durch Keramikfunde und eine nicht-hansische Schriftquelle der Späthansezeit zuzuordnenden Handelsplatz auf Tinganes in Tórshavn. Das Hafensareal von

¹²⁵¹ Landt 1810, 99-120.

¹²⁵² Hierzu auch Arge/Mehler 2012, 184.

¹²⁵³ Dieser Bereich östlich der Insel soll laut Landt etwa 5 bis 6 Faden (ca. 9-12 m) tief sein. Landt 1810, 81. Natürlich sind hier vor einer taucherischen Prospektion aktuelle Tiefenangaben einzuholen. Zu Umrechnung von dänischen Faden in Meter siehe Alberti 1957, 239.

¹²⁵⁴ Zu den Kriterien einer solchen Kategorisierung von hansischen Handelsplätzen siehe Kapitel I.3.

Tórshavn wird heute im Osten durch einen großen und modernen Pier mit mehreren Fähranlegern geschützt. Auf der Westseite der Bucht befindet sich weiterhin eine künstlich erweiterte Halbinsel mit mehreren Boots- und Fähranlegern. Am Nordende des Hafenbeckens liegt die Halbinsel Tinganes, welche diesen Bereich, wie schon zu Landts Zeiten, noch immer in zwei kleinere Buchten, eine westliche und eine östliche Bucht, aufteilt. Auch finden sich bis heute verschiedene Ankerringe auf der Halbinsel Tinganes.¹²⁵⁵

Hierin erschöpfen sich jedoch die bestehenden Gemeinsamkeiten zwischen dem heutigen Tórshavn und dem Tórshavn zu Zeiten von Landt. Durch die Stellung der Stadt als Hauptstadt und Haupthafen der Färöer Inseln ist es hier zu massiven Bautätigkeiten im Hafenbereich gekommen. Die genannten großflächigen Pieranlagen und Fähranleger unterstreichen diesen Umstand. Neben den Hafenerweiterungen und Hafenausbauten kam es im Zuge der Stadterweiterungen ebenfalls zu verschiedenen Bautätigkeiten in den Randbereichen der Bucht. Letztendlich ist aufgrund dieser Baumaßnahmen mit massiven Störungen bzw. Zerstörungen möglicher submariner Funde und Befunde im Hafenbereich zu rechnen. Ebenso ist aufgrund der wirtschaftlichen Relevanz Tórshavns von einem starken Schiffsverkehr innerhalb der Bucht auszugehen. Für eine submarine Prospektion scheint daher zuerst eine grundlegende theoretische Vorarbeit über die unterschiedlichen Baumaßnahmen innerhalb des Hafengebietes, wie z.B. Ausbaggerungen, Aufschüttungen und Aufspülungen, notwendig. Ebenso wäre eine Auflistung bisheriger submariner Funde, welche bei diesen Bauarbeiten entdeckt wurden, hilfreich, um mögliche Suchbereiche innerhalb des Hafengebietes einzugrenzen (siehe Anhang C | Karte XXIV). Der Handelsplatz Tinganes in Tórshavn erfüllt aufgrund der vorhandenen späthansischen Keramikfunde das Kriterium A. Auch erwähnen Schriftquellen des 17. Jahrhunderts eine hansische Nutzung dieses Handelsplatzes im 16. Jahrhundert, was wiederum das Kriterium B erfüllt.¹²⁵⁶ Durch den stark befahrenen sowie verbauten Hafen- und Flachwasserbereich erfüllt dieser jedoch nur das Kriterium C.2. Damit ist dieser Handelsplatz der Kategorie I.B. zuzuordnen. Letztendlich ist bei Tinganes aufgrund des hohen Schiffsverkehrs vorerst von einer tauchergestützten Untersuchung abzusehen und eine sonargestützte Prospektion zu präferieren.¹²⁵⁷ In deren Folge können dann wiederum kleinteilige Suchbereiche identifiziert werden, welche anschließend gezielt mit Tauchern untersucht werden können. Selbstverständlich ist für die genannten Orte Krambatangi und Tinganes keine Aussage über potenzielle, bei submarinen Begutachtungen lokalisierbare Fund- oder Befundmengen möglich. Beide Orte wurden hier lediglich aufgrund ihrer späthansezeitlichen Funde und ihrer bei Landt erwähnten guten Anker- und Anlandeplätze näher diskutiert. Generell sind bei einer Bewertung des maritim-archäologischen Potenzials aller 34 Orte (siehe Anhang B | Tab. VI.6.) sowie der sieben oben genannten Schiffsverluste präzise Erkundigungen über die aktuellen marinen Bedingungen und die historischen Entwicklungen der verschiedenen Anker- und Anlandeplätze bzw. der Verlustorte einzuholen. Mit Hilfe der lokalen Behörden sowie einheimischer Experten können dann taucher- und/oder sonargestützte Prospektionen detailliert geplant und durchgeführt werden.

¹²⁵⁵ Hierzu auch Arge/Mehler 2012, 184.

¹²⁵⁶ Siehe hierzu Arge/Mehler 2012, 184.

¹²⁵⁷ Zu der Kategorisierung von hansischen Handelsplätzen und zu taucher- und sonargestützten Untersuchungsmethoden siehe Kapitel I.3.

VI.7. Ausblick: Das maritim-archäologische Potenzial Islands für die Späthansezeit

Wie auf den Shetland und den Färöer Inseln ist auch auf Island, obwohl hier von einem reichhaltigen maritim-archäologischen Potenzial ausgegangen werden kann, die unterwasser-archäologische Forschung bisher wenig etabliert und präsent.¹²⁵⁸

Anders als für die Shetland Inseln gibt es bisher noch kein zusammenfassendes Register für Schiffsunglücke in den isländischen Gewässern von der Landnahmezeit bis in die Moderne.¹²⁵⁹

Auch sind für die Späthansezeit, also die Zeit vom 15. bis zum 17. Jahrhundert, zwar einige Verluste von niederländischen, dänischen und englischen Schiffen bekannt, jedoch ist bisher als ältestes Wrack Islands lediglich das niederländische Handelsschiff *Melkmeyt/Melkmeid* (1659) entdeckt und prospektiert worden.¹²⁶⁰ Allerdings ist für die isländischen Gewässer nach ersten Quellenanalysen eine Zahl von durchschnittlich 56 Schiffsverlusten pro Jahrhundert für die Zeitspanne von 1600 bis 1900 anzunehmen.¹²⁶¹

Verluste von Schiffen mit hansischer Provenienz sind bisher nur für das 16. Jahrhundert nachweisbar. Hierbei soll es sich um je ein Hamburger (1529), Bremer (1578) und Lübecker (1538) Schiff gehandelt haben, deren genaue Verlustorte jedoch nicht bestimmt werden konnten.¹²⁶²

Dieser relativ übersichtlichen Menge an hansischen Schiffsverlusten steht eine sehr umfangreiche Menge von isländischen Handelsplätzen und den dazugehörigen Flachwasserbereichen gegenüber, welche durch hansische Händler genutzt wurden (siehe Anhang C | Karte IV). Insgesamt lassen sich auf Island, wie bereits in Kapitel III.3.1. dargestellt wurde, bisher etwa 50 dieser unterschiedlichen Orte nachweisen. Natürlich sind diese Plätze und deren Bezeichnungen kritisch zu sehen und können nicht ohne weiteres auf moderne Ortsbenennungen übertragen werden.¹²⁶³

Ebenso lassen sich bisher bei einer Vielzahl dieser Handelsplätze die modernen und die in Schriftquellen überlieferten Bezeichnungen noch nicht in Übereinstimmung bringen. Daher enthält die folgende Aufzählung lediglich 29 Handelsplätze, deren überlieferte Bezeichnungen relativ eindeutig auf moderne Ortsbenennungen übertragbar sind (siehe Tabelle 14). Aufgrund dieser immer noch recht großen Menge an möglichen Handelsplätzen wird im vorliegenden Ausblick der Fokus auf drei bekannte und archäologisch bereits prospektierte Handelsorte gelegt. Diese werden exemplarisch nach den in Kapitel I.3. vorgestellten Kriterien als maritim-archäologisch relevante Plätze für die späthansezeitliche Forschung auf Island kategorisiert. Die drei Orte sind Kumbaravogur, Gautavík und Gásir¹²⁶⁴ (siehe Tabelle 15).

¹²⁵⁸ In den letzten Jahren ist hier jedoch ein zunehmendes Interesse zu erkennen. Siehe hierzu Edvardsson 2011, 9-13.

¹²⁵⁹ Ein solches Register wird zurzeit erarbeitet. Freundliche Mitteilung von Ragnar Edvardsson (University of Iceland).

¹²⁶⁰ Vgl. hierzu Kapitel V.4.2.

¹²⁶¹ Grassel/Edvardsson 2018 (unpubl.).

¹²⁶² Vgl. hierzu Kapitel V.4.2.

¹²⁶³ Zur Kritik hierzu siehe Kapitel III.3.1.

¹²⁶⁴ Vgl. Kapitel V.4.1. und Anhang A | Befund- und Fundkatalog, 265-274.

Name (alt)	Name (modern)	Hansepräsenz	Referenz
Akernisse	Akranes	16. Jh.	Koch 1995
Stappen/Stappe	Arnastapi	16. Jh.	Hofmeister 2000
Botsande/Batsander	Básendar	16. Jh.	Baasch 1889, Koch 1995
Bodenstede	Búðir	16. Jh.	Hofmeister 2000
Ostforde/Ostfiord	Djúpivogur	16. Jh.	Koch 1995
Dyrefiord	Dýrafjörður	16. Jh.	Koch 1995
Oefiord	Eyja fjörður	16. Jh.	Baasch 1889
Oereback	Eyrarbakki	16. Jh.	Hofmeister 2001
Flattö	Insel Flatey	16. Jh.	Hofmeister 2000
Fuluvik/Fulwick	Fúlavík	16. Jh.	Mehler/Gardiner 2007
Grundevik/Gronelwick	Grindavík	16. Jh.	Koch 1995
Grundarfiord/Grundefiord	Grundarfjörður	16. Jh.	Hofmeister 2001
Hanefiord	Hafnarfjörður	15. bis 17. Jh.	Koch 1995
Hapfaes Havn/ Hofsos im Stagefiord	Hofsós	16. und 17. Jh.	Koch 1995
Hornefiord	Hornafjörður	16. Jh.	Hofmeister 2000
Huvavik	Húsavík	16. Jh.	Baasch 1889
Walforde	Hvalfjörður	17. Jh.	Baasch 1889
Isafiord	Ísafjörður	16. Jh.	Koch 1995
Kobbeinstadr/Kolbeinsaarosensi	Kaldárós	16. Jh.	Skulason 1938
Kiblevig/Kibbelwick	Keflavík	16. bis 17. Jh.	Piper 1964/6
Kummerwage	Kumbaravogur	16. Jh.	Hofmeister 2001
Neswage/Nesswage	Nésvogur	16. Jh.	Hofmeister 2001
Papay/Papie	Insel Papey	15. bis 16. Jh.	Skulason 1938
Roedeforde	Reyðarfjörður	17. Jh.	Koch 1995
Holmurinn/Holmen/Bremerholm	Reykjavík	16. Jh.	Hofmeister 2001
Riff/Reff/Gammelwick	Rif oder Ólafsvík	15. bis 17. Jh.	Hofmeister 2000
Strömfjord	Straumfjörður	16. Jh.	Hofmeister 2000
Styckingshölen	Stykkishólmur	16. Jh.	Hofmeister 2000
Wapnefiord	Vopnafjörður	16. Jh.	Baasch 1889

Tab. 14: Zusammenstellung der möglichen, hansische genutzte Handelsorte auf Island

-	Kumbaravogur	Gásir	Gautavík
Kriterium A	0	X	X
Kriterium B	X	0	0
Kriterium C	1	1	1
Kategorie	II.A.	II.A.	II.A.

Tab. 15: Kategorisierung von drei möglichen, hansisch genutzten Handelsorten auf Island

Für Gásir und Gautavík können Keramikfunde hansischer Provenienz nachgewiesen werden. Daher erfüllen beide Plätze das Kriterium A. Beide Orte sind ebenfalls in Schriftquellen als hochmittelalterliche (Gásir) und frühneuzeitliche (Gautavík) Handelsplätze überliefert.¹²⁶⁵ Sie wurden wegen zu starker Sedimentierung der Flachwasserbereiche spätestens im 17. Jahrhundert aufgegeben.¹²⁶⁶ Für Kumbaravogur (*Kummerwage*) sind dagegen bisher keine archäologischen Funde hansischer Provenienz bekannt.¹²⁶⁷ Dafür erfüllt Kumbaravogur, anders als Gautavík und Gásir, das Kriterium B, da dieser Ort eindeutig als hansisch genutzter Handelsplatz in historischen Schriftquellen erwähnt ist.¹²⁶⁸ Kumbaravogur wurde spätestens im 17. Jahrhundert als Handelsort aufgegeben und zuletzt nur noch in einzelnen Dokumenten des 18. Jahrhunderts erwähnt.¹²⁶⁹

Bei Gautavík und Gásir handelt es sich um Plätze, die an den Küstenbereichen zweier großer Fjorde, des Berufjörður (Ostisland) und des Eyafjörður (Nordisland), liegen.

Nördlich von Gásir mündet der Fluss Staðarhylur¹²⁷⁰ in den Eyafjörður. Die sehr starke Sedimentverschiebung hat hier zu der Bildung von Halbinseln, Sandbänken und Untiefen auf einem Gebiet von etwa 2.5 km Länge und ca. 1 km Breite geführt.¹²⁷¹ Dieses Gebiet, von dem nur der südliche Teil für weiterführende Untersuchungen interessant erscheint, da Gásir am südlichen Ende dieses Bereiches lag, weist eine Tiefe von unter 1 Meter auf.¹²⁷² Nach Osten wird der Handelsort durch Halbinseln und Sandbänke sowie eine bis in den Fjord hineinragende Untiefe, die Hörgárgrunn, begrenzt. Östlich dieser Untiefe fällt der Eyafjörður auf über 80 m Wassertiefe ab. Poul Løvenørn beschrieb Gásir im Jahr 1821 nur noch als eine Art Notankerplatz der aufgrund seiner Untiefen durch die Schifffahrt eher zu meiden sei¹²⁷³ (siehe Anhang C | Karte XXV).

Ähnliches ist auch bei Gautavík zu beobachten. Hierbei handelt es sich um einen auf der Nordseite des Berufjörður gelegenen Ort. Die gleichnamige Bucht zeichnet sich durch eine starke Sedimentierung aus und weist etwa die Maße von 500 m Länge und 200 m Breite bei einer Tiefe von ca. 4 bis 5 m auf. Zwei kleinere Flüsse münden in die Bucht von Gautavík, welche sich nach Süden zum Berufjörður öffnet, und tragen wohl maßgeblich zu dieser Sedimentierung bei. Neuere submarine Sonarmessungen ergaben in tieferen Wasserbereichen eine bis zu 10 m hohe Sedimentierung innerhalb der Bucht.¹²⁷⁴ Der Fjord selbst weist unmittelbar bei der Bucht von Gautavík eine Tiefe von ca. 32 m auf. Poul Løvenørn nannte Gautavík im Jahr 1822 einen ehemaligen Handelsplatz, der jedoch seine Bedeutung an das nahe gelegene Djúpvogur

¹²⁶⁵ Gardiner/Mehler 2007, 389 und 392. Es findet sich bisher kein direkter archäologischer oder auf Schriftquellen basierender Hinweis auf eine eindeutige Nutzung dieser Plätze durch Hansehändler.

¹²⁶⁶ Vgl. Kapitel V.4.1.

¹²⁶⁷ Es wurden hier bisher nur archäologische Voruntersuchungen vorgenommen. Die Auswertung der Funde und Befunde ist noch nicht abgeschlossen. Der Bremer Schiffsverlust des Jahres 1578 könnte mit diesem Handelsort in Zusammenhang stehen. Der Bremer Schiffer Johan Munstermann, dessen Schiff 1578 sank, war eng mit den Bremer Händlern Monnickhusen verbunden. Diese handelten wiederum in Kumbaravogur. Das Schiff kann jedoch auch direkt von der Insel Flatey gekommen sein. Da dies bisher unklar bleibt wird Kumbaravogur nicht zum Kriterium A gezählt.

¹²⁶⁸ Vgl. hierzu Kapitel V.4.1.

¹²⁶⁹ Gardiner/Mehler 2013, 5; Løvenørn 1788, 45f.

¹²⁷⁰ Zu dieser und anderen Ortsbezeichnungen siehe Karte unter: <http://atlas.lmi.is/kortasja-en/> (Stand April 2017).

¹²⁷¹ Zu diesen und den folgen Größenangaben der Buchten siehe Karte unter: <http://atlas.lmi.is/kortasja-en/> (Stand April 2017).

¹²⁷² Bei dieser und den folgenden Tiefenangaben handelt es sich um Näherungswerte. Sie basieren auf den Tiefenangaben (in engl. feet/ft) welche auf einer frei zugänglichen Karte ersichtlich sind. 1 Meter sind dabei umgerechnet etwa 3.3 ft. Die Karte findet sich unter:

<http://fishing-app.gpsnauticalcharts.com/i-boating-fishing-web-app/fishing-marine-charts-navigation.html#13.33/65.7922/-18.1683> (Stand April 2017).

¹²⁷³ Løvenørn 1821, 16. Der Ort heißt hier *Gaas-eyre*. Siehe zu diesem Werk von Poul Løvenørn auch Kapitel IV.3.

¹²⁷⁴ Freundliche Mitteilung von Ragnar Edvardsson (University of Iceland).

(*Diupavog*) verloren habe.¹²⁷⁵ Die Bucht soll Platz für 2 bis 3 Schiffe geboten haben und wies einen sandigen Strand auf¹²⁷⁶ (siehe Anhang C | Karte XXVI).

Bei Kumbaravogur handelt es sich um eine ca. 500 m breite und etwa 300 m lange Bucht innerhalb des Breiðarfjörður, welche auf der Nordseite der Snæfellsness Halbinsel in Westisland liegt. Die Bucht wird durch die Insel Landey und die Halbinsel Kaupstaðartangi an den Seiten begrenzt, öffnet sich nach Norden zum Breiðarfjörður, weist eine Tiefe von ca. 7 m auf und wird zum Ufer hin flacher. Größere Sedimenteinträge durch Flüsse sind hier nicht zu beobachten. Der Bereich des Breiðarfjörður, welcher der Bucht von Kumbaravogur direkt vorgelagert ist, weist eine Wassertiefe von ca. 20 m auf. Auch Kumbaravogur wurde schon durch Poul Løvenørn benannt. Er beschrieb den Ort im Jahr 1788 als ehemaligen Handelsplatz, der seine Bedeutung jedoch an Stykkishólmur (*Stikkelsholm*) und Grundarfjörður (*Grönnefjord*) verloren habe.¹²⁷⁷ Auch war die Bucht eher klein und bot lediglich einem größeren Schiff Platz, das am Eingang der Bucht ankern musste. Der Grund soll sehr steinig gewesen sein, weshalb Ankertaue mit Bojen bestückt werden mussten, um nicht am Grund aufgescheuert zu werden. Ebenso musste das Schiff mit zusätzlichen Tauen am Ufer gesichert werden, was wiederum auf mögliche Ankerringe (mooring rings) am Ufer hinweist. Kleinere Schiffe konnten wiederum weiter in die Bucht einfahren und waren damit vor Wellengang geschützt¹²⁷⁸ (siehe Anhang C | Karte XXVII).

Grundsätzlich handelt es sich bei allen Flachwasserbereichen, welche zu den genannten Handelsplätzen gehören, um flache, geschützt liegende, relativ kleinräumige und küstennahe Areale.¹²⁷⁹ Auch ist bei keinem der Orte mit einem hohen Aufkommen moderner Schifffahrt zu rechnen. Damit erfüllen alle drei Plätze das Kriterium C.1.

Zusammenfassend handelt es sich bei Gásir, Gautavík und Kumbaravogur um Orte der Kategorie II.A. und submarine Prospektionen können hier sowohl taucher- als auch sonargestützt forciert werden.¹²⁸⁰ Für Gautavík wurden solche Prospektionen bereits durchgeführt. Die Sonaranalysen sind jedoch noch nicht abschließend ausgewertet. Auch konnte hier bei einer tauchergestützten Begutachtung des submarinen Areals bisher nichts entdeckt werden. Allerdings waren die Sichtverhältnisse bei der vorgenommenen Prospektion sehr schlecht.¹²⁸¹

Der Flachwasserbereich bei Gásir eignet sich aufgrund seiner sehr flachen Bereiche gut für einige experimentelle, sonargestützte Untersuchungsmethoden. Ähnlich dem Pool of Virkie auf den Shetland Inseln können hier neben tauchergestützten Prospektionen auch geomagnetische, geoelektrische und seismische Messungen im Flachwasser vorgenommen werden, um verlandete Strukturen oder größere, sedimentierte Objekte anzuzeigen.¹²⁸²

¹²⁷⁵ Siehe Løvenørn 1822, 35.

¹²⁷⁶ Zu diesen Angaben siehe Løvenørn 1822, 35. Der Ort heißt hier *Geutavig*. Siehe zu diesem Werk von Poul Løvenørn auch Kapitel IV.3.

¹²⁷⁷ Løvenørn 1788, 45f.

¹²⁷⁸ Zu diesen Angaben siehe Løvenørn 1788, 45f. Der Ort heißt hier *Cumbervoog*. Siehe zu diesem Werk von Poul Løvenørn auch Kapitel IV.3.

¹²⁷⁹ Der Begriff küstennah bedeutet hier eine maximale Wassertiefe von 30 m. Zu der Bedeutung dieser Zahl für die Planung und Durchführung möglicher Tauchprospektionen siehe Kapitel I.3.

¹²⁸⁰ Zu sonargestützten Methoden sind z.B. Side-Scan-Sonar Messungen, Einzel- und Multibeam (Echolot- und Fächerecholot) Messungen und Sub bottom profiling Methoden zu zählen. Siehe hierzu Kapitel I.3.

¹²⁸¹ Freundliche Mitteilung von Ragnar Edvardsson (University of Iceland).

¹²⁸² Die Nutzbarkeit der genannten geophysikalischen Bodenmessverfahren für verschiedene amphibische und submarine Bereiche war Teil des interdisziplinären Forschungsprojektes mit dem Namen Geophysikalisches Zentralprojekt. Dieses Projekt war wiederum dem DFG Schwerpunktprogramm SPP 1630 Häfen angegliedert. Die Ergebnisse hierzu sind vielversprechend. Siehe: <http://www.spp-haefen.de/de/die-projekte/geophysikalisches-zentralprojekt/> (Stand April 2017). Zum Pool of Virkie siehe Kapitel VI.4.

Die submarinen Areale bei Kumbaravogur sind dagegen gut mit sonar- und ergänzenden taucher-gestützten Methoden zu prospektieren. Außer bei Gautavík wurden bisher keine umfassenden submarinen Prospektionen an diesen Plätzen vorgenommen.

Grundsätzlich lassen sich alle der genannten 29 Handelsorte nach dem dargestellten Muster kategorisieren. Natürlich sind in der Folge und vor einer tatsächlichen Prospektion konkreter Flachwasserareale genaue Erkundigungen über die aktuellen marinen Bedingungen einzuholen. Mit Hilfe der lokalen Behörden sowie einheimischer Experten können dann anschließend taucher- und/oder sonargestützte Prospektionen detailliert geplant und durchgeführt werden.¹²⁸³

Ebenso erlaubt die hier exemplarisch an drei Beispielen dargestellte Einteilung lediglich eine erste grobe Vorsortierung möglicher Untersuchungsareale. Konkrete Voraussagen über potenzielle Funde- bzw. Befunde sind hiermit nicht möglich.

Die genannten 29 Handelsplätze sind für eine submarine Prospektion interessant, da Flachwasserbereiche und Handelsorte jeweils eine Einheit bilden.¹²⁸⁴ Subaquatische Untersuchungen der zum Handelsplatz gehörenden Ankerplätze, erlauben wiederum z.B. eine Lokalisierung eventueller Verklappungsplätze oder zu möglichen Schiffpländen gehörender Strukturen. Diese können dann, in Verbindung mit z.B. marinen Verlustfunden, die Verteilung verschiedener Aktivitätsbereiche innerhalb der Flachwasser- und Anlandebereiche der Handelsplätze aufzeigen. Die Aufnahme dieser Funde erlaubt darüber hinaus einen guten Überblick der tatsächlich ein- und ausgeführten Handelsgüter. So kann deren Provenienz und Datierung, z.B. durch Schriftquellenauswertungen, mit den bekannten Handelswaren unterschiedlicher Händlergruppen abgeglichen werden. Keramik eignet sich hierfür jedoch wenig, da dieses Produkt kaum in hansischen Schriftquellen als Handelsgut erwähnt wird.¹²⁸⁵ Auch bilden größere submarine Befunde wie Holzreststrukturen oder Ballaststeinhaufen innerhalb der Flachwasserbereiche der Handelsplätze erste Hinweise auf mögliche hier vorhandene Wrackreste.

Submarine, archäologische Strukturen oder Befunde möglicher hafentechnischer Anlagen und unspezifischer submariner Anomalien sind für die isländischen Handelsplätze der Späthansezeit und auch jüngerer Epochen bisher nicht gefunden worden.¹²⁸⁶ Einige Untersuchungen hierzu wurden zwar in jüngster Zeit durchgeführt, konnten aber noch nicht abschließend ausgewertet werden.¹²⁸⁷

¹²⁸³ Zu den isländischen Regularien über Wracktauchen und archäologisches Tauchen siehe Heiðarsson 2013 (unpubl.), 32-41.

¹²⁸⁴ Vgl. hierzu Kapitel I.1.

¹²⁸⁵ Siehe Kapitel I.4.2.

¹²⁸⁶ Eine Ausnahme hierzu bildet z.B. die Untersuchung submariner Bereiche im Bereich der Westfjorde. Siehe hierzu Edvardsson/Egilsson 2011, 9-28.

¹²⁸⁷ Freundliche Mitteilung von Ragnar Edvardsson (University of Iceland). Siehe hierzu auch das Forschungs- und Dissertationsprojekt von Kevin Martin mit dem Titel *Archaeology of the Danish Trade Monopoly in Iceland*.

VII.1. Fazit

Mit der vorliegenden Studie wird eine umfassende und kritische Darstellung der aktuellen geschichtswissenschaftlichen und archäologischen Erkenntnisse über die Entwicklung und Strukturierung des hansischen Schiffsverkehrs mit den Shetland Inseln, den Färöer Inseln und mit Island während der Späthansezeit vorgelegt. Ein Fokus liegt hierbei im Allgemeinen auf einer Darlegung und Analyse der hansischen Nordatlantikfahrt sowie des dazugehörigen Handels mit seinen Gütern, Strukturen, Teilnehmern und seiner Organisation. Im Speziellen wird aber auch die Bremische und Hamburgische Nordatlantikfahrt vom 15. bis zum 17. Jahrhundert thematisiert. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf einer Zusammenstellung bzw. Analyse bereits existierender Zusammenstellungen der Händler- und Schiffernamen dieser beiden Städte, welche im nordatlantischen Hansehandel nachweisbar sind. Auch die Auswertung der Anzahl und Häufigkeit der Handelsfahrten dieser beiden Städte zu den nordatlantischen Inseln sowie die Maße, Mannschaftszahlen und Fahrtlängen der hansischen Handelsschiffe werden dargestellt.¹²⁸⁸ So können in Kapitel II die Namen von mindestens 50 Bremischen Händlern und Schiffen für die Jahre 1496 bis 1702 herausgearbeitet und zusammenfassend beschrieben werden, die nachweislich im Island- und Shetlandhandel tätig waren.

Von den etwa 920 Namen der Schiffer, Kaufleute und Seeleute, die in den von Kurt Piper erstellten Listen des Hamburger Nordatlantikhandels der Späthansezeit bekannt sind, waren zwischen den Jahren 1543 bis 1593 etwa 230 Personen im Färöerhandel und zwischen den Jahren 1547 bis 1646 etwa 690 Personen im Handelsgeschäft mit den Shetland Inseln anzutreffen. Nach einer Analyse dieser Listen stellte sich heraus, dass lediglich neun dieser Personen im Hamburger Handelsverkehr sowohl mit den Färöer Inseln als auch mit den Shetland Inseln anzutreffen waren. Auch konnte in der vorliegenden Studie und basierend auf der Forschungsliteratur eine Auflistung der Hamburger Händler und Schiffer im Islandhandel zwischen den Jahren 1486 und 1626 mit mindestens 45 Personen erstellt werden. Hierbei war wiederum ersichtlich, dass mindestens vier Hamburger gleichzeitig im Island- und Shetlandhandel und mindestens sieben Hamburger gleichzeitig im Island- und Färöerhandel nachweisbar sind. Interessanterweise konnte bisher kein Hamburger Händler bzw. Schiffer gleichzeitig im Island-, Färöer- und Shetlandhandel nachgewiesen werden. Grundlegend sind die Daten der Piperschen Listen natürlich kritisch zu sehen. Weder umfassen sie den gesamten Zeitraum des Hamburger Handels mit dem nordatlantischen Raum noch ist anzunehmen, dass alle an diesem Handel beteiligten Personen erfasst sind. Ebenso fehlt eine umfassende Zusammenstellung der dezidiert nach Island fahrenden Hamburger Händler und Schiffer. Die Zahlenverhältnisse stellen daher keine absoluten Zahlen dar und gewähren lediglich Mindest- bzw. tendenzielle Angaben zum Hamburger Schiffs- und Handelsverkehr mit den Färöer Inseln und mit den Shetland Inseln in der Späthansezeit. Eine kritische Betrachtung und Analyse der Listen findet sich in Kapitel II.2.3.

Die Analyse der Piperschen Listen gibt auch Auskunft darüber, dass zwischen den Jahren 1543 bis 1593 von insgesamt ca. 30 Hamburger Schiffen durchschnittlich mindestens 1 bis maximal 3 Handelsschiffe jährlich von Hamburg zu den Färöer Inseln fuhren. Im gleichen Zeitraum reiste lediglich ein Hamburger Handelsschiff pro Jahr zu den Shetland Inseln. Insgesamt waren in dieser Zeit mindestens 13 Schiffe aus Hamburg auf Shetlandfahrt. Diese Zahl steigerte sich zwischen den Jahren 1595 bis 1602 auf insgesamt mindestens 15 Schiffe und auf 2 bis 3 Handelsschifffahrten pro Jahr. Ihren Höhepunkt erlebte die Hamburger Shetlandfahrt dann zwischen den Jahren 1617 und

¹²⁸⁸ Beschreibungen und Ergebnisse hierzu siehe Kapitel II. Zu der Schiff- und Seefahrt siehe Kapitel IV.

1647, als von insgesamt etwa 101 Hamburger Schiffen jährlich bis zu sieben Handelsschiffe zu den Shetland Inseln fuhren.¹²⁸⁹ Aussagen zu der Anzahl der Hamburger Islandfahrten pro Jahr lassen sich aus den Piperschen Listen nicht ablesen. Allerdings geht aus der Analyse der Forschungsliteratur hervor, dass Hamburger Schiffer und Händler auch nach dem Handelsverbot des Jahres 1602 noch längere Zeit im Islandhandel aktiv waren. So fuhren z.B. zwischen den Jahren 1603 und 1623 durchschnittlich drei und in den Jahren 1617 und 1618 jeweils sogar sieben Handelsschiffe von Hamburg nach Island.¹²⁹⁰ Dass die genannte Zahl von 45 Personen, die zwischen den Jahren 1486 und 1626 im Hamburger Islandhandel aktiv waren, lediglich eine Mindestangabe ist, zeigt sich deutlich an der Menge der Schiffe, die noch bis zum Jahr 1602 von Hamburg nach Island ausliefen. So fuhren in den Jahren 1530 bis 1540 durchschnittlich fünf Schiffe, zwischen den Jahren 1542 und 1564 durchschnittlich 15 Schiffe und zwischen den Jahren 1580 bis 1602 durchschnittlich 17 Schiffe von Hamburg nach Island.¹²⁹¹

Die hansischen Handelskontakte zu den nordatlantischen Inseln werden in der vorliegenden Studie detailliert erörtert und jeweils direkt für die Shetland Inseln, die Färöer Inseln und Island im Kapitel III betrachtet. Eine ausführliche Beschreibung der jeweiligen Landesgeschichte wird dabei vorangestellt. Durch eine Analyse des hansischen Handels auf den Inseln können die bisher dort bekannten hansisch genutzten Handelsplätze zusammenfassend dargestellt werden. Ebenso wird eine zeitliche Unterteilung der Nutzung der Handelsplätze nach den Herkunftsorten der jeweils dort verkehrenden Hansehändler vorgelegt. So sind für die Shetland Inseln im Zeitraum der Jahre 1452 bis 1700 mindesten 24 Orte und Regionen fassbar, die direkt mit hansischen Handelsaktivitäten verbunden sind. 19 dieser Orte sind wiederum geographisch relativ genau bestimmbar und von diesen sind für 17 Orte die späthansischen Namen der Handelsplätze bekannt. Zwölf dieser Handelsplätze standen nachweislich mit bremischen Handelsaktivitäten in Verbindung. Ebenso sind mindestens vier shetländische Handelsplätze nachzuweisen, auf welchen hamburgische Kaufleute anzutreffen waren.

Ähnliches wurde in der vorliegenden Studie auch für Island durchgeführt. So finden sich hier mindestens 50 Orte und Regionen, die zwischen dem 15. und 17. Jahrhundert von Hansehändlern und Schiffen angelaufen wurden.¹²⁹² Von wiederum 29 dieser Plätze sind die späthansezeitlichen Bezeichnungen bekannt. Auch können 17 dieser Handelsplätze mit Bremer Händlern und Schiffen in Verbindung gebracht werden und bei 28 dieser Handelsplätze ist wiederum die Präsenz Hamburger Händler und Schiffer nachweisbar.

Auf den Färöer Inseln ist dagegen anhand historischer Quellen bisher lediglich der Ort Tinganes in Tórshavn mit hansischen Handelsaktivitäten des 16. Jahrhunderts in Verbindung zu bringen.¹²⁹³ Die Zuordnung von shetländischen bzw. isländischen Handelsorten zu den Handelsstädten Bremen und Hamburg soll hier jedoch nicht den Eindruck entstehen lassen, dass diese Orte exklusiv nur von Händlern und Schiffen dieser Städte angelaufen wurden. Auch andere hansische Händler waren zu verschiedenen Zeiten auf den nordatlantischen Inseln anzutreffen. Dies wird in den Kapiteln III.1.1.3. und III.3.1.3. thematisiert. Für Island sind hierbei nicht wenige innerhansische Streitfälle sowie Konflikte zwischen hansischen und nicht-hansischen Händlern bekannt. Diese Konflikte wurden in einer Übersicht tabellarisch zusammengestellt.¹²⁹⁴

¹²⁸⁹ Weiteres hierzu siehe Kapitel II.2.3.

¹²⁹⁰ Siehe Kapitel II.2.1.

¹²⁹¹ Siehe ausführlich Kapitel II.2.1. und Kapitel III.3.1. Diagramm VII.

¹²⁹² Siehe Kapitel III.3.1.

¹²⁹³ Vgl. Kapitel III.2.1.

¹²⁹⁴ Siehe Anhang B | Tab. III.3.1. - A.

Detaillierte Informationen über den Ablauf des hansischen Handelsverkehrs sind vor allem aus dem 16. Jahrhundert erhalten. Die Nutzung von Buden als Lager-, Verkaufs- und Aufenthaltsraum ist in Kapitel III.1.1. ausgeführt. Aufgrund der Mehrfachnutzung der Handelsplätze selbst ist auch bei diesen Buden von einer Mehrfachnutzung durch Händler verschiedener Herkunft auszugehen. Auch teilten sich häufig Händler einer Stadt die Nutzung einer oder mehrerer Buden an bestimmten Handelsplätzen.

Unterschiede zwischen den Shetlands, die ab dem Jahr 1469 der schottischen Krone unterstanden, und den Färöer Inseln sowie Island, welche dem norwegisch-dänischen Königreich angehörten, sind im Rahmen der Vergabe von Handelslizenzen ersichtlich. Für Island musste der Ankauf von Handelslizenzen für bestimmte Häfen oder Handelsorte durch die Händler direkt bei der norwegisch-dänischen Krone erfolgen. Die Färöer Inseln wurden durch das norwegisch-dänische Königshaus dagegen häufig einem mehrjährigen Handelsmonopol, das im 16. Jahrhundert häufig einer oder mehrere Händler aus Hamburg besaßen, unterstellt.¹²⁹⁵ Auf den Shetland Inseln benötigten die Händler zwar keine Handelslizenz, mussten dafür jedoch hohe Akziseabgaben für den Im- und Export von Gütern an die jeweiligen königlichen Bevollmächtigten zahlen.¹²⁹⁶ Die Vergabe von Handelslizenzen für bestimmte Orte und Häfen auf Island ist ab spätestens dem Jahr 1468 fassbar und wurde in der Regierungszeit Friedrich II., ca. ab dem Jahr 1562 oder 1565, verschärft. Die Vergabe von mehrjährigen Lizenzen war indes nicht ungewöhnlich.¹²⁹⁷

Es erfolgt in der vorliegenden Studie auch eine kurze Darstellung des tatsächlichen Warenhandels der Städte Hamburg und Bremen mit den nordatlantischen Inseln anhand einzelner, weniger Beispiele. Allerdings liegen nur sehr wenige Quellen hierzu vor und erst ab dem 17. Jahrhundert gibt es, vor allem für Hamburg, einzelne und relativ belastbare Daten zur Aus- und Einfuhr bestimmter Waren von und zu den nordatlantischen Inseln. Hierzu ist anzumerken, dass diese Zahlen sehr kritisch betrachtet werden müssen. Dennoch wurden z.B. in den Kapiteln III.1.2. und III.3.2. für einzelne Jahre des 17. Jahrhunderts Hochrechnungen zur Einfuhr shetländischer bzw. isländischer Waren nach Hamburg vorgenommen. Diese Ergebnisse können, aufgrund der in den Kapiteln dargestellten Kritikpunkte lediglich als mögliche Tendenzen angesehen werden.¹²⁹⁸

Die archäologische Bearbeitung des Themas der Hanse im Nordatlantik und der Schifffahrt der Hanse im Nordatlantik stand von einigen wenigen Ausnahmen abgesehen bisher weder auf den Inseln selbst noch generell innerhalb der Hanseforschung im Mittelpunkt des Forschungsinteresses. Dies ist auch der Hauptgrund für die deutliche Diskrepanz zwischen dem umfangreichen historisch fundierten Wissen zur hansischen Handelsschifffahrt in dieser Region und den bisher wenigen archäologischen Belegen desselben. Hierzu zeichnet sich aber in den letzten Jahren eine Neubewertung innerhalb der Hanseforschung ab und die vorliegende Studie liefert dazu eine umfassende und kritische Aufarbeitung der bisherigen archäologischen und auch geschichtswissenschaftlichen Erkenntnisse.

Bei der archäologischen Bearbeitung des hansischen Handels mit den nordatlantischen Inseln, der zweifellos als Seehandel anzusprechen ist und damit auf der Schifffahrt basierte, lag der Fokus bislang auf einer Begutachtung der landarchäologischen Funde und Befunde, da unterwasserarchäologische Untersuchungen bisher nur in wenigen Einzelfällen vorgenommen wurden. Eine kombinierte Betrachtung und Analyse landarchäologischer sowie submariner Funde bzw. Befunde ist jedoch die Voraussetzung für sowohl eine umfassende und ganzheitliche historische als auch

¹²⁹⁵ Siehe Kapitel III.2. und III.2.1.

¹²⁹⁶ Vgl. Kapitel III.1.2.

¹²⁹⁷ Siehe Kapitel III.3.1.

¹²⁹⁸ Analysen hierzu siehe Kapitel III.1.2. und III.3.2.

archäologische Aufarbeitung der Hansezeit im Nordatlantik. Die vorliegende Studie thematisiert daher die maritim-archäologische Bearbeitung der nordatlantischen Inseln, um erste grundlegende Analysen zu dieser ganzheitlichen Darstellung herauszuarbeiten.¹²⁹⁹

Hierbei liegt der Fokus in Kapitel V zum einen auf Landfunden und Befunden von ehemaligen Handelsplätzen mit einer nachweisbaren hansischen Provenienz und zum anderen auf submarinen Funden und Befunden hansischer Provenienz oder aber mit einer Datierung in die Späthansezeit.

Faktisch sind bisher nur wenige Funde, hauptsächlich Keramikfunde, mit hansischer Provenienz auf den Inseln entdeckt worden. Als tatsächlicher archäologischer Befund mit nachweisbar hansischer Provenienz kann bisher nur der submarine Befund des Wracks der *Gran Grifon* bezeichnet werden. Es handelt sich hierbei um ein ehemaliges hansisches Handelsschiff, das von der Spanischen Admiralität für die Spanische Armada akquiriert wurde und im Jahr 1588 bei Fair Isle/Shetlands sank.¹³⁰⁰ Ebenso können insgesamt bisher auf mindestens acht ehemaligen Handelsplätzen auf den Inseln Funde hansischer Provenienz eindeutig nachgewiesen werden. Von diesen Plätzen sind nur Krambatangi auf den Färöer Inseln, Scalloway auf den Shetland Inseln und Gásir sowie Gautavík auf Island umfassend archäologisch untersucht. Bei den Funden von den hansisch genutzten Handelsplätzen Reykjavík und Rif auf Island handelt es sich um Notgrabungs-funde bzw. kontextlose Einzelfunde und bei den Keramikresten aus Lerwick auf den Shetland Inseln sowie den Keramikfunden von Tinganes auf den Färöer Inseln handelt es sich um kontextlose Streu- oder Einzelfunde.¹³⁰¹

Von den vier archäologisch umfassend untersuchten Handelsplätzen Krambatangi, Scalloway, Gásir und Gautavík lässt sich aber faktisch bisher nur Scalloway in Schriftquellen als tatsächlich hansisch genutzter Handelsplatz verifizieren.¹³⁰² Weitere Fundplätze wie z.B. Da Biggins/Papa Stour auf den Shetland Inseln oder Kirkjubøur/Eysturoy auf den Färöer Inseln, auf denen ebenfalls Keramikfunde mit hansischer Provenienz gefunden wurden, sind nicht als Handelsplätze anzusprechen und wurden daher in der vorliegenden Studie nicht näher beleuchtet.¹³⁰³

Die submarinen Befunde und Funde von Handelsschiffen bis zum Jahr 1700 sind in den Gewässern der Inseln eher gering. So wurden bei den Shetland Inseln bisher lediglich die Wracks der *Gran Grifon* (1588), *De Haan* (1640), *Lastdraeger* (1653), *Kennermerland* (1664) und *Wrangels Palais* (1687) gefunden. Hinzu kommen noch zwei namentlich nicht bekannte Wracks aus den Jahren 1680 und 1694. Lediglich das Wrack der *Gran Grifon* (1588) stammt jedoch nachweislich aus dem hansischen Raum. In den Gewässern um Island stellt die niederländische *Melkmeyt/Melkmeid* (1659) bisher das einzige entdeckte Wrack des 17. Jahrhunderts dar. Es handelt sich hierbei gleichzeitig auch um das älteste Wrack Islands. Für die Färöer Inseln ist noch kein Wrack aus der Zeit vor dem Jahr 1700 entdeckt und wissenschaftlich ausgewertet worden.

All diese wenigen Funde und Befunde stehen sowohl an Land als auch im Wasser im starken Gegensatz zu der Menge an bekannten historischen Fakten über sowohl den hansischen Handel mit den nordatlantischen Inseln als auch den hansischen sowie nicht-hansischen Schiffsverkehr mit den selbigen. So lassen sich z.B. allein für das späte 15. Jahrhundert bis zum Ende des 17. Jahrhunderts in den Gewässern der Shetland Inseln mindestens 111 Schiffsunglücke nachweisen. Darunter finden sich wiederum mindestens zehn Verluste von hansischen Handelsschiffen.¹³⁰⁴

¹²⁹⁹ Siehe Anhang A | Befund- und Fundkatalog, 265-274.

¹³⁰⁰ Siehe hierzu Kapitel V.2.2.

¹³⁰¹ Zu Reykjavík und Rif siehe Mehler 2009, 101f. und Mehler 2000, 348f. Zu Lerwick siehe Kapitel V.2.1. Zu Tinganes siehe Kapitel V.3.1.

¹³⁰² Zu der Problematik bei Scalloway siehe Kapitel V.2.1.

¹³⁰³ Siehe hierzu Kapitel I.3.

¹³⁰⁴ Siehe hierzu Kapitel VI.2. und Kapitel VI.3.

Um den Gegensatz zwischen der reichhaltigen, schriftquellenfundierten Menge an Wissen und den wenigen archäologischen Befunden bzw. Funden aufzubrechen, wurde in der vorliegenden Studie eine verbindende Darstellung, Aufzählung und Bewertung der bereits bekannten geschichtswissenschaftlicher und archäologischer Ergebnisse zur hansischen Schifffahrt und dem damit verbundenen hansischen Handel im nordatlantischen Raum vorgelegt. Diese Ergebnisse wurden dann mit einer Bewertung sowie Kategorisierung der submarinen Areale der zu den späthansischen Handelsplätzen gehörenden Flachwasserbereiche kombiniert.

Die Fokussierung auf die Flachwasserbereiche der ehemaligen hansisch genutzten Handelsplätze ergibt sich hier aus der Tatsache, dass der Handelsplatz und das dazugehörige marine Areal eine Einheit bilden. Ein Handelsplatz lag in unmittelbarer Nähe des Wassers und damit auch nahe der hansischen Handelsschiffe. Aus Ermangelung fester Hafenstrukturen waren hansische Händler, Schiffer und Seeleute auf den nordatlantischen Inseln gezwungen, häufig zwischen Handelsplatz bzw. Handelsbude und Schiff zu wechseln. Dabei wurden einerseits Waren verfrachtet, eventuell Fischfang betrieben und andererseits auch gelegentlich Konflikte ausgetragen.¹³⁰⁵ Daher ist es nicht ratsam, bei einer archäologischen Prospektion eine Trennung von Handelsplatz und vorgelagertem Flachwasserareal vorzunehmen.

Die Darstellung dieses maritim-archäologischen Potenzials der submarinen Areale ehemaliger späthansezeitlicher Handelsplätze wird am Beispiel der Shetland Inseln detailliert an 19 lokalisierbaren und ehemaligen hansisch genutzten Handelsorten vorgelegt. Dies erlaubt so z.B. zukünftige maritim-archäologische Forschungsprojekte planvoller und strukturierter anzugehen.¹³⁰⁶ Von diesen 19 Orten fallen drei Plätze in die Kategorie I.A. und drei in die Kategorie I.B. Wiederum elf fallen in die Kategorie II.A. und zwei in die Kategorie II.B. Der Buchstabe A bedeutet dabei, dass das Prospektionsgebiet für eine tauchergestützte Prospektion geeignet ist. Der Buchstabe B dagegen markiert ein Prospektionsgebiet, das aufgrund seiner schwierigen submarinen Ausgangssituation eher für sonargestützte Prospektionsmethoden prädestiniert ist.¹³⁰⁷ Die römische Ziffer I zeigt an, dass hier bereits archäologische Funde oder Schiffsverluste mit hansischer Provenienz bekannt sind und dieser Platz auch als hansisch genutzter Handelsplatz überliefert ist. Die römische Ziffer II lässt erkennen, dass der Handelsplatz zwar als hansisch genutzter Handelsplatz überliefert ist, bisher aber keine archäologischen Funde oder Schiffsverluste mit hansischer Provenienz bekannt sind. Die Kategorisierung ermöglicht somit, potenzielle Prospektionsgebiete nach dem notwendigen technischen und damit organisatorischen Aufwand sowie dem bisherigen archäologischen Fundspektrum des Handelsplatzes zu ordnen. So kann z.B. ein Platz der Kategorie II.A. für eine Prospektion eher interessant sein als ein Platz der Kategorie I.B., da der technische und organisatorische Mehraufwand für eine Prospektion eines I.B. Platzes als zu zeitintensiv oder aufwendig eingeschätzt wird.

Bei den Färöer Inseln wird diese Kategorisierungsmethodik in verkürzter Form an den bekannten Handelsplätzen Krambatangi und Tinganes vorgenommen. Für Island werden exemplarisch für die mindestens 29 namentlich bekannten, späthansischen Handelsplätze wiederum die drei bekannten Handelsplätze Gásir, Gautavík und Kumbaravogur als Forschungsausblick kritisch analysiert und kategorisiert.¹³⁰⁸

Das hier erarbeitete maritim-archäologische Potenzial hansischer Handelsplätze stützt sich also auf die kombinierte Analyse geschichtswissenschaftlicher und archäologischer Kenntnisse zu der

¹³⁰⁵ Siehe zum Fischfang in der Späthansezeit im nordatlantischen Raum Kapitel I.4.7.

¹³⁰⁶ Siehe Kapitel VI.4. und VI.4.1. bis VI.4.4.

¹³⁰⁷ Zu Prospektionsmethoden siehe Kapitel I.3.

¹³⁰⁸ Siehe hierzu Kapitel VI.6. und Kapitel VI.7.

hansischen Schifffahrt und dem dazugehörigen hansischen Nordatlantikhandel. Trotz einiger methodischer Kritikpunkte zu dieser Kategorisierung, die in Kapitel I.3. dargestellt sind, erlaubt sie dennoch eine erste grobe Einordnung bestimmter mariner Bereiche in den Gewässern der Inseln, um deren späthansezeitliches, maritim-archäologisches Potenzial bezüglich Funden und Befunden hansischer Provenienz darzustellen. Neben der Analyse des speziell auf die Hanse bezogenen maritim-archäologischen Potenzials der Shetlands, Färöern und Islands wird auch eine Auswertung des allgemeinen maritim-archäologischen Potenzials der Inseln für die Zeitspanne vom 15. bis zum 17. Jahrhundert vorgestellt. Hierzu erfolgt eine Darstellung und Zuordnung belegbarer hansischer und nicht-hansischer Schiffsverluste in dieser Zeitspanne sowie deren Verlustorte in den jeweiligen insularen Gewässern.¹³⁰⁹

Definitive Aussagen über mögliche Mengen von submarinen Funden und Befunden mit eventuell hansischer Provenienz lassen sich anhand der genannten Kategorisierungsmethodik nicht darstellen. Lediglich das Potenzial bestimmter Orte für solche Funde und Befunde ist ermittelbar. Auch gibt die vorgestellte Methodik verschiedene Möglichkeiten archäologischer Prospektionsmethoden an, welche jeweils den submarinen Umständen der potenziellen Untersuchungsareale angepasst sind.

Durch die in der vorliegenden Studie erarbeiteten, dargestellten und analysierten historischen sowie archäologischen Erkenntnisse zum maritim-archäologischen Potenzial der Inseln für die Hanseforschung im Speziellen und für die Späthansezeit im Allgemeinen ergeben sich hier wiederum einige Kombinationsmöglichkeiten für verschiedene und interdisziplinäre Forschungsprojekte.

Die in Kapitel I.2. formulierten Ziele dieser als Grundlagenarbeit anzusehenden Studie konnten somit erreicht werden. So wird nicht nur eine aktuelle, kritische und umfassende Darstellung der bisherigen archäologischen und geschichtswissenschaftlichen Erkenntnisse zur hansischen Schifffahrt im nordatlantischen Raum vorgelegt, sondern auch eine erste wissenschaftliche Bewertung des hansischen sowie nicht-hansischen maritim-archäologischen Potenzials der nordatlantischen Inseln der Späthansezeit erstellt. Der angestrebte Brückenschlag zwischen der landbasierten archäologischen Erforschung der Hansezeit auf den nordatlantischen Inseln und der maritim-archäologischen Erforschung dieses Themas ist also erreicht worden. Selbstverständlich handelt es sich hierbei aber nur um einen ersten Schritt. Zukünftig gilt es, die vorgelegten Ergebnisse und Kategorisierungen anhand der Resultate nachfolgender Forschungsprojekte sowohl historisch als auch archäologisch kritisch zu hinterfragen, weiter zu entwickeln oder gegebenenfalls auch neu zu bewerten.

¹³⁰⁹ Detailliert wurde diese Zuordnung für die Shetland Inseln in Kapitel VI.2. und VI.3. und aufgrund der bisher geringen Datenbasis in lediglich verkürzter Form in den Kapitel VI.6. und VI.7. für die Färöern und Island vorgenommen.

VII.2. Forschungsausblick

Mit der vorliegenden Studie wurde eine erste Basis geschaffen, anhand derer die weitere, speziell maritim-archäologische Erforschung der späthansezeitlichen, hansischen sowie nicht-hansischen Handelsschifffahrt und des dazugehörigen hansischen Handels im nordatlantischen Raum forciert und weiterentwickelt werden kann. Aufgrund der dargestellten Ergebnisse und Analysen können Folgeprojekte sowohl im maritim-archäologischen als auch im geschichtswissenschaftlichen Bereich angestoßen werden.

Die diskutierten Ergebnisse untermauern z.B. weiterführende Forschungsfragen zur hansezeitlichen Schifffahrt. Es erscheint bei der zukünftigen Bearbeitung neuer und auch bekannter hansestädtischer Archivalien, bezogen auf den Seehandel allgemein und den hansischen Nordatlantikhandel im Speziellen, lohnenswert, einzelne Erwähnungen von Schiffsverlusten detaillierter aufzunehmen bzw. herauszustellen. So erlauben z.B. detaillierte Verlustraten hansischer Schiffe, basierend auf deren Menge, etwa einen Überblick über die Häufigkeit hansischer Handelsfahrten und damit auch der Wirtschaftlichkeit hansischen Handels innerhalb bestimmter Regionen. Allerdings wird auch aus solchen Quellenbetrachtungen der genaue Verlustort eines hansischen Schiffes nicht immer klar ersichtlich sein.

Ein Forschungsprojekt zu der detaillierten Darstellung der auf hansestädtischen Archivalien basierenden Vernetzung von Händlern und Händlerfamilien im innerstädtischen und auch gesamthansischen Maßstab ist ebenfalls lohnenswert. Die in der vorliegenden Studie dargelegten Betrachtungen und Analysen sowie die Datensammlungen im Anhang D lassen bei den Bremer und Hamburger Nordatlantikhändlern mitunter familiäre und geschäftliche Verbindungen zwischen den an diesem Handel beteiligten Personen erkennen. Ebenso können seemännische Karrieren einzelner Personen nachgezeichnet werden.

Eine Aufarbeitung innerstädtischer und hansischer Vernetzungen der Händler bzw. Schiffer über mehrere Generationen, nicht nur bezogen auf den Nordatlantikhandel, kann sowohl die Entwicklung des hansestädtischen Handels selbst als auch die Entwicklung der jeweiligen hansestädtischen Gesellschaftsstrukturen verständlich machen. Demnach ist z.B. eine weiterführende genealogische Untersuchung der erarbeiteten Datenbasis für die Hamburger und Bremer Händler bzw. Schiffer sehr lohnenswert.

Bei der kritischen Analyse der Piperschen Listen und der Forschungsliteratur zum Hamburger Nordatlantikhandel zeigte sich ein durchaus überraschendes Detail. So kann bisher trotz der Vielzahl von Personen, die im hamburgischen Nordatlantikhandel des 16. und 17. Jahrhunderts involviert waren, offenbar kein Händler und/oder Schiffer nachgewiesen werden, der im Handelsgeschäft mit allen drei nordatlantischen Inseln anzutreffen war. Nachweise für Händler bzw. Schiffer auf den Shetland Inseln und den Färöer Inseln, auf Island und den Färöer Inseln oder auf Island und den Shetland Inseln lassen sich dagegen sehr wohl finden. Auch ist zu erwähnen, dass selbst diese Überschneidungen trotz der großen Menge von Händlern und Schiffen überraschend gering ausfallen. Ob diese Beobachtungen nun lediglich mit dem Stand der bisherigen Aus- und Bewertung der Schriftquellen zusammenhängen oder ob andere Gründe hierfür verantwortlich sind, kann ebenfalls durch ein weiterführendes Forschungsprojekt, auf Basis der hier vorgestellten Ergebnisse zum Hamburger Nordatlantikhandel der Späthansezeit, untersucht werden.

Die in dieser Ausarbeitung vorgenommene Zusammenstellung der bislang bekannten, hansisch genutzten Handelsplätze auf Island, den Färöern und den Shetlands kann wiederum weiterführenden Forschungsprojekten, die sich dezidiert nur mit den hansischen Verbindungen zu den nordatlantischen Inseln beschäftigen, als Grundlage dienen. So bedarf es z.B. einer weiterführenden

Betrachtung der für Island bereits bekannten Handelsplätze. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass verschiedene, aus Schriftquellen bekannte Ortsbezeichnungen ein und denselben Platz meinen. Auch könnten historisch bekannte gleiche Ortsbezeichnungen wiederum verschiedene Handelsplätze beschreiben. Ebenso ist es nötig, die modernen Ortsnamen genauer zu betrachten. Wie dargestellt wurde, tragen häufig mehrere Orte die modernen Bezeichnungen der ehemaligen Handelsplätze. Demnach ist eine Analyse, seit wann diese Orte jene Bezeichnungen führen, vorzunehmen. Somit könnte wiederum der wahrscheinlichste in der Späthansezeit genutzte Handelsplatz ermittelt werden.

Ein ähnliches Projekt ist z.B. auch für die Shetland Inseln anzustoßen. So wurde in der vorliegenden Studie auf die Onomastik als Analysemöglichkeit späthansischer Handelsplätze eingegangen. Eine weiterführende onomastische Bearbeitung shetländischer Orte und Handelsplätze auf der Basis historischer Schriftquellen, aber auch auf Basis von Karten und Reisebeschreibungen der Späthansezeit, ergäbe neben den in der Studie bereits herausgearbeiteten Orten wie dem Pool of Virkie oder der Bucht bei Levenwick noch weitere lohnenswerte Bereiche, welche wiederum für zukünftige maritim- und landarchäologische Untersuchungen eingegrenzt werden können.

Da gerade die archäologische Aufarbeitung des Themas der Hanse im Nordatlantik bisher ein Forschungsdesiderat darstellt, liefert die vorliegende Studie mehrere Grundlagen für weiterführende Forschungsprojekte.

So steht z.B. eine umfassende Aufnahme, Analyse und Bewertung aller bisher auf den Shetland Inseln erhaltenen Funde mit hansischer Provenienz, zu denen vor allem Keramikwaren zu zählen sind, noch aus. Bei einer solchen Aufnahme bietet sich darüber hinaus eine kombinierte Darstellung von Landfunden und submarinen Funden an. Eine Keramikaufnahme wird zurzeit auf den Färöer Inseln, zumindest für die Landfunde des Ortes Kirkjubøur, von Natascha Mehler vorgenommen. Ebenso wurde von ihr in den Jahren 2000 und 2004 eine Aufnahme der Keramik- und Glasfunde mit hansischer Provenienz für Island vorgelegt.¹³¹⁰ Mit Hilfe dieser Analysen kann nun, in einem zukünftigen Projekt, ein dezidierter Abgleich der Fundorte der in der Arbeit von N. Mehler genannten Funde mit hansischer Provenienz und bekannter, hansisch genutzter Handelsplätze erfolgen. Damit wäre z.B. für Island eine erste mögliche Ergänzung bzw. Erweiterung der hier vorgestellten Kategorisierungsmethodik von hansisch genutzten Handelsplätzen möglich.

Ein weiterführendes maritim-archäologisches Forschungsprojekt auf Basis der in dieser Studie vorgelegten Kategorisierungsmethodik bietet sich ebenfalls an. Grundsätzlich muss hier angemerkt sein, dass die dargestellten Prospektionsmöglichkeiten der Flachwasserbereiche - unabhängig ob sonar- oder tauchergestützt - in einem Folgeprojekt vor ihrer praktischen Umsetzung nochmals eine ortsbezogene und detaillierte Betrachtung der jeweils zu untersuchenden Flachwasserbereiche voraussetzen. Speziell für die Shetland Inseln ist diese Vorarbeit durch die vorliegende Studie bereits weit fortgeschritten. Für die Färöer Inseln und für Island wurde hierfür wiederum einen solide Basis erstellt.

Ein ebenso lohnenswertes Forschungsprojekt kann für den Übergang von Hansezeit und Dänenzeit ab Mitte des 17. Jahrhunderts auf Island und den Färöer Inseln forciert werden. Hier ergeben sich Forschungsfragen zu der praktischen Organisation der Übernahme und/oder Weiternutzung hansisch genutzter Handelsplätze und Handelsbuden sowie Handelsstrukturen durch dänische Händler. Ebenso bilden auch hier die zu den Handelsplätzen gehörenden Flachwasserbereiche ein bisher vernachlässigtes archäologisches Forschungsfeld.

¹³¹⁰ Eventuell bietet sich hier ebenfalls ein Folgeprojekt an.

Neben der dänischen Präsenz sind jedoch auch die Präsenz niederländischer Händler und Fischer sowie deren Interaktionen mit den hansischen Händlern in den Gewässern des Nordatlantiks und auf den nordatlantischen Inseln selbst weiter zu erforschen. Im Besonderen auf den Shetland Inseln bildeten die Niederländer neben den hansischen Kaufleuten eine der größten Gruppen von auswärtigen Händlern und Fischern.

Der speziell hansische Fischfang im Bereich des Nordatlantiks bedarf ebenfalls einer detaillierten historischen Auswertung. Wie dargestellt wurde, ist eine solche Analyse noch ausstehend, da bisher eine von hansischen Fischern getragene Fischerei bei Island, den Shetland Inseln und den Färöer Inseln ausgeschlossen wird. Wie gezeigt wurde, erlauben jedoch einige Indizien, zumindest ab dem 17. Jahrhundert, durchaus eine hansische Fischerei bei den nordatlantischen Inseln anzunehmen.

Wie in der hier vorgelegten Studie existiert auch bei der Erforschung der niederländischen und dänischen Schifffahrt sowie dem dazugehörigen niederländischen und dänischen Seehandel mit den nordatlantischen Inseln in der Frühneuzeit eine große Diskrepanz zwischen schriftquellenbasiertem und archäologisch fundiertem Wissen. Eine ähnlich der vorliegenden Studie angelegte Forschungsarbeit zum Thema der späthansezeitlichen niederländischen und dänischen Schifffahrt im nordatlantischen Raum erscheint hier zukünftig durchaus sehr lohnenswert.

Abschließend sei noch die Möglichkeit weiterführender unterwasserarchäologischer Erforschungen der historisch überlieferten Schiffsverluste mit hansischer als auch nicht-hansischer Provenienz genannt. Auf Basis der in der Studie für die Gewässer der Shetland Inseln zusammengestellten Schiffsverluste der Späthansezeit bietet sich solch ein Projekt besonders für dieses nordatlantische Archipel an.

Selbstverständlich sind alle diese zukünftigen Forschungsprojekte in vielen Bereichen sehr gut zu kombinieren. Ebenso ist eine enge nationale und internationale Zusammenarbeit mit Forschungsinstitutionen wie z.B. dem Deutschen Schifffahrtsmuseum oder dem Shetland Museum and Archive (Shetland), dem ORCA - Research Centre for Archaeology (Schottland), der University of the Highlands and Islands (Schottland), der Wessex Archaeology (United Kingdom) dem Føroya Fornminnisavn (Färöer) oder der University of Iceland zu forcieren. Ebenso sind aber auch die Erfahrungen von Sport- und Berufstauchern sowie Berufsfischern in den jeweiligen, archäologisch zu untersuchenden Gewässern der nordatlantischen Inseln zu berücksichtigen, da diese häufig sehr gute Hinweise zu submarinen Anomalien bzw. submarinen Funden und Befunden liefern können.

Eine breitgefächerte nationale und internationale Zusammenarbeit unterschiedlicher Projekte und Institutionen ist also anzustreben und letztendlich auch notwendig, um zukünftige, umfassende und weitreichende Forschungsprojekte zum Thema Hanse und Hansezeit im Nordatlantik finanzieren, planen und erfolgreich durchführen zu können.

VII.3. Summery

This investigation presents a comprehensive and critical description of current historical and archaeological knowledge about the development, structure and composition of late Hanseatic seafaring associated with the Shetland Islands, the Faroe Islands and Iceland. The connections of Bremen and Hamburg – as the Hanseatic cities with the highest trade volume on the North Atlantic islands from the 15th to the 17th centuries – is also analysed but in an exceptional view.

The earliest subsumable evidence for the presence of Hanseatic traders in the North Atlantic islands dates on Iceland to the year 1413 and to the year 1415 on the Shetland Islands.¹³¹¹ The trade connections reached their maximum in the 16th century and dissolved slowly during the first half of the 17th century on the Faroe Islands and on Iceland. The Shetlands were visited by Hanseatic merchants until the late 17th century.

The Hanseatic trading system with the local inhabitants on the islands was based on the so-called *Ausreedesystem*, which was a cashless credit system focussed on dried and salted fish. The inhabitants used the fish as payment for commodities like grain, flour, beer, metal goods, salt, cloth or luxury goods such as spices. But also butter, feathers, vaðmal (rough wool cloth), gyrfalcons or sulphur were exported from the North Atlantic islands. The merchants used special trading booths on the islands as some sort of a selling floor and to store their commodities. The coeval use of one booth by diverse merchants of the same Hansa town was quite common. The use of one booth or place by merchants from various cities or regions through different years was also not unusual.¹³¹² This is why there was no trading place, except Kumbaravogur in Iceland¹³¹³, which were exclusively used by merchants of one particular Hansa town.

The concrete amounts of different commodities, which were imported through the Hansa merchants to the islands, are hardly subsumable, and until now only a few sources from Hamburg dating to the 17th century enable some general conclusions.¹³¹⁴

The financial relationship between the particular authorities and the Hansa merchants was structured as follows: The merchants had to apply directly to the Danish King for an annual or multi-year trade licences in order to receive the right to trade at various trading places on Iceland. Early evidences for this licence system can be found during the reign of the Danish King, Christian I., in 1468. The licence system was then revised in 1562 during the reign of Frederik II.

This system enabled a great diversity of merchants from different cities to carry out trade on Iceland during late Hanseatic times. In contrast, a trade monopoly for all Faroe Islands was frequently granted for a couple of years to single merchants, mostly from Hamburg, during most of the 16th century. For the Shetland Islands, which were part of the Scottish Kingdom since 1469, no licences had to be bought by the merchants. Instead, local authorities imposed different variable taxes on Hanseatic traders and their commodities, especially for salt.¹³¹⁵ Furthermore, the Hanseatic ships carried fishing gear, staves and salt, which could be used to conserve fresh fish. But until now, no concrete evidence for a Hanseatic fishing industry around the North Atlantic islands could be verified.¹³¹⁶

¹³¹¹ see Chapter I.4.5.

¹³¹² For a detailed description of booths and their use, see III.3.1.

¹³¹³ Kumbaravogur (*Kummerwage*) was the main trading place of Hamburg on Iceland. See Chapter III.3.1.2.

¹³¹⁴ For conclusions and critical analyses of these sources, see Chapter III.1.2. and III.3.2.

¹³¹⁵ see Chapter I.4.6., III.1.1., III.2.1. and III.3.1.

¹³¹⁶ see Chapter I.4.7.

The annual trading season ranged from March to October and the average size of the merchant ships for the trade with Iceland amounted to 60 *Last* and for the trade with Shetland to 40 *Last*¹³¹⁷. This ratio, is of course, an approximate value; bigger and smaller ships are also traceable. During normal sailing conditions, the ships from Hamburg or Bremen needed approximately 4 weeks to reach Iceland and ca. 2 weeks to reach the Shetlands.

Between 1452 and 1700, at least 24 trading places or regions existed, which were used by Hanseatic merchants in the Shetland Islands (see Appendix B | Tab. III.1.1.). Of these places, 19 can be geographically verified. 12 places can be directly connected to merchants from Bremen and at least 4 places to merchants from Hamburg.¹³¹⁸ The situation on Iceland was quite similar. Here, around 50 places and regions can be found, which were used by Hanseatic merchants from the 15th to the 17th century (see Appendix B | Tab. III.3.1. - B). At least 29 places can be clearly identified. Again, 17 of these places can be connected to merchants from Bremen and in 28 places to merchants from Hamburg.¹³¹⁹

On the Faroe Islands, only Tinganes/Tórshavn can be directly connected to Hanseatic merchants until now.¹³²⁰ It should be mentioned that non-Hanseatic merchants and merchants from other Hansa cities also carried out trade with the Shetland Islands and Iceland as well. These trading activities are examined in Chapter III.1.1.3. and III.3.1.3. The conflicts of the various merchants, especially on Iceland, are also specified here (see Appendix B | Tab. III.3.1. - A).

Between the 1496 and 1702, a minimum of 50 merchants from Bremen, which were involved in trade with Iceland and the Shetland Islands, can be identified (see Appendix B | Tab. II.1.2. - A and B). In contrast, we know the names of at least 960 merchants, skippers and seamen, who were involved in Hamburg's North Atlantic trade between 1543 and 1646. A minimum of 230 people can be connected with trading between Hamburg and the Faroe Islands from 1543 to 1593. At least 690 people can be connected with trading between Hamburg and the Shetland Islands from 1547 to 1646.¹³²¹ Furthermore, at least 45 merchants were connected to trading between Iceland and Hamburg from 1486 to 1626.¹³²²

The number of ships, which sailed from Hamburg to the Faroe Islands between 1543 and 1593, can be estimated to ca. 30 and 1 to 3 ships sailed annually to the Faroe Islands. During the same time, only 1 ship sailed annually from Hamburg to the Shetlands and at least 13 ships sailed from 1543 to 1593 between Hamburg and Shetland.

This number increased up to 15 ships between 1595 and 1602. Trade from Hamburg to the Shetlands reached its highest level between 1616 and 1647. During this period, a total of 101 ships were involved in trade with the Shetlands and up to 7 ships sailed annually to these islands.

In contrast, trade between Hamburg and Iceland reached its climax in the late 16th century. Between 1530 and 1540, an average amount of 5 ships sailed annually from Hamburg to Iceland. This average increased between 1542 and 1564, including up to 15 merchant ships, and from 1580 to 1602 including up to 17 ships.

¹³¹⁷ The German term *Last* (Eng.: load) describes the cargo weight of a ship and is normally converted into tons using a ratio of 1:2, thus 1 *Last* to 2 register tons. In contrast, the *Last* in Bremen, Hamburg and Lübeck (commercial last - Kommerzlast) is converted using a ratio of 1:3 (see Alberti 1957, 389). See also Chapter I.4.6.

¹³¹⁸ see Chapter III.1.1., III.1.1.1., III.1.1.2 and III.1.1.3.

¹³¹⁹ see Chapter III.3.1., III.3.1.1., III.3.1.2. and III.3.1.3.

¹³²⁰ Krambatangi at Trongisvágsfjörður in Suðuroy is another possible trading place, which was probably used by Hanseatic merchants. See Chapter III.2.1.

¹³²¹ This results rest upon two compilations which were compiled by Kurt Piper in 1988. His results predicate on contemporary written sources which can be found in the *Staatsarchiv Hamburg*. See Piper 1988a and Piper 1988b. For critical analyses of the compilations and results see Chapter II.2.3.

¹³²² This number is based on comparisons and analyses made by the author (see Appendix B | Tab. II.2.3. - A).

Between 1591 and 1601, 21 ships travelled from Hamburg to Iceland. Although the Danish King, Christian IV., prohibited trade with Iceland in 1602 for all non-Danish merchants, including the merchants from Hamburg, the trade did not cease. Between 1603 and 1623, an average number of 3 ships travelled annually from Hamburg to Iceland and in 1617 as well as in 1618, 7 ships sailed on this route (see Chapter III.3.1. Diagram VII).¹³²³

The archaeological examination of late Hanseatic times for the North Atlantic islands focussed until now on land finds. The potential of maritime or submarine finds of this period was scientifically evaluated only in a minor way. This is indeed surprising, considering the fact that Hanseatic and non-Hanseatic trade was a maritime trade based on ships and therefore was strongly connected to marine areas. The present study represents a combined and integrated evaluation and analysis of terrestrial and maritime finds of this period, including an integration of contemporary written sources, and provides groundwork for this theme.

The main group of terrestrial archaeological finds on the North Atlantic islands and of Hanseatic origin are ceramics. At least at 8 former trading places – Lerwick, Scalloway, Krambatangi, Tinganes, Gasir, Gautavík, Reykjavík and Rif – archaeological finds with a Hanseatic origin were found. Extensive archaeological research was carried out at Krambatangi on the Faroe Islands, at Scalloway on the Shetland Islands and at Gásir as well as Gautavík on Iceland. The finds from Lerwick (Shetland), Tinganes (Faroe Island), Reykjavík and Rif (both Iceland) must be seen as single and/or stray finds without clear archaeological contexts. Furthermore, until now only two submarine ceramic finds with a Hanseatic origin were recovered within the Shetlands and were neither found on Iceland nor on the Faroe Islands (see Appendix A - Catalogue). Unfortunately, ceramics like pots, plates, cook ware, etc. are hardly documented in the contemporary sources.

The only concrete wreck find with a Hanseatic origin known so far is the *Gran Grífon*, which foundered in 1588 at Fair Isle (Shetland).¹³²⁴ This wreck is also the oldest known wreck in the Shetlands. Other excavated wrecks in the Shetlands, which date before 1700, include the *De Haan* (1640), *Lastdraeger* (1653) and *Kennermerland* (1664), all three of Dutch origin, and also the *Wrangels Palais* (1687) of Danish/Swedish origin. Furthermore, two unnamed wrecks from 1680 and 1694 were also recovered.¹³²⁵ The oldest known and excavated wreck find at Iceland is the Dutch *Melkmeyt/Melkeid*, which foundered in 1659.¹³²⁶ At the Faroe Islands, no wrecks or ship losses, which date before 1700, have been archaeologically researched until now.¹³²⁷ In contrast to this relatively small archaeological output, extensive knowledge exists about ship losses and wrecks around the islands.

The present study specifically examines around 111 ship losses from 1499 to 1705 in the waters around the Shetlands.¹³²⁸ The study also provides an overview about the ship losses at this time around Iceland and the Faroe Islands. At least 2 Dutch merchant ships were lost at Iceland before 1700; the *Melkmeyt/Melkeid* (1659) and the *Wapen van Amsterdam* (1667).¹³²⁹ For the Faroe Islands, at least 8 ship losses from 1523 to 1687 are known.¹³³⁰

¹³²³ The listed numerical ratios are of course minimum values and approximated values. Therefore, these values do not show absolute numbers but tendencies. See Chapter II.2.1., II.2.2. and II.2.3.

¹³²⁴ for Details, see Appendix A - Catalogue.

¹³²⁵ see Chapter V.2.2.

¹³²⁶ see Chapter V.4.2.

¹³²⁷ see Chapter V.3.2.

¹³²⁸ for Shetland, see Chapter VI.2. and also Appendices B | Tab. VI.2. - A/B/C and Appendices D | Tab. 4 and Tab. 5.

¹³²⁹ for further details, see Chapter V.4.2.

¹³³⁰ see Chapter V.3.2. Tab. 3.

A separate evaluation of definite Hanseatic ship losses, which are traceable around the islands, is also compiled in this study.¹³³¹ At least 10 Hanseatic ship losses can be found for the Shetland Islands (see Chapter VI.2. Tab. 6), as well as at least 3 Hanseatic ship losses for Iceland and 1 Hanseatic ship loss for the Faroe Islands (see Chapter VI.6. Tab. 12 and Chapter V.4.2. Tab. 4). The description of the maritime archaeological potential of several Hanseatic trading places based on contemporary sources, archaeological finds and natural marine circumstances is presented here in detail for 19 former trading places in the Shetland Islands.¹³³² A less detailed examination of the maritime archaeological potential of Hanseatic trading places on the Faroe Islands and Iceland, based on the same facts, can be found as an Excursus in Chapter VI.6. and Chapter VI.7. The present study is a current, critical and comprehensive evaluation concerning the archaeological and historical perceptions about seafaring - especially Hanseatic seafaring - from the 15th to the 17th century around the Shetland Islands, Faroe Islands and Iceland. It can be used as a standard for further researches endeavours in this area and for this time period. Due to the definition of the potential of various places and shallow water areas in the islands for maritime archaeological surveys, the study also serve as groundwork for further archaeological research projects.

¹³³¹ for Shetland, see Chapter VI.3. and Chapter V.2.2. Tab. 2. For Faroe Islands, see Chapter VI.6. Tab. 12 and for Iceland, see Chapter V.4.2. Tab. 4 and Tab. 5.

¹³³² see Chapter VI.4. The method to categorise the trading places and further details about survey methods are described in Chapter I.3. and Chapter VI.4.1. to VI.4.4.

Abbildungen

Abbildung 1: nach Gardiner/Mehler 2010, 348, Fig. 4.3.

Abbildung 2: nach Campbell et al 2010, 11, Illus. 14.

Abbildung 3: nach Campbell et al 2010, 12, Illus. 17.

Abbildung 4: nach Mehler et al 2012, 10, Illus. 10.

Abbildung 5: Martin 1998, 36, Fig. 19.

Abbildung 6: Martin 1998, 44, Fig. 28.

Abbildung 7: nach Gardiner/Mehler 2013, 5, Map. 1.1.

Abbildung 8: nach Gardiner et al 2011, 6, Illus. 3.

Abbildung 9: Capelle 1982, 92, Abb. 56.

Abbildung 10: nach Ólafsson/Larsen 2005, 7.

Abbildung 11: siehe Karte unter <http://maps.nls.uk/coasts/chart/175> (Stand April 2017).

Abbildung 12: Goodlad 2014a (unpubl.), 11, Fig. 8.

Karten

Die Karten I bis XXVII, die in Anhang C einsehbar sind, wurden durch Philipp Grassel erstellt. Die geographischen und bathymetrischen Datengrundlagen für diese Karten finden sich, frei zugänglich, unter OpenStreetMapData (<http://openstreetmapdata.com/>) und EMODnet - European Marine and Observation Data Network (<http://portal.emodnet-bathymetry.eu/mean-depth-rainbow-colour-ramp-no-land-data>) [Stand April 2017].

Quellensammlungen

Annales Islandici:

Íslenzkir Annálar sive Annales Islandici ab anno Christi 803 ad annum 1430
(Hanfiæ 1847).

Ballantyne/Smith 1994:

J.H. Ballantyne/B. Smith (Eds.) Shetland Documents 1580-1611 (Lerwick 1994).

Ballantyne/Smith 1999:

J.H. Ballantyne/B. Smith (Eds.) Shetland Documents 1195-1579 (Lerwick 1999).

DI II: Diplomatarium Islandicum. Annad Bindi 1253-1350 (Kaupmannahöfn 1893).

DI IV: Diplomatarium Islandicum. Sjötta Bindi 1245-1491 (Reykjavík 1900-1904).

DN VI.2: Diplomatarium Norvegicum. Sjette Samling. Anden Halvdel (Christiania 1864).

Donaldson 1954:

G. Donaldson (Ed.) Court Book of Shetland, 1602-1604 (Edinburgh 1954).

Donaldson 1991:

G. Donaldson (Ed.) Court Book of Shetland, 1615-1629 (Edinburgh 1991).

HR I.1: Die Recessé und andere Akten der Hansetage von 1256 bis 1430. Erster Band
(Leipzig 1870).

HR I.6: Die Recessé und andere Akten der Hansetage von 1256-1430. Band 6 (Leipzig 1889).

HR II.1: Hanserecesse von 1431 bis 1476. Erster Band (Leipzig 1876).

HR II.6: Hanserecesse von 1431 bis 1476. Sechster Band (Leipzig 1890).

HR III.1: Hanserecesse von 1477 bis 1530. Erster Band (Leipzig 1881).

HR III.2: Hanserecesse von 1477 bis 1530. Zweiter Band (Leipzig 1883).

HR III.3: Hanserecesse von 1477 bis 1530. Dritter Band (Leipzig 1888).

HR III.4: Hanserecesse von 1477 bis 1530. Vierter Band (Leipzig 1890).

HR III.7: Hanserecesse von 1477 bis 1530. Siebenter Band (Leipzig 1905).

HUB VI: Hansisches Urkundenblatt. Sechster Band. 1415-1433 (Leipzig 1905).

Nachschlagewerke, historische Reiseberichte und Landesbeschreibungen

Blefken 1607:

Dithmar Blefken, *Islandia, sive popularum et mirabilium, quae in ea insula reperiuntur, accuratior description, cui de Groenlandia sub finem quaedam adiecta* (Leiden 1607).

Bullen 1667:

Christian Bullen, *Eines Seefahrenden Journal Oder Tag-Register/ Was auff der Schiffarth nach der Nordt-See und denen Insuln Groenlandt und Spitzbergen täglich vorgefallen Im Jahr Christi 1667. Worin außführlich der Wallfisch-Fang deren Arth und Natur/ auch andere in der See vorgefallene wunderbahre Sachen eygentlich und natürlich beschrieben werden* (Bremen 1667).

Brand 1701; reprint 1883:

John Brand, *A Brief Description of Orkney, Zetland, Pightland-Firth & Caithness. Wherein, After a short Journal of the Author's Voyage thither, These Northern Places are first more Generally Described; Then a Particular View is given of the several Isles thereto belonging, Togheter with an Account of what is most Rare and Remarkable therein: with the Author's observes thereupon* (1701; reprint Edinburgh 1883).

Brockhaus 6 (1988):

Brockhaus Enzyklopädie, Band 6 (Mannheim 1988).

Brockhaus 8 (1989):

Brockhaus Enzyklopädie, Band 8 (Mannheim 1989).

Debes 1673:

Lucas Jacobson Debes, *Færoæ & Færoa reserata. Det er Færøernis oc færøeske Indbyggeris beskrivelse, udi hvilcken føris til liuset adskillige naturens hemeligheder, oc nogle antiqviteter, som her til dags udi mørcket hafve været indelugt, oc nu her opladis/ alle curieuse til velbehagelighed* (Kopenhagen 1673).

Duden 2004:

Duden. *Die Deutsche Rechtschreibung*, Band 1 ²³(Berchtesgarden 2004).

Fabicius 1616:

David Fabricius, *Van Jsslandt und Grönlandt. Eine korte beschryuinge uth wahrhafften Scribenten mit ulyte colligertet unde in eine richtige Ordnung vorfahet* (Erschienen 1616, keine Angaben zum Verleger oder Druckort).

Gebauer/Krenz 1994:

J. Gebauer/E. Krenz, *Marine Enzyklopädie* (Leipzig 1994).

Gliemann 1824:

Theodor Gliemann, *Geographische Beschreibung von Island* (Altona 1824).

Hibbert 1822:

Samuel Hibbert, *A description of the Shetland Islands, comprising an account of their Geology, Scenery, Antiquities and Superstitions* (Edinburgh 1822).

Horrebow 1785:

Niels Horrebow, *The natural history of Iceland, containing a particular and accurate account of the different soils, burning mountains, minerals, vegetables, metals, stones, beasts, birds, and fishes. Together with the disposition, customs, and manner of living of the inhabitants. Interspersed with an account of the island, by Mr. Anderson, to which is added, a meteorological table, with remarks* (engl. Übersetzung des dänischen Originals, London 1785).

Jónsson 1593:

Arngrímur Jónsson (Arngrimum Jonam), *Brevis commentarius de Islandia; quo scriptorum de hac insula errores deteguntur et extraneorum quorundam conviciis, ac calumniis, quibus Islandis liberius insultare solent, occoritur* (Kopenhagen 1593).

Jónsson 1612:

Arngrímur Jónsson, *Anatome Blefkeniana* (Hólar 1612).

Jónsson 1614:

Arngrímur Jónsson, *Crymogaea sive rerum Islandicarum libri III* (Hamburg 1614).

Kay 1680:

James Kay, *A Discription of Dunrossness* (1680), in: J. Bruce (Ed.) *Discription of ye Country of Zetland* (Edinburgh 1908) 30-48.

Landt 1810:

Jørgen Landt, *A description of the Faroe Islands, containing an account of their situation, climate, and productions, together with the manners and customs of the inhabitants, their trade etc.* (engl. Übersetzung des dänischen Originals, London 1810).

LMA III (1986):

Lexikon des Mittelalters, Band III (1986 München).

LMA V (1991):

Lexikon des Mittelalters, Band V (1991 München).

LMA VI (1993):

Lexikon des Mittelalters, Band VI (1993 München).

LMA VII (1995):

Lexikon des Mittelalters, Band VII (1995 München).

Løvenørn 1787:

Poul Løvenørn, Description of a new improved chart of the Islands of Shetland to which are annexed three copper plates with the appearances of the land and a special chart of Valey-Sound a harbour on that coast (Copenhagen 1787).

Løvenørn 1788:

Poul Løvenørn, Beskrivelse over den iislandske Kyst og de der værende Havne fra Fugle-Skiærene og til Stikkelsholm i Brede-Bugten med forköaring over deres indseiling (Kiöbenhavn 1788).

Løvenørn 1818:

Poul Løvenørn, Beskrivelse over den iislandske Kyst og de der værende Havne. Henhörende til Kaartet No. 2 over Kysten fra Sennfields-Jokelen til Kap-Nord samt til Kaartet No. 3. Over Skagestrands Bugt (Kiöbenhavn 1818).

Løvenørn 1821:

Poul Løvenørn, Beskrivelse over den iislandske Kyst og de der værende Havne. Henhörende til Kaartet No. 4 over Nordkysten fra Skaga-Fjord til Kap-Langanæs og Östkysten derfra need til Mule-Havn (Kiöbenhavn 1821).

Løvenørn 1822:

Poul Løvenørn, Beskrivelse over den iislandske Kyst og de der værende Havne. Henhörende til Kaartet No. 5 over Östkysten fra Hierads-Floin-Bugt til Ingolfs-Höfde-Huk, samt til Kaartet No. 6. Over Sydkysten fra Ingolfs-Höfde-Huk til Kap Reikianæs tilligemed Fugle-Skiærene (Kiöbenhavn 1822).

Martens 1675:

Friderich Martens, Spitzbergische oder grönländische Reisebeschreibung, gethan im Jahr 1671. Aus eigener Erfahrung beschrieben, die dazu erforderte Figuren nach dem Leben selbst abgerissen (so hierbey in Kupffer zu sehen) und jetzo durch den Druck mitgetheilet (Hamburg 1675; reprint Hamburg 2012).

Norman 1584:

Robert Norman, The Safegard of Sailors, or Great Rutter. Containing the Courses, Distances, Depths, Soundings, Floudes and Ebbes with the markes for the entrings of sundries, harboroughs both of England, Fraunce, Spaine, Ireland, Flaunders, and the soundes of Denmarke, with other necessaire Rules of common Nauigation: Translated out of Dutch into English, by Robert Norman, Hydrographer (London 1584).

Olafsson/Pálsson 1772:

Eggert Olafsson/Bjarni Pálsson (Eggert Olafsens/Biarne Povelsens), Reise igiennem Island, foranstaltet af Videnskabernes Sælskab i Kiöbenhavn (Gorøe 1772).

Peerse 1594:

Gories Peerse, Van Ysslandt, Wat vor Egeschop, wunder undt ardt des Volckes, der Deertte Vögel und Vische, darsülest gefunden werden. Geschreben dörch einen gebaren Ysslander, und dörch deyennen, so Jaerlikes yn Ysslandt handeln. Gedrucket im Jare 1594 (Hamburg 1594).

Piper 1986:

K. Piper, Verzeichnis der Tätigen Mitglieder der St. Annen-Brüderschaft der Islandfahrer zu Hamburg, 1500–1657, unpubliziert. Staatsarchiv Hamburg, StAH 741-2. Genealogische Sammlungen, Sig. 59–4.

Piper 1988a:

K. Piper, Verzeichnis der Hamburger Färoerfahrer 1543–1593, unpubliziert. Staatsarchiv Hamburg, StAH 741-2. Genealogische Sammlungen, Sig. 59–5.

Piper 1988b:

K. Piper, Verzeichnis der Hamburger Shetland-(Hitland-) Fahrer 1547–1646, unpubliziert. Staatsarchiv Hamburg, StAH 741-2. Genealogische Sammlungen, Sig. 59–6.

Register R.S. Bruce:

Wreckregister of Robert Stuart Bruce, unpubliziert. Einsehbar in Shetland Archive. Lerwick/UK

Smith 1670:

John Smith, A Discription of the Island of Shetland and the fishing thereabout (1670), in: W. Macfarlane (Ed.) Geographical Collections relating to Scotland, vol. 3 (Edinburgh 1908) 60-65.

Svabo 1976.:

Jens Christian Svabo, Indberetninger fra en Reise i Færø 1781 og 1782 (Nachdruck Kopenhagen 1976).

Taylor 1980:

A.B. Taylor, Alexander Lindsay: A Rutter of the Scottish Seas, circa 1540: abridged version of a manuscript (London 1980).

Wahrig-Burfeind 2009:

R. Wahrig-Burfeind (Ed.) Wörterbuch der deutschen Sprache ²(München 2009).

Forschungsliteratur

Achelis 1937:

T.O. Achelis, Zur Biographie des Lucas von Cöllen, ZHG, 36, 1937, 168-169.

Adams 2013:

J. Adams, A maritime Archaeology of Ships. Innovation and social change in medieval and early modern Europe (Oxford 2013).

Alberti 1957:

H.J. v. Alberti, Mass und Gewicht. Geschichtliche und tabellarische Darstellungen von den Anfängen bis zur Gegenwart (Berlin 1957).

Ansorge 2005a:

J. Ansorge, Der Warentransport auf dem Landweg, in: H. Jöns/F. Lüth (Eds.), Archäologie unter dem Straßenpflaster. 15 Jahre Stadtkernarchäologie in Mecklenburg-Vorpommern (Schwerin 2005) 153-154.

Ansorge 2005b:

J. Ansorge, Handel mit Natursteinen und mineralischen Rohstoffen, in: H. Jöns/F. Lüth (Eds.), Archäologie unter dem Straßenpflaster. 15 Jahre Stadtkernarchäologie in Mecklenburg-Vorpommern (Schwerin 2005) 129-134.

Arge 2007:

S.V. Arge, Marinarkæologi på Færøerne Fund, forvaltning og udfordringer, in: M. Hahn-Pedersen (Ed.) Havets kulturarv. De nordiske maritime museers arbejds møde i Torshavn (Esbjerg 2007) 55-69.

Arge et al 2005:

S.V. Arge et al, Viking and Medieval Settlement in the Faroes. People, Place and Environment, Human Ecology, 2005, 33.5, 597-620.

Arge/Mehler 2012:

S.V. Arge/N. Mehler, Adventures far from home. Hanseatic Trade with the Faroe Islands, in: H. Harnow/D. Cranstone/P. Belford/L. Madsen-Höst (Eds.) Across the North Sea. Later Historical Archaeology in Britain and Denmark, c. 1500-2000 A.D. (Odense 2012) 175-186.

Armit/Ralston 1997:

I. Armit/B.M. Ralston, The Iron Age, in: K.J. Edwards/I.B.M. Ralston (Eds.) Scotland: Environment and Archaeology, 8000 BC - AD 1000 (Chichester 1997) 169-194.

Arneborg 2003:

J. Arneborg, Norse Greenland: Reflections on Settlement and Depopulation, in: J.H. Barrett (Ed.) Contact, Continuity and Collapse. The Norse Colonization of the North Atlantic (Turnhout 2003) 163-182.

Auge 2014:

O. Auge (Ed.) Hansegeschichte als Regionalgeschichte. Beiträge einer internationalen und interdisziplinären Winterschule in Greifswald vom 20. bis 24. Februar 2012 (Frankfurt/Main 2014).

Auer/Maarleveld 2014:

J. Auer/T.J. Maarleveld (Eds.), The Gresham Ship Project. A 16th-Century Merchantman wrecked in the Princes Channel, Thames Estuary. Vol. I. Excavation and Hull Studies (Oxford 2014).

Baasch 1889:

E. Baasch, Die Islandfahrt der Deutschen. Namentlich der Hamburger vom 15. bis 17. Jahrhundert (Hamburg 1889).

Baasch 1894:

E. Baasch, Hamburgs Seeschiffahrt und Waarenhandel vom Ende des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts, ZHG, 9, 1894, 295-420.

Baasch 1899:

E. Baasch, Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik (Hamburg 1899).

Baasch 1910:

E. Baasch, Ein Verzeichnis der hamburgischen Kauffahrteiflotte vom Jahre 1672, ZHG, 15, 1910, 39-52.

Bäcklund 2001:

J. Bäcklund, War or Peace? The Relations between the Picts and the Norse in Orkney, Northern Studies, 36, 2001, 33-47.

Baird 2003:

R.N. Baird, Shipwrecks of the North of Scotland (Edinburgh 2003).

Ballin Smith 2007:

B. Ballin Smith, Norwick. Shetland's first Viking settlement?, in: B. Ballin-Smith/S. Taylor/G. Williams (Eds.) West over Sea. Studies in Scandinavian Sea-Borne Expansion and Settlement before 1300 (Leiden 2007) 287-298.

Barrett 2003:

J.H. Barrett (Ed.) Contact, Continuity and Collapse. The Norse Colonization of the North Atlantic (Turnhout 2003).

Barrett/Orton 2016:

J.H. Barrett/D.C. Orton (Eds.) Cod and Herring. The archaeology and history of medieval sea fishing (Oxford 2016).

Behr 1993:

K. Behr, *Inland. Reiseführer mit Landeskunde* ²(Frankfurt/Main 1993).

Belasus 2014:

M. Belasus, *Tradition und Wandel im neuzeitlichen Klinkerschiffbau der Ostsee am Beispiel der Schiffsfunde Poel 11 und Hiddensee 12 aus Mecklenburg-Vorpommern*. Dissertation Universität Rostock (Rostock 2014).

Beni-Sadr et al 2017 (unpubl.):

N. Beni-Sadr/S. Claeys/J. Enzmann/F. Wilkes, *Archaeology in Murky Waters. The 2015 Field School of the MAP and AMLA*. *Nachrichtenblatt Arbeitskreis Unterwasserarchäologie - NAU* - (eingereicht).

Bigelow 1989:

G.F. Bigelow, *Life in Medieval Shetland. An archaeological Perspective*, *Hikuin*, 15, 1989, 183-192.

Bigelow 1992:

G.F. Bigelow, *Issues and Prospects in Shetland Norse Archaeology*, in: C.D. Morris/D.J. Rackham (Eds.) *Norse and later settlement and subsistence in the North Atlantic* (Glasgow 1992) 9-32.

Bill 2002:

J. Bill, *The Cargo Vessels*, in: L. Berggren/N. Hybel/ A. Landen (Eds.) *Cogs, Cargoes, and Commerce: Maritime Bulk Trade in Northern Europe, 1150-1400* (Toronto 2002) 92-112.

Bippen 1890/91:

W. von Bippen, *Die Aufnahme Bremens in die Hanse*, *HGbl*, 19, 1890/91, 153-158.

Bolland 1960:

J. Bolland, *Hamburgische Bursparken. 1346 bis 1594. Mit Nachträgen bis 1699*, Teil I. und II. (Hamburg 1960).

Bödl/Vollmer/Zernack 2014:

K. Bödl/A. Vollmer/J. Zernack (Eds.) *Isländersagas. Die Neuübersetzung* (Frankfurt 2014).

Bound/Sharpe 1995:

M. Bound/T. Sharpe, *The wreck of the Danish man-of-war Wrangels Palais (1687) off Bound Skerry in the Out Skerries (Shetland Islands)* in: M. Bound (Ed.) *The Archaeology of Ships of War* (Oswestry 1995) 45-51.

Bracker 1989a:

J. Bracker (Ed.) *Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos*. Band I und II (Hamburg 1989).

Bracker 1989b:

J. Bracker, Hamburgs Weg zur Hansestadt, in: J. Bracker (Ed.) Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos. Band I und II (Hamburg 1989) 241-245.

Brandt 2003:

A. v. Brandt, Werkzeug des Historikers. Eine Einführung in die Historischen Hilfswissenschaften ¹⁶(Stuttgart 2003).

Brinner 1913:

L. Brinner, Die deutsche Grönlandfahrt (Berlin 1913; reprint Bremen 2013).

Brood 2007:

P. Brood, The German Hanse; a medieval European organisation?, in: H. Brand (Ed.) The German Hanse in Past & Present Europe (Groningen 2007) 29-48.

Brück 1998:

Th. Brück, Zur Entwicklung und Bedeutung von Kooperationen der Schiffer und Bootsleute vom ausgehenden 15. bis zum beginnenden 17. Jh., in: H. Wernicke/N. Jörn (Eds.) Beiträge zu hansischen Kultur-, Verfassungs- und Schiffahrtsgeschichte, Hansische Studien X (Weimar 1998) 181-199.

Bruijn/Gaastra/Schöffner 1979a:

J.R. Bruijn/F.S. Gaastra/I. Schöffner (Eds.) Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th centuries, vol. I, Introductory volume (Den Haag 1979).

Bruijn/Gaastra/Schöffner 1979b:

J.R. Bruijn/F.S. Gaastra/I. Schöffner (Eds.) Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th centuries. Vol. III. Home-bound voyages from Asia and the Cape to the Netherlands (1597-1795) (Den Haag 1979).

Butler 1989:

S. Butler, Steatite in Norse Shetland, Hikuin, 1989, 15, 193-206.

Campbell et al 2010:

J. Campbell/E. Elvestad/M. Gardiner/N. Mehler, A Report on Preliminary Work on Papa Stour, Shetland, OITIS. Field Report no. 1, 2010.

Capelle 1982:

T. Capelle, Untersuchungen auf dem mittelalterlichen Handelsplatz Gautavík, Island (Köln 1982).

Capelle 1987:

T. Capelle, Die Eroberung des Nordatlantik (Neumünster 1987).

Castleden 1992:

R. Castleden, Neolithic Britain. New Stone Age sites of England, Scotland and Wales (London 1992).

Christensen/Steusloff 2012:

A.E. Christensen/W. Steusloff, Das Ebersdorfer Schiffmodell. Ein authentisches Sachzeugnis des spätmittelalterlichen Schiffbaus in Nordeuropa (Altenburg 2012).

Church et al 2013:

M.J. Church et al, The Vikings were not the first colonizers of the Faroe Islands, Quaternary Science Reviews, 2013, 77, 228-232.

Clarke 2006:

A. Clarke, Stone Tools and the Prehistory of the Northern Isles (Oxford 2006).

Coolen/Mehler 2014:

J. Coolen/N. Mehler (Eds.) Excavations and Surveys at the Law Thing Holm, Tingwall, Shetland. An Iron Age settlement and medieval assembly site (Oxford 2014).

Crawford 1983:

B.E. Crawford, The Pledging of the Islands in 1469: the historical Background, in: D.J. Withrington (Ed.) Shetland and the Outside World. 1469-1969 (Oxford 1983) 32-49.

Crawford/Smith 1990:

B.E. Crawford/B. Smith, Papa Stour, Biggings, (Walls and Sandness Parish), Norse house site Shetland, Discovery and Excavation in Scotland, 1990, 47.

Crawford/Ballin Smith 2003:

B.E. Crawford/B. Ballin Smith, The Biggings, Papa Stour (Walls & Sandness parish), medieval and later farmstead, Discovery and Excavation in Scotland, 4, 2003, 120.

Crumlin-Pedersen 2003:

O. Crumlin-Pedersen, Die Bremer Kogge – ein Schlüssel zur Geschichte des Schiffbaus im Mittelalter, in: G. Hoffmann/U. Schnall (Eds.) Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie (Altenburg 2003) 256-271.

Crumlin-Pedersen 2004:

O. Crumlin-Pedersen, Nordic Clinker Construction, in: F. Hocker/Ch. Ward (Eds.) The Philosophy of Shipbuilding. Conceptual approaches to the study of wooden ships (USA 2004) 37-64.

Deggim 1999:

Ch. Deggim, Zur Seemannsarbeit in der Handelsschiffahrt Norddeutschlands und Skandinaviens vom 13. bis zum 17. Jahrhundert, HGbl, 117, 1999, 1-37.

Deggim 2005:

Ch. Deggim, Hafenleben im Frühen Mittelalter. Seehandel und Arbeitsregelungen in Hamburg und Kopenhagen vom 13. bis zum 17. Jahrhundert (Altenburg 2005).

Dollinger 2012:

P. Dollinger, Die Hanse ⁶(Stuttgart 2012).

Donaldson 1983:

G. Donaldson, The Scots Settlement in Shetland, in: D.J. Withrington (Ed.) Shetland and the Outside World. 1469-1969 (Oxford 1983) 8-19.

Edvardsson 2015:

R. Edvardsson, The Strákatangi Whaling Project in Strandasýsla: An Archaeological Site in the Westfjords, in: X. Irujio/V.G. Miglio (Eds.) Basque Whaling in Iceland in the XVII century, Legal Organization, Cultural Exchange and Conflicts of the Basque Fisheries in the North Atlantic (Santa Barbara 2015) 319-344.

Edvardsson/Egilsson 2011:

R. Edvardsson/A.Þ. Egilsson, Archaeological assessment of selected submerged sites in Vestfirðr, *Archaeologia Islandica*, 9, 2011, 9-28.

Ehrenberg 1899:

R. Ehrenberg, Aus der hamburgischen Handelsgeschichte, *ZHG*, 10, 1899, 1-40.

Einarsson 1993:

B.F. Einarsson, Mjaltastúlkan í Gígnum, *Árbók. Hins Íslanzka Fornleifafélags*, 1993, 129-148.

Einarsson 2001:

L. Einarson, *Kronan* (Kalmar 2001).

Ellmers 1983/84:

Von der Schiffslände zum Hafenbecken. Hafenbautechnik an der Nord- und Ostsee von den Anfängen bis zum ausgehenden Mittelalter, *Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft*, 40, 1983/84, 5-19.

Ellmers 2002:

Mittelalterliche Koggensiegel - ein Diskussionsbeitrag, in: K. Elmshäuser (Ed.) Häfen, Schiffe, Wasserwege. Zur Schifffahrt des Mittelalters (Hamburg 2002) 160-164.

Ellmers 2003:

D. Ellmers, Alltag auf Koggen – nach Bildern, Funden und Texten, in: G. Hoffmann/U. Schnall (Eds.) *Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie* (Altenburg 2003) 162-193.

Ellmers 2010:

D. Ellmers, Koggen kontrovers, HGbl, 128, 2010, 113-140.

Ellmers 2014:

D. Ellmers, Kogge und Holk als Schiffe der Hanse, in: M. Hundt/J. Lokers (Eds.) Hanse und Stadt: Akteure, Strukturen und Entwicklungen im regionalen und europäischen Raum. Festschrift für Rolf Hammel-Kiesow zum 65. Geburtstag (Lübeck 2014) 53-68.

Elmshäuser 2007:

K. Elmshäuser, Geschichte Bremens (München 2007).

Elvestad/Nitter/Selsing 2009:

E. Elvestad/M. Nitter/L. Selsing, Tverrfaglig innfallsvinkel til verneprognoser og vernestrategi for maritime kulturminner knyttet til anløpsplasser og leder fra jernalder og middelalder, in: M. Nitter/E.S. Pedersen (Eds.) Tverrfaglige perspektiver (Stavanger 2009) 131-188.

Eggert 2008:

M.K.H. Eggert, Prähistorische Archäologie. Konzepte und Methoden ³(Tübingen 2008).

Englert 2015:

A. Englert, Archaeological research on cargo vessels in Danish water 1000-1250, in: A. Englert, Large Cargo Ships in Danish Waters 1000-1250. Evidence of specialised merchant seafaring prior to the Hanseatic Period (Roskilde 2015) 55-76.

Entholt/Beutin 1937:

H. Entholt/L. Beutin, Bremen und Nordeuropa (Weimar 1937).

Enzmann/Wilkes 2016:

J. Enzmann/F. Wilkes, How to document a wreck you barely see? Advantages of Structure from Motion in waters with visibility of less than one meter, *Skyllis*, 16.1, 2016, 4-8.

Ewe 1998:

H. Ewe, Die Seekarten des Mittelalters. Ankommen – Verbreitung – Bedeutung, in: H. Wernicke/N. Jörn (Eds.) Beiträge zur hansischen Kultur-, Verfassungs- und Schiffahrtsgeschichte (Weimar 1998) 201-206.

Falk/Mührenberg 1997:

A. Falk/D. Mührenberg, Das Lübecker Kolloquium 1995 – Zusammenfassung und Ausblick, in: M. Gläser (Ed.) Lübecker Kolloquium zur Stadtarchäologie im Hanseraum I. Stand, Aufgaben und Perspektiven (Lübeck 1997) 493-498.

Faltings 2011:

J.I. Faltings, Föhrer Grönlandfahrt im 18. und 19. Jahrhundert (Amrum 2011).

Ferguson 1988:

D.M. Ferguson, Shipwrecks of Orkney, Shetland and Pentland Firth (Devon 1988).

Fliedner 2003:

S. Fliedner, Ein Jahrhundertfund in der Weser, in: G. Hoffmann/U. Schnall (Eds.) Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie (Altenburg 2003) 44-51.

Floren/Wilhelm/Waldbrenner 2004:

G. Floren/R. Wilhelm/M. Waldbrenner, Mischgastauchen, in: H. Dederichs/G. Floren/M. Waldbrenner/R. Wilhelm, Handbuch: Technisches Tauchen (Cham 2004) 77-94.

Focke 1916: J. Focke,

Das Seefahrtenbuch des Brüning Rulves, BJ, 26, 1916, 91-144.

Förster 2009:

T. Förster, Große Handelsschiffe des Spätmittelalters. Untersuchungen an zwei Wrackfunden des 14. Jahrhunderts vor der Insel Hiddensee und der Inseln Poel (Altenburg 2009).

Forstreuter 1967:

K. Forstreuter, Zu den Anfängen der Hansischen Islandfahrt, HGbl, 85, 1967, 111-119.

Friedland 1960:

K. Friedland, Hamburger Englandfahrer. 1512-1557, ZHG, 46, 1960, 1-44.

Friedland 1973:

K. Friedland, Der hansische Shetlandhandel, in: K. Friedland (Ed.) Stadt und Land. In der Geschichte des Ostseeraums (Lübeck 1973) 66-79.

Friedland 1983:

K. Friedland, Hanseatic Merchants and their Trade with Shetland, in: D.J. Withrington (Ed.) Shetland and the Outside World. 1469-1969 (Oxford 1983) 86-95.

Friedland 1995a:

K. Friedland, Der Hansische Shetlandhandel, in: A. Graßmann/R. Hammel-Kiesow/H.-D. Loose (Eds.) Klaus Friedland. Mensch und Seefahrt zur Hansezeit (Köln 1995) 190-205.

Friedland 1995b:

K. Friedland, Schiff und Besatzung. Seemännische Berufsgemeinschaften im spätmittelalterlichen Nordeuropa, in: A. Graßmann/R. Hammel-Kiesow/H.-D. Loose (Eds.) Klaus Friedland. Mensch und Seefahrt zur Hansezeit (Köln 1995) 256-267.

Fridriksson/Vésteinsson 2003:

A. Fridriksson/O. Vésteinsson, Creating a Past: A Historiography of the Settlement of Iceland, in: J.H. Barrett (Ed.) Contact, Continuity and Collapse. The Norse Colonization of the North Atlantic (Turnhout 2003) 139-162.

Fritze 1983:

K. Fritze, Frühphasen der Entwicklung Rostocks und Stralsunds, LSAK, 7, 1983, 119-124.

Fritze 1998:

K. Fritze, Der Hafen zur Hansezeit als ökonomisch-technisches und soziales Ensemble, in: H. Wernicke/N. Jörn (Eds.) Beiträge zur hansischen Kultur-, Verfassungs- und Schiffahrtsgeschichte (Weimar 1998) 101-114.

Gabrielsson 1982:

P. Gabrielsson, Die Zeit der Hanse. 1300-1517, in: H.-D. Loose (Ed.) Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner. Band I, Von den Anfängen bis zur Reichsgründung (Hamburg 1982) 101-190.

Gaimster 2006:

D. Gaimster, The Historical Archaeology of Pottery Supply and Demand in the Lower Rhineland, AD 1400-1800. An archaeological study of ceramic production, distribution and use in the city of Duisburg and its hinterland (Oxford 2006).

Gaimster 2011:

D. Gaimster, Archaeology of a Trade Network: Hanseatic League. 1200-1500 AD., in: M. Carver/J. Klápště (Eds.), The Archaeology of Medieval Europe, Vol. 2. Twelfth to Sixteenth centuries (Aarhus 2011) 340-350.

Gaimster 2014:

D. Gaimster, The Hanseatic Cultural Signature: Exploring Globalization on the Micro-Scale in Late Medieval Northern Europe, European Journal of Archaeology, 17/1, 2014, 60-81.

Gardiner 2016:

M. Gardiner, The character of commercial fishing in Icelandic waters in the fifteenth century, in: Cod and Herring. The archaeology and history of medieval sea fishing (Oxford 2016) 80-90.

Gardiner et al 2011:

M. Gardiner/C. Graham/N. Mehler, Survey of Archaeological Remains at Svínanes, Reykhólahreppur, Iceland, OITIS. Field Report no. 2, 2011.

Gardiner/Mehler 2007:

M. Gardiner/N. Mehler, English and Hanseatic Trading and Fishing Sites in Medieval Iceland: Report on Initial Fieldwork, Germania, 85, 2007, 385-427.

Gardiner/Mehler 2010:

M. Gardiner/N. Mehler, The Hanseatic trading site at Gunnister Voe, Shetland, Post-Medieval Archaeology, 44/2, 2010, 347-349.

Gardiner/Mehler 2013:

M. Gardiner/N. Mehler, On the Verge of Colonialism. English and Hanseatic Trade in the North Atlantic Islands, in: P.E. Pope/S. Lewis-Simpson (Eds.) Exploring Atlantic Transitions. Archaeologies of Transience and Permanence in New Found Lands (London 2013) 1-14.

Gläser 1993:

M. Gläser (Ed.) Archäologie des Mittelalters und Bauforschung im Hanseraum. Eine Festschrift für Günter P. Fehring (Rostock 1993).

Goodlad 1983:

A. Goodlad, Five Centuries of Shetland Fisheries, in: D.J. Withrington (Ed.) Shetland and the Outside World. 1469-1969 (Oxford 1983) 107-118.

Goodlad 2014a (unpubl.):

L. Goodlad, Hook, Line & Sinkers: Shetland's first Venture into Commercial Fishery AD 800-1500 (Masterthesis, St. Andrews 2014, unpubl.)

Goodlad 2014b:

L. Goodlad, Shetland's Sunken Treasures - Drottningen af Sverige, The New Shetlander, December (Yule), 2014, 5-9.

Goodlad 2017 (unpubl.):

L. Goodlad, The First Dutch-East Indiamen to wash ashore in Shetland. Erscheint demnächst in der Zeitschrift: The New Shetlander.

Grenier/Bernier/Stevens 2007:

R. Grenier/M.-A. Bernier/W. Stevens (Eds.) The Underwater Archaeology of Red Bay. Basque Shipbuilding and Whaling in the 16th Century. I-V (Altona/Manitoba 2007).

Grassel 2015:

P. Grassel, Late Hanseatic seafaring from Hamburg and Bremen to the North Atlantic Islands. With a marine archaeological excursus in the Shetland Islands, Skyllis, 15.2., 2015, 172-182.

Grassel 2016:

P. Grassel, Late Hanseatic seafaring from Hamburg and Bremen to Iceland, the Faeroe Islands and Shetland, in: M. Christ/J. Enzmann/F. Jürgens/F. Steffensen/J. Ulrich/F. Wilkes (Eds.) N.E.R.D. New European Researches and Discoveries in Underwaterarchaeology Conference. Beiträge der Internationalen Konferenz der Arbeitsgruppe für maritimen und limnischen Archäologie. 21.-23. November 2014 in Kiel (Bonn 2016) 82-93.

Grassel 2017 (unpubl.):

P. Grassel, Die Hanseschiffahrt auf den Shetland Inseln - schriftliche Belege und archäologische Befunde, Nachrichtenblatt Arbeitskreis Unterwasserarchäologie - NAU - (eingereicht).

Grassel/Loose 2014:

P. Grassel/J. Loose, Wo sind all die Schiffe hin? Mittelalterliche Wrackhölzer vom Frankenhof-Stralsund, in: F. Huber/S. Kleingärtner (Eds.) Gestrandet, Versenkt, Versunken. Faszination Unterwasserarchäologie (Neumünster/Hamburg 2014) 174-193.

Grassel/Edvardsson 2018 (unpubl.):

P. Grassel/R. Edvardsson, The Potential of Underwater Archaeology in the North Atlantic, in: N. Mehler (Ed.) German voyages to the North Atlantic (c. 1400-1700) (im Druck).

Grimm 2006:

O. Grimm, Großbootshaus. Zentrum und Herrschaft, Zentralplatzforschung in der nordeuropäischen Archäologie (1.-15. Jh.), RGA Ergbd. 52 (Marburg 2006).

Groenke 2002:

U. Groenke, Kabeljaukrieg, Island, 2002, 8.2, 24-31.

Grohne 1940:

E. Grohne, Tongefässe in Bremen seit dem Mittelalter. Untersucht auf Grund von Bodenfunden, Jahresschriften des Focke-Museums Bremen, 1940, 6-139.

Hagedorn 1914:

B. Hagedorn, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis in das 19. Jahrhundert (Hamburg 1914).

Hänselmann 1890:

L. Hänselmann, Braunschweiger und Bremer auf der Islandfahrt, HGbl, 17.2, 1890, 168-172.

Halbwidl/Huber 2009:

E. Halbwidl/F. Huber, Zehn Jahre AMLA. Die Arbeitsgruppe für maritime und limnische Archäologie an der Christian-Albrechts-Universität Kiel, Skyllis, 9.1., 2009, 54-60.

Hall/Lindsay 1983:

D. Hall/W.J. Lindsay, Excavations at Scalloway Castle. 1979 and 1980, Proc Soc Antiq Scot, 113, 1983, 554-593.

Hamilton 1956:

J.R.C. Hamilton, Excavations at Jarlshof, Shetland (Edinburgh 1956).

Hammel-Kiesow 2008:

R. Hammel-Kiesow, Die Hanse ⁴(München 2008).

Hammel-Kiesow 2014a:

R. Hammel-Kiesow, Netzwerk-Städte-Kontore: die drei Fundamente der Hanse, in: G. Graichen/R. Hammel-Kiesow (Eds.) Die Deutsche Hanse. Eine heimliche Supermacht ²(Reinbek 2014) 247-283.

Hammel-Kiesow 2014b:

Das Nachleben der Hanse. Die Hanse in heutiger Sicht, in: G. Graichen/R. Hammel-Kiesow (Eds.) Die Deutsche Hanse. Eine heimliche Supermacht ²(Reinbek 2014) 361-375.

Hammel-Kiesow 2014c:

R. Hammel-Kiesow, Der Beitrag der Archäologie zur hansischen Geschichte, in: A. Falk/U. Müller/M. Schneider (Eds.) Lübeck und der Hanseraum. Beiträge zu Archäologie und Kulturgeschichte. Festschrift für Manfred Gläser (Lübeck 2014) 107-114.

Heiðarsson 2013 (unpubl.):

D.B. Heiðarsson, Underwater heritage in Iceland. Assessment and recommendation regarding underwater cultural heritage. (Masterthesis, University of Southern Denmark 2013, unpubl.).

Heimerl/Kohler 2015:

S. Heimerl/B. Kohler, Einsatz eines Sedimentecholots für eine Bathymetrie einschließlich Sedimentkartierung, Dresdner Wasserbauliche Mitteilungen, 53, 2015, 375-384.

Heinsius 1986a:

P. Heinsius, Das Schiff der hansischen Frühzeit ²(Weimar 1986).

Heinsius 1986b:

P. Heinsius, Mecklenburger Schiffsformen des 13./14. Jahrhunderts, in: H. bei der Wieden (Ed.) Schiffe und Seefahrt in der südlichen Ostsee (Köln 1986) 89-104.

Helle 1996:

K. Helle, Die hansischen Kaufleute in Bergen während des Mittelalters, in: I. Øye (Ed.) Bergen und die Deutsche Hanse (Bergen 1996) 11-28.

Helm 1955:

K. Helm, Bremens Holzschiffbau vom Mittelalter bis zum Ausgang des 19. Jahrhunderts, BJ, 44, 1955, 175-243.

Henderson 1978:

T. Henderson, Shetland Boats and their Origins. Part II, in: J. Baldwin (Ed.) Scandinavian Shetland: An ongoing tradition? (Edinburgh 1978) 49-55.

Hermanns-Auðarsdóttir 1991:

M. Hermanns-Auðarsdóttir, The Early Settlement of Iceland. Results based on Excavations of a Merovingian and Viking Farm Site at Herjólfsdalur in the Westman Islands, *Norwegian Archaeological Review*, 24, 1991, 1-9.

Herteig 1985:

A.E. Herteig, The archaeological excavations at Bryggen, „The German Wharf“, in Bergen, 1955-68, in: A. E. Herteig/K. Helle/A. Hagen (Eds.) *The Bryggen Papers. Main Series*, Vol. 1 (Bergen 1985) 9-46.

Hertzberg 1924:

H. Hertzberg, Das Tagebuch des bremischen Ratsherren Salomon. 1568-1594, *BJ*, 29, 1924, 27-81.

Hocker 2004:

F.M. Hocker, Bottom-Based Shipbuilding in Northwestern Europe, in: F. Hocker/Ch. Ward (Eds.) *The Philosophy of Shipbuilding. Conceptual approaches to the study of wooden ships (USA 2004)* 65-94.

Hocker 2006:

F. Hocker (Ed.) *Vasa I. The archaeology of a Swedish warship of 1628 (Stockholm 2006)*.

Hocker/Daly 2006:

F. Hocker/A. Daly, Early cogs, Jutland boatbuilders, and the connection between East and West before AD 1250, in: L. Blue/F. Hocker/A. Englert (Eds.) *Connected by the Sea. Proceedings of the Tenth International Symposium on Boat and Ship Archaeology Roskilde 2003 (Oxford 2006)* 187-194.

Hocker/Ward 2004:

F. Hocker/Ch. Ward (Eds.) *The Philosophy of Shipbuilding. Conceptual approaches to the study of wooden ships (USA 2004)*.

Högberg/Olausson:

A. Högberg/D. Olausson, *Scandinavian Flint. An Archaeological Perspective (Aarhus 2007)*.

Holbach 2009:

R. Holbach, *Hansische Kaufleute und Handelspraktiken*, *BJ*, 88, 2009, 82-104.

Holzer/Wallisch 2012:

G. Holzer/R. Wallisch, *Inland – Fremdes Land. Das Reisetagebuch des Dithmar Blefken, 1563-1565 (Wien 2012)*.

Hoffmann/Schnall 2003:

G. Hoffmann/U. Schnall (Eds.) Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie (Altenburg 2003).

Hofmeister 1886:

A. Hofmeister, Eine Hansische Seeversicherung aus dem Jahre 1531, HGbl, 15, 1889, 169-177.

Hofmeister 1993:

A.E. Hofmeister, Das Bremer Kornakzise- und Tonnengeldregister von 1532, BJ, 72, 1993, 51-97.

Hofmeister 2000a:

A.E. Hofmeister, Hansische Kaufleute auf Island im 15. und 16. Jahrhundert, in: Deutsch-isländische Gesellschaft Bremerhaven und Bremen (Ed.) Kirche-Kaufmann-Kabeljau. 1000 Jahre Bremer Islandfahrt (Bremen 2000) 33-46.

Hofmeister 2000b:

A.E. Hofmeister, Das Schuldbuch eines Bremer Islandkaufmanns, in: Deutsch-isländische Gesellschaft Bremerhaven und Bremen (Ed.) Kirche-Kaufmann-Kabeljau. 1000 Jahre Bremer Islandfahrt (Bremen 2000) 47-54.

Hofmeister 2001:

A.E. Hofmeister, Das Schuldbuch eines Bremer Islandfahrers aus dem Jahre 1558. Erläuterung und Text, BJ, 80, 2001, 20-50.

Hofmeister 2010:

A.E. Hofmeister, Der Holk der Königin von Frankreich. Ein hansisch-französischer Konflikt und ein Bremer Seeheld im 15. Jahrhundert, BJ, 89, 2010, 29-51.

Hofmeister 2014:

A.E. Hofmeister, Das Bremer Kaufmannsakzise-Rechnungsbuch von 1617, in: M. Hundt/J. Lokers (Eds.) Hanse und Stadt: Akteure, Strukturen und Entwicklungen im regionalen und europäischen Raum. Festschrift für Rolf Hammel-Kiesow zum 65. Geburtstag (Lübeck 2014) 337-354.

Hofmeister 2015:

A.E. Hofmeister, Sorgen eines Bremer Shetlandfahrers. Das Testament des Cordt Folkers von 1543, BJ, 94, 2015, 46-57.

Hofmeister 2018 (unpubl.):

A.E. Hofmeister, Bremen's trade with the North Atlantic, c.1400-1700, in: N. Mehler (Ed.) German voyages to the North Atlantic (c. 1400-1700) (im Druck).

Holterman 2018 (unpubl.):

B. Holterman, Crew and sources: some considerations about the size and the composition of ship crews in the German trade with the North Atlantic, in: N. Mehler (Ed.) *German voyages to the North Atlantic (c. 1400-1700)* (im Druck).

Huber 2015:

F. Huber, *Unterwasserarchäologische Prospektions- und Dokumentationsverfahren. Mit Fallbeispielen der Ostholsteinischen Seenplatte, der Halbinsel Yucatán/Mexico und der Kieler Bucht* (Bonn 2015).

Hughes/Högberg/Olausson:

R.E. Hughes/A. Högberg/ D. Olausson, Sourcing flint from Sweden and Denmark A pilot study employing non-destructive energy dispersive X-ray fluorescence spectrometry, *Journal of Nordic Archaeological Science*, 17, 2010, 15-25.

Hutchinson 1994:

G. Hutchinson, *Medieval ships and shipping* (London 1994).

Ingstad 1966:

H. Ingstad, *Land under the Pole Star. A Voyage to the Norse Settlements of Greenland and the Saga of the People that Vanished* (London 1966).

Jackson 1991:

A. Jackson, *The Faroes. The Faraway Islands* (London 1991).

Jahnke 2000:

C. Jahnke, *Das Silber des Meeres, Fang und Vertrieb von Ostseehering zwischen Norwegen und Italien (12.-16. Jahrhundert)* (Köln 2000).

Jahnke 2004:

C. Jahnke, *Wege und Absatzmärkte im Handel mit Ostseehering, 1100-1600. Kontinuität und Wandel*, in: D. Kattinger/J. Olesen/H. Wernicke (Eds.) *Der Ostseeraum und Kontinentaleuropa 1100-1600. Einflußnahme, Rezeption, Wandel* (Schwerin 2004) 131-136.

Jahnke 2009:

C. Jahnke, *The influence of the Hanseatic League on the cities in the North-Sea Area. Some reflections on the triad "trade-cities-Hanseatic League*, in: N. Engberg/A. Nørgaard Jørgensen/J. Kieffer-Olsen/P.K. Madsen/C. Radtke (Eds.) *Archaeology of Medieval Towns in the Baltic and North Sea Area* (Copenhagen 2009) 51-64.

Jahnke 2011:

C. Jahnke, *Koggen und kein Ende. Anmerkungen zu den Thesen von Reinhard Paulsen und Detlev Ellmers*, *ZLG*, 91, 2011, 305-320.

Jahnke 2014:

C. Jahnke, *Die Hanse* (Stuttgart 2014).

Jahnke/Englert 2015:

C. Jahnke/A. Englert, Historical research on merchant seafaring in Danish waters and in the western Baltic Sea 1000-1250, in: A. Englert, *Large Cargo Ships in Danish Waters 1000-1250. Evidence of specialised merchant seafaring prior to the Hanseatic Period* (Roskilde 2015) 17-38.

Jeannin 1971:

P. Jeannin, Zur Geschichte der Hamburger Handelsflotte am Ende des 17. Jahrhunderts. Eine Schiffsliste von 1674, *ZHG*, 57, 1971, 67-82.

Joensen 2009:

J.P. Joensen, Fishing in the 'Traditional' Society of the Faroe Islands, in: D.J. Starkey/J.T. Thór/I. Heidbrink (Eds.) *A History of the North Atlantic Fisheries. Vol.1: From Early Times to the Mid-Nineteenth Century* (Bremen 2009) 312-322.

Kalmring 2007:

S. Kalmring, Schiff, Hafen, Stadt. Mittelalterliche Hafenanlagen in Nordeuropa, in: C. v. Carnap-Bornheim/C. Radtke (Eds.) *Es war einmal ein Schiff. Archäologische Expeditionen zum Meer* (Hamburg 2007) 172-204.

Kammler 2005:

A. Kammler, *Up Eventur. Untersuchungen zur Kaperschiffahrt 1471-1512, vornehmlich nach Hamburger und Lübecker Quellen* (St. Katharinen 2005).

Kattinger 1999:

D. Kattinger, Die *Universitas* der Gotlandfahrer. Eine kaufmännische Genossenschaft in der Handelspolitik Lübecks und Visbys am Ende des 13. Jhs., in: N. Jörn/D. Kattinger/H. Warnicke (Eds.) *Genossenschaftliche Strukturen in der Hanse* (Köln 1999) 41-64.

Klein 2003:

P. Klein, Dendrochronologie – die Kogge und die Kunst, in: G. Hoffmann/U. Schnall (Eds.) *Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie* (Altenburg 2003) 154-159

Klessmann 1994:

E. Klessmann, *Geschichte der Stadt Hamburg* ⁷(Hamburg 1994).

Koch 1995:

C.F. Koch, *Untersuchungen über den Aufenthalt von Isländern in Hamburg für den Zeitraum 1520-1662* (Hamburg 1995).

Koch 1996:

F.C. Koch, Hinrick Kules, Hamburger Islandfahrer, gest. 1582 auf Island, Island, 1996, 2.2, 21-23.

Koch 2002:

F.C. Koch, Gedanken um Pastor David Fabricius' Veröffentlichungen über Island aus dem Jahre 1616 - zugleich ein Hinweis auf die oldenburgische Islandfahrt, Island, 2002, 8.1, 62-63.

Kohl 1869:

J.G. Kohl, Über die Spuren einer alten Schifffahrts- und Handelsverbindung Bremens mit dem Norden Europas und mit Amerika im 11. Jahrhundert, BJ, 4, 1869, 236-475.

Kohl 1904:

D. Kohl, Der oldenburgisch-isländische Handel im 16. Jahrhundert, Oldenburger Jahrbuch, 13, 1904, 34-53.

Kranenburg 1983:

H.A.H. Boelmans Kranenburg, The Netherland Fisheries and the Shetland Islands, in: J.D. Withrington (Ed.) Shetland and the Outside World. 1469-1969 (Aberdeen 1983) 96-106.

Kreutzer 2003:

G. Kreutzer, Gories Peerses ethnographisches Gedicht "Van Ysslandt", Island, 2003, 9.2, 15-28.

Krieger 2012:

M. Krieger, Geschichte Hamburgs ²(München 2012).

Kühl 2017 (unpubl.):

T. Kühl, Bedeutungsraum und Weltbild - die historischen Seekarten der Ostsee von 1400 bis 1700. Erscheint demnächst in der Zeitschrift: Offa, Berichte und Mitteilungen zur Urgeschichte, Frühgeschichte und Mittelalterarchäologie.

Kålund 1879-1882:

P.E.Kr. Kålund, Bidrag til en Historisk-Topografisk Beskrivelse af Island. II: Nord- og Øst-Fjærdingerne (København 1879-1882).

Lahn 1992:

W. Lahn, Die Kogge von Bremen (The Hanse Cog of Bremen), Band I. Bauteile und Bauablauf (Bremerhaven/Hamburg 1992).

Landwehr 2003:

G. Landwehr, Das Seerecht der Hanse (1365-1614). Vom Schiffordnungsrecht zum Seehandelsrecht (Göttingen 2003).

Lang 1968:

A.W. Lang, Seekarten der südlichen Nord- und Ostsee. Ihre Entwicklung von den Anfängen bis zum Ende des 18. Jahrhunderts (Berlin 1968).

Lear 1998:

W.H. Lear, History of Fisheries in the Northwest Atlantic: The 500-Year Perspective, *J. Northw. Atl. Fish. Sci.*, 23, 1998, 41-73.

Loose 1968:

H.D. Loose, Ein Plan zur Verpfändung Islands an Hamburger Kaufleute vom Jahre 1645, *ZHG*, 54, 1968, 143-150.

Loose 1982:

H.-D. Loose (Ed.) Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner. Band I, Von den Anfängen bis zur Reichsgründung (Hamburg 1982).

Lorenzen-Schmidt 2018 (unpubl.):

K.-J. Lorenzen-Schmidt, The North Atlantic trade of Hamburg, c. 1400-1650, in: N. Mehler (Ed.) *German voyages to the North Atlantic (c. 1400-1700)* (im Druck).

Lüning 1996:

J. Lüning, Erneute Gedanken zur Benennung der neolithischen Perioden, *Germania*, 74.1, 1996, 233-237.

Madsen 1999:

H. Madsen, Færøeres hvornår skete det (Kolding 1999).

Madsen/Stilke 2001:

P.K. Madsen/H. Stilke, Bleiglasierete Irdenware, in: H. Lüdtko/K. Schietzel (Eds.) *Handbuch zur mittelalterlichen Keramik in Nordeuropa. Band 1: Text* (Neumünster 2001) 539-612.

Marsden 1997:

P. Marsden, From sail to steam and beyond, in: P. Marsden, *Book of Ships and Shipwrecks* (London 1997) 105-116.

Marsden 2003:

P. Marsden, Sealed by time. The loss and recovery of the Mary Rose (Trowbridge 2003).

Martin 1972:

El Gran Grifon. An Armada wreck on Fair Isle, *IJNA*, 1, 1972, 59-71.

Martin 1998:

C. Martin, Cave of the Tide Race – El Gran Grifón, 1588 in: C. Martin, *Scotland's Historic Shipwrecks* (Bath 1998) 28-45.

Martin 2011:

C. Martin, Stowed or mounted: the Spanish Armada of 1588 and the strategic logistics of guns at sea, in: C. Beltrame/R.G. Ridella (Eds.) *Sips and Guns. The Sea Ordnance in Venice and Europe between the 15th and 17th Centuries* (Oxford 2011) 85-97.

McBride 1996:

F.R. McBride, *Iceland. Revised Edition, Worlds Bibliographical Series, 37, 1996.*

McCarthy 2005:

M. McCarthy, *Ships' Fastenings. From Sewn Boat to Steamship* (USA 2005).

Mehler 2000:

N. Mehler, Hohlglas in Island von der Wikingerzeit bis zur frühen Neuzeit, *Offa*, 57, 2000, 347-356.

Mehler 2004:

N. Mehler, Die mittelalterliche Importkeramik Islands, in: G. Guðmunsson (Ed.) *Current Issues in Nordic Archaeology. Proceedings of the 21st Conference of Nordic Archaeologists, 6.-9. September 2001, Akureyri, Iceland* (Reykjavik 2004) 167-170.

Mehler 2009:

N. Mehler, The Perception and Interpretation of Hanseatic Material Culture in the North Atlantic: Problems and Suggestions, *Journal of the North Atlantic, Special Vol. 1, 2009*, 89-108.

Mehler 2011:

N. Mehler, Archäologische Forschungen zur Hanse in Island, *Island*, 2011, 17.1., 20-22.

Mehler 2012:

N. Mehler, Thing-, Markt- und Kaufmannsbuden im westlichen Nordeuropa, *DGAMN*, 24, 2012, 71-82.

Mehler 2014:

N. Mehler, Schiffe, Steine, Schlamm und Scherben - die Archäologie der Hanse, in: G. Graichen/R. Hammel-Kiesow (Eds.) *Die Deutsche Hanse. Eine heimliche Supermacht* (Reinbek 2014) 325-340.

Mehler 2015a:

N. Mehler, The Sulphur Trade of Iceland from the Viking Age to the End of the Hanseatic Period, in: I. Baug/J. Larsen/S. Samset Mygland (Eds.) *Nordic Middle Ages – Artefacts, Landscapes and Society. Essays in honour of Ingvild Øye on her 70th Birthday* (Oslo 2015) 193-212.

Mehler 2015b:

N. Mehler, Marine trade and transport related crafts and their actors: people without archaeology, in: G. Hansen/S.P. Ashby/I. Baug (Eds.) *Everyday products in the Middle Ages. Crafts, Consumption and the Individual in Northern Europe c. AD 800-1600* (Malta 2015) 360-374.

Mehler et al 2012:

N. Mehler/J. Coolen/M. Gardiner/E. Elvestad, Excavation and geomagnetic survey at the Blade of Filbister, Gluss Voe, Northmavine, Shetland, OITIS. Field Report no. 3, 2012.

Meier 2008:

D. Meier, Die Landnahme der Wikinger im Nordatlantik, in: *Historisches Museum der Pfalz Speyer* (Ed.) *Die Wikinger* (München 2008) 251-257.

Meier/Kühn/Borger 2013:

D. Meier/H.J. Kühn/G.J. Borger, *Der Küstenatlas. Das schleswig-holsteinische Wattenmeer in Vergangenheit und Gegenwart* (Heide 2013).

Melton 1998:

N. Melton, A preliminary report on the post-medieval ceramics from excavations at Old Scatness, Shetland 1995-97, in: R.A. Nicholson/S.J. Dockrill (Eds.) *Old Scatness Broch, Shetland: Retrospect and Prospect* (Bradford 1998) 163-174.

Melton 2004a:

N.D. Melton, Cod and Ships: Scottish merchant activity in southern Shetland in the 17th century in: R.A. Housley/G. Coles (Eds.) *Atlantic Connections and Adaptions. Economics, environments and subsistence in lands bordering the North Atlantic* (Oxford 2004) 240-251.

Melton 2004b:

N.D. Melton, A possible 17th-century Scottish merchants' booth at Eastshore, Dunrossness, Shetland, *Proc Soc Antiq Scot*, 134, 2004, 491-497.

Meyer 1981:

G. Meyer, *Alte Karten und Globen als Spiegel des Weltbildes ihrer Zeit* (Lübeck 1981).

Middendorf 1903:

F.L. Middendorf, *Bemastung und Takelung der Schiffe. Mit Zusatz eines Deutsch-Englischen und Englisch-Deutschen Glossars* (1903, reprint Bremen 2012).

Montgomery et al 2013:

J. Montgomery/J. Beaumont/M. Jay/K. Keefe/A.R. Gledhill/G.T. Cook/S.J. Dockrill/N.D. Melton, Strategic and sporadic marine consumption at the onset of the Neolithic: increasing temporal resolution in the isotope evidence, *Antiquity*, 87 (332), 2013, 1060-1072.

Morris/Rackham 1992:

C.D. Morris/D.J. Rackham (Eds.) Norse and later settlement and subsistence in the North Atlantic (Glasgow 1992).

Mortensen 2000:

A. Mortensen, Hin føroyski róðrabáturin. Sjømentir føroyinga í eldri tíð (Tórshavn 2000).

Müller 1926:

J. Müller, Handel und Verkehr Bremens im Mittelalter, I. Teil (bis zum Jahre 1358), BJ, 30a, 1926, 204-262.

Müller 1928:

J. Müller, Handel und Verkehr Bremens im Mittelalter. Teil II, BJ, 1928, 31a, 1-49.

Müller 1975:

H. Müller, Untersuchungen zur bremischen Reederei im 17. Jahrhundert, BJ, 53, 1975, 91-142.

Müller 2014a:

U. Müller, „Archäologie“ + „Kultur“ = „Hansekultur“? Überlegungen zu einem Begriff, in: A. Falk/U. Müller/M. Schneider (Eds.) Lübeck und der Hanseraum. Beiträge zu Archäologie und Kulturgeschichte. Festschrift für Manfred Gläser (Lübeck 2014) 439-452.

Müller 2014b:

U. Müller, Hanse und Archäologie - Vom Konstrukt zur Vielfalt kultureller Praxen, in: O. Auge (Ed.) Hansegeschichte als Regionalgeschichte. Beiträge einer internationalen und interdisziplinären Winterschule in Greifswald vom 20. bis 24. Februar 2012 (Frankfurt/Main 2014) 133-172.

Müller-Wille 1994:

M. Müller-Wille, Landnahme von Skandinaviern im nordatlantischen Bereich aus archäologischer Sicht, in: M. Müller-Wille/R. Schneider (Eds.) Ausgewählte Proben europäischer Landnahmen des Früh- und Hochmittelalters. Methodische Grundlagendiskussion im Grenzbereich zwischen Archäologie und Geschichte. Teil II (Sigmaringen 1994) 129-196.

Myrhe 1977:

B. Myrhe, Nausttuft fra elder jernalder pa Stend i Fana, Viking, 40, 1977, 29-78.

Nedkvitne 2013:

A. Nedkvitne, Das Bergener Kontor im Mittelalter, HGbl, 131, 2013, 145-188.

Nicholson 1998:

R.A. Nicholson, Fishing for facts: a preliminary view of the fish remains from Old Scatness Broch, in: R.A. Nicholson/S.J. Dockrill (Eds.) Old Scatness Broch, Shetland: Retrospect and Prospect (Bradford 1998) 97-110.

Ogilvie 1990:

A. Ogilvie, Climate Change in Iceland A.D. c. 865 to 1598, *Acta Archaeologica*, 61, 1990, 233-251.

Ogilvie 1995:

A. Ogilvie, Documentary evidences for change in the climate of Iceland, A.D. 1500 to 1800, in: R.S. Bradley/P.D. Jones (Eds.) *Climate since A.D. 1500* (London 1995) 92-117.

Ólafsson/Larsen 2005:

G. Ólafsson/G. Larsen, *Verlunarstaðurinn í Gautavík. Rannsókn á rúst I. Rannsóknaskýrslur Þjóðminjasafns Íslands 1979* (Reykjavík 2005).

Olechnowitz 1961:

K.-F. Olechnowitz, Zum Schiffbau Lübecks im 16. und 17. Jahrhundert. Eine Studie zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse, in: G. Heitz/M. Unger (Eds.) *Hansische Studien. Heinrich Sproemberg zum 70. Geburtstag* (Berlin 1961) 311-321.

Olechnowitz 1965:

K.-F. Olechnowitz, *Handel und Seeschifffahrt der Späten Hanse* (Weimar 1965).

Paulsen 2010:

R. Paulsen, Die Koggendiskussion in der Forschung. Methodische Probleme und ideologische Verzerrungen, *HGbl*, 128, 2010, 19-112.

Paulsen 2016:

R. Paulsen, *Schifffahrt, Hanse und Europa im Mittelalter. Schiffe am Beispiel Hamburgs, europäische Entwicklungslinien und die Forschung in Deutschland* (Köln 2016).

Peplow 2014:

Ch. Peplow, Überlegungen zur alltäglichen Navigationspraxis der hansischen Seeschifffahrt im Ostseeraum des Spätmittelalters, *Jahrbuch der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V.*, 18, 2014, 10-30.

Pietsch 1982:

U. Pietsch, *Die Lübecker Seeschifffahrt vom Mittelalter bis zur Neuzeit* (Lübeck 1982).

Piper 1964/6:

K. Piper, Die Kirche der hamburgischen Islandfahrer in Hafnafjörður, *HGH*, 21, 1964/6, 227-232.

Pluskowski 2009:

A. Pluskowski, What is Exotic? Sources of Animals and Animal Products from the Edges of the Medieval World, in: G. Jaritz/J. Kreem (Eds.), *The Edges of the Medieval World* (Budapest 2009) 113-129.

Pohl 2005:

H. Pohl, Lebensnerv einer Hansestadt - Hafenanlagen, in: H. Jöns/F. Lüth (Eds.), *Archäologie unter dem Straßenpflaster. 15 Jahre Stadtkernarchäologie in Mecklenburg-Vorpommern* (Schwerin 2005) 169-172.

Postel 1982:

R. Postel, Reformation und Gegenreformation. 1517-1618, in: H.-D. Loose (Ed.) *Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner. Band I, Von den Anfängen bis zur Reichsgründung* (Hamburg 1982) 191-258.

Postel 1989:

R. Postel, Hanseatische Treuhänder und Erben: Das Nachleben der Hanse, in: J. Bracker (Ed.) *Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos. Band I* (Hamburg 1989) 667-679.

Puhle 2014:

M. Puhle, Wieviel Region braucht Hansegeschichte? Neue Ansätze in der modernen Hansegeschichtsforschung, in: O. Auge (Ed.) *Hansegeschichte als Regionalgeschichte. Beiträge einer internationalen und interdisziplinären Winterschule in Greifswald vom 20. bis 24. Februar 2012* (Frankfurt/Main 2014) 35-45.

Queckenstedt 1993:

H. Queckenstedt, Johannes Domann (1564 - 1618) und der Niedergang der Hanse. Diplomatie und Krisenmanagement im frühen 17. Jahrhundert, *HGbl*, 111, 1993, 43-95.

Rebitsch 2014:

R. Rebtsch, *Die englisch-niederländischen Seekriege* (Český Těšín 2014).

Reißmann 1975:

M. Reißmann, *Die hamburgische Kaufmannschaft des 17. Jahrhunderts in sozialgeschichtlicher Sicht* (Hamburg 1975).

Ressel 2012:

M. Ressel, *Von der Hanse zur hanseatischen Gemeinschaft. Die Entstehung der Konsulatsgemeinschaft von Bremen, Hamburg und Lübeck*, *HGbl*, 130, 2012, 127-174.

Riis 2002:

Th. Riis, *Fisch und Fischfang in der hansischen Wirtschaft*, in: R. Hammel-Kiesow (Ed.) *Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung* (Trier 2002) 175-182.

Riis 2005:

Th. Riis, Der Einfluß des hansischen Handels auf die Entwicklung der norwegischen Wirtschaft, in: A. Graßmann (Ed.) Das Hansische Kontor zu Bergen und die Lübecker Bergenfahrer. International Workshop Lübeck 2003 (Lübeck 2005) 28-40.

Robberstad 1983:

K. Robberstad, Udal Law, in: D.J. Withrington (Ed.) Shetland and the Outside World. 1469-1969 (Oxford 1983) 49-68.

Robinson 2009:

R. Robinson, The Fisheries of Northwest Europe, c. 1100-1850, in: D.J. Starkey/J.Th. Thór/I. Heidbrink (Eds.) A History of the North Atlantic Fisheries. Vol.1: From Early Times to the Mid-Nineteenth Century (Bremen 2009) 127-171.

Röhlk 1935:

O. Röhlk, Hansisch-Norwegische Handelspolitik im 16. Jahrhundert (Neumünster 1935).

Roehmer 2001:

M. Roehmer, Steinzeug, in: H. Lüdtko/K. Schietzel (Eds.) Handbuch zur mittelalterlichen Keramik in Nordeuropa. Band 1: Text (Neumünster 2001) 465-538.

Rosenblad/Sigurðardóttir-Rosenblad 1999:

E. Rosenblad/R. Sigurðardóttir-Rosenblad, Island. Von der Vergangenheit zur Gegenwart (Reykjavík 1999).

Rybina 2002:

E.A. Rybina, Früher Handel und westeuropäische Funde in Novgorod, in: N. Angermann/K. Friedland (Eds.) Novgorod. Markt und Kontor der Hanse (Köln 2002) 121-132.

Sauer 2003:

A. Sauer, Segeln mit einem Rahsegel, in: G. Hoffmann/U. Schnall (Eds.) Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie (Altenburg 2003) 18-33.

Sauer 2018 (unpubl.):

Negotiating the North Sea. Some considerations about the navigational aspects of early modern sea links between the Hanseatic cities and the North Atlantic islands, in: N. Mehler (Ed.) German voyages to the North Atlantic (c. 1400-1700) (im Druck).

Schäfer 1874:

D. Schäfer, Bremens Stellung in der Hanse, HGbl, 4, 1874, 3-52.

Schei/Moberg 2003:

L.K. Schei/G. Moberg, The Faroe Islands (Barcelona 2003).

Schildhauer 1968:

J. Schildhauer, Hafenzollregister des Ostseebereiches als Quelle zur hansischen Geschichte, HGbl, 86, 1968, 63-76.

Schildhauer/Fritze/Stark 1982:

J. Schildhauer/K. Fritze/W. Stark, Die Hanse ⁵(Berlin 1982).

Schmidtmayer 1937:

A. Schmidtmayer, Zur Geschichte der bremischen Akzise, BJ, 37a, 1937, 64-79.

Schnall 1989:

U. Schnall, „wâ scheidet aber die wege sich...?“ Zur Navigation auf Hanse-Koggen, in: K.-P. Kiedel/U.Schnall (Eds.) Die Hansekogge von 1380 ²(Bremerhaven 1989) 69-73.

Schnall 1997:

U. Schnall, Navigationstechniken, in: U. Lindgren (Ed.) Europäische Technik im Mittelalter. 800 bis 1400 (Berlin 1997) 373-379.

Schnall 2003:

U. Schnall, Navigation nach Sicht und Sand, in: G. Hoffmann/U. Schnall (Eds.) Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie (Altenburg 2003) 34-41.

Schwarzwälder 1995:

H. Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen. 1. Von den Anfängen bis zur Franzosenzeit (1810) (Bremen 1995).

Selzer 2010:

S. Selzer, Die mittelalterliche Hanse (Darmstadt 2010).

Selzer 2013:

S. Selzer, Die Hanse. Überlegungen zur Entwicklung des Hansebegriffes und der Hanse als Institution resp. Organisation, HGbl, 131, 2013, 1-32.

Selzer 2014:

S. Selzer, Was meint Hansegeschichte heute?, in: O. Auge (Ed.) Hansegeschichte als Regionalgeschichte. Beiträge einer internationalen und interdisziplinären Winterschule in Greifswald vom 20. bis 24. Februar 2012 (Frankfurt/Main 2014) 21-33.

Skúlason 1938:

S. Skulason, Hafnarfjöður. Ein Beitrag zur Geschichte des Islandhandels, HGbl, 63, 1938, 170-226.

Smith 1984:

H.D. Smith, Shetland Life and Trade. 1550-1914 (Edinburgh 1984).

Smith 2001:

B. Smith, The Picts and the Martyrs or Did the Vikings Kill the Native Population of Orkney and Shetland?, *Northern Studies*, 36, 2001, 7-32.

Smith 2007:

B. Smith, Stobister, Sinnabist and Starrapund: three wilderness settlements in Shetland, in: B. Ballin Smith/S. Taylor/G. Williams (Eds.) *West over Sea. Studies in Scandinavian Sea-Borne Expansion and Settlement Befor 1300* (Leiden 2007) 419-430.

Sprandel 1986:

R. Sprandel, Der Hafen von Hamburg, in: H. Stob (Ed.) *See- und Flusshäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung* (Köln 1986) 193-210.

Starkey/Thór/Heidbrink 2009:

D.J. Starkey/J.Th. Thór/I. Heidbrink (Eds.) *A History of the North Atlantic Fisheries. Vol.1: From Early Times to the Mid-Nineteenth Century* (Bremen 2009).

Steffy 2012:

J.R. Steffy, *Wooden ship building and the interpretation of shipwrecks* ⁴(USA 2012).

Stenuit 1974:

R. Stenuit, Early relics of the VOC trade from Shetland. The wreck of the flute *Lastdrager* lost off Yell. 1653, *IJNA*, 3.2., 1974, 212-256.

Steusloff 2003:

W. Steusloff, *Kirchen-Schiffsmodelle in Mecklenburg-Vorpommern* (Rostock 2003).

Stoob 1986:

H. Stoob, Über Wachstumsvorgänge und Hafenausbau bei hansischen See- und Flusshäfen im Mittelalter, in: H. Stoob (Ed.) *See- und Flusshäfen vom Mittelalter bis zur Industrialisierung* (Köln 1986) 1-65.

Stoob 1995:

H. Stoob, *Die Hanse* (Wien 1995).

Stummann Hansen 2003:

S. Stummann Hansen, The early Settlement of the Faroe Islands. The Creation of Cultural Identity, in: J.H. Barrett (Ed.) *Contact, Continuity and Collapse. The Norse Colonization of the North Atlantic* (Turnhout 2003) 33-72.

Thór 2009:

J.Th. Thór, Icelandic Fisheries, c. 900-1900, in: D.J. Starkey/J.Th. Thór/I. Heidbrink (Eds.) *A History of the North Atlantic Fisheries. Vol.1: From Early Times to the Mid-Nineteenth Century* (Bremen 2009) 323-349.

Thomson 2007:

W.P.L. Thomson, The Orkney Papar-names, in: B. Ballin-Smith/S. Taylor/G. Williams (Eds.) *West over Sea. Studies in Scandinavian Sea-Borne Expansion and Settlement before 1300* (Leiden 2007) 515-538.

Timmermann 1979:

G. Timmermann, *Die Suche nach der günstigsten Schiffsform* (Oldenburg 1979).

Tonkin 1976:

J.W. Tonkin, Two Hanseatic houses in the Shetlands, *HGbl*, 1976, 81-82.

Traustadóttir 2000:

R. Traustadóttir, Fornleifaskráning á Miðnesheiði. Archaeological Survey of Miðnesheiði. Rannsóknaskýrslur Þjóðminjasafns Íslands 2000 (Reykjavík 2000).

Van Brakel 1915:

S. van Brakel, Schiffsheimat und Schifferheimat in den Sundzollregistern, *HGbl.*, 21, 1915, 211-228.

Vésteinsson 2016:

O. Vésteinsson, Commercial fishing and the political economy of medieval Iceland, in: *Cod and Herring. The archaeology and history of medieval sea fishing* (Oxford 2016) 71-79.

Vogel 1915a:

W. Vogel, *Geschichte der Deutschen Seeschifffahrt, I. Band: Von der Urzeit bis zum Ende des XV. Jahrhunderts* (Berlin 1915).

Vogel 1915b:

W. Vogel, Zur Größe der europäischen Handelsflotten im 15., 16. und 17. Jahrhundert. Ein historisch-statistischer Versuch, in: A. Hofmeister (Ed.) *Forschungen und Versuche zur Geschichte des Mittelalters und der Neuzeit. Festschrift Dietrich Schäfer* (Jena 1915) 268-333.

Wallace 2003:

B.L. Wallace, L'Anse aux Meadows and Vinland: An Abandoned Experiment, in: J.H. Barrett (Ed.) *Contact, Continuity and Collapse. The Norse Colonization of the North Atlantic* (Turnhout 2003) 207-238.

Walter 1991:

H.G. Walther, Von der Holstenstadt der Schauenburger zur Landesstadt des holsteinischen Adels (1242 bis 1544), in: J. Jensen/P. Wulf (Eds.) *Geschichte der Stadt Kiel* (Neumünster 1991) 13-58.

Waugh 2001:

D.J. Waugh, In (and around) Scatness, *Northern Studies*, 36, 2001, 69-90.

Weidinger 1997:

U. Weidinger, Mit Koggen zum Marktplatz. Bremens Hafenstrukturen vom frühen Mittelalter bis zum Beginn der Industrialisierung (Bremen 1997).

Weidinger 2009:

U. Weidinger, Aufnahme, Wiederaufnahme oder angeborene Mitgliedschaft? Bremens Weg in die Hanse, BJ, 88, 2009, 15-81.

Weski 1999:

T. Weski, Fiktion und Realität. Anmerkungen zum archäologischen Nachweis spätmittelalterlicher Schiffsbezeichnungen, Skyllis, 2.2., 1999, 96-106.

Weski 2002:

Anmerkungen zur spätmittelalterlichen Schifffahrt auf Nord- und Ostsee, in: K. Elmshäuser (Ed.) Häfen, Schiffe, Wasserwege. Zur Schifffahrt des Mittelalters (Hamburg 2002) 143-159.

Wessels et al 2013:

M. Wessels/F. Ansemetti/M. Mainberger/M. Hilbe, Hydroakustische Methoden. Möglichkeiten und Grenzen zur Langzeitüberwachung archäologischer Denkmale im Flachwasser, in: H.-J. Brem (Ed.), Erosion und Denkmalschutz am Bodensee und Zürichsee. Ein internationales Projekt im Rahmen des Interreg IV-Programms 'Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein' zur Entwicklung von Handlungsoptionen zum Schutz des Kulturgutes unter Wasser (Bregenz 2013) 271-280.

Wessex Archaeology 2011:

Wessex Archaeology, Shipwreck Heritage of Shetland. Desk-based Assessment: Archaeological Report, July 2011.

Wessex Archaeology 2012:

Wessex Archaeology, Wrecks Off the Coast of Shetland. Marine Geophysical Surveys and Interpretations of Sidescan Sonar and Multibeam Bathymetry Data, June 2012.

Whittaker 1998:

I.A. Whittaker, Off Scotland. A comprehensive record of maritime and aviation losses in Scottish waters (Edinburgh 1998).

Whittle et al. 1986:

A. Whittle/M. Keith-Lucas/A. Milles/B. Noddle/S. Rees/J.C.C. Romans (Eds.) Scord of Brouster. An early agricultural settlement on Shetland. Excavations 1977-1979 (Oxford 1986).

Withrington 1983:

D. J. Withrington (Ed.) Shetland and the Outside World. 1469-1969 (Oxford 1983).

Witzendorff 1955:

H.-J. v. Witzendorff, Bremens Handel im 16. und 17. Jahrhundert, BJ, 44, 1955, 128-174.

Wolf 1986:

Th. Wolf, Tragfähigkeiten, von Ladungen und Maße im Schiffsverkehr der Hanse. Vornehmlich im Spiegel Revaler Quellen (Köln 1986).

Woywodt 1957 (unpubl.):

W. Woywodt, Untersuchungen zur Geschichte der hansischen Seeleute vom 14. bis zum 16. Jahrhundert (Dissertation Berlin 1957, unpubl.).

Wubs-Mrozewicz 2013:

J. Wubs-Mrozewicz, The Hanse in medieval and early modern Europe: An Introduction, in: J. Wubs-Mrozewicz/S. Jenks (Eds.) The Hanse in medieval and early modern Europe (Leiden 2013) 1-35.

Zachariasen 1951:

L. Zachariasen, Føroyar sum rættarsamfelag 1535-1655. Annales Societatis Scientiarum Færoensis. Supplementum IV (Tórshavn 1951).

Zickermann 2013:

K. Zickermann, Across the German sea: early modern Scottish connections with the wider Elbe-Weser region (Leiden 2013).

Zwick 2014:

D. Zwick, Auf den Spuren des ältesten See-Itinerars der Ostsee. Eine archäologische Zeitreise, in: F. Huber/S. Kleingärtner (Eds.) Gestrandet, Versenkt, Versunken. Faszination Unterwasserarchäologie (Neumünster/Hamburg 2014) 194-217.

Øye 2014:

I. Øye, Bergen and the German Hansa in an archaeological perspective, in: A. Falk/U. Müller/M. Schneider (Eds.) Lübeck und der Hanseraum. Beiträge zu Archäologie und Kulturgeschichte. Festschrift für Manfred Gläser (Lübeck 2014) 481-490.

Porkelsson 1984:

M. Porkelsson, Búðasandur – Maríuhöfn? Gömul höfn í Laxárvogi, Útivist, 10, 1984, 103–116.

Internetlinks zu Nachschlagewerken, historische Reiseberichten und Landesbeschreibungen

Annales Islandici:

Einschbar unter: http://baekur.is/bok/000197461/Islenzkir_annalar__sive
(Stand April 2017).

Christian Bullen:

Eines Seefahrenden Journal Oder Tag-Register/ Was auff der Schiffarth nach der Nordt-See und denen Insuln Groenlandt und Spitzbergen täglich vorgefallen Im Jahr Christi 1667. Worin außführlich der Wallfisch-Fang deren Arth und Natur/ auch andere in der See vorgefallene wunderbahre Sachen eygentlich und natürlich beschrieben werden (Bremen 1667) Einschbar unter: <https://www.deutsche-digitale-bibliothek.de/item/OXRFKA3JEHOJV4YDCWTECNBYLUE2PGNQ>
(Stand April 2017).

Diplomatarium Islandicum:

Einschbar unter: http://baekur.is/en/bok/000197700/1/5/Diplomatarium_Islandicum
(Stand April 2017).

Diplomatarium Norvegicum

Einschbar unter: http://www.dokpro.uio.no/dipl_norv/diplom_field_eng.html
(Stand April 2017).

Publikationen des Hansischen Geschichtsvereins wie HR, HUB und HGbl.

Einschbar unter: <http://www.hansischergeschichtsverein.de/publikationen.htm>
(Stand April 2017).

Niels Horrebow:

The natural history of Iceland, containing a particular and accurate account of the different soils, burning mountians, minerals, vegetables, metals, stones, beasts, birds, and fishes. Together with the disposition, customs, and manner of living of the inhabitants. Interspersed with an account of the island, by Mr. Anderson, to which is added, a meteorological table, with remarks (engl. Übersetzung des dänischen Originals, London 1785). Einschbar unter: <https://archive.org/details/naturalhistoryof00horr>
(Stand April 2017).

Poul Løvenørn:

Beskrivelse over den iislandske Kyst og de der værende Havne (1788-1822).
Alle Bände einschbar unter:
http://baekur.is/en/bok/000252791/1/89/Beskrivelse_over_den_Bindi_1
(Stand April 2017).

Eggert Ólafsson/Bjarni Pálsson (Eggert Olafsens/Biarne Povelsens):

Reise igiennem Island, foranstaltet af Videnskabernes Sælskab i Kiøbenhavn (Gorøe 1772). Einschbar unter: http://baekur.is/en/bok/000099709/Reise_igiennem
(Stand April 2017).

Oeconomische Enzyklopädie:

Oeconomische Enzyklopädie oder allgemeines System der Staat-, Stadt-, Haus- und Landwirtschaft, in alphabetischer Ordnung; von Johann Georg Krünitz. Band 1 bis 242 (Berlin 1773-1858). Einsehbar unter: <http://www.kruenitz1.uni-trier.de/> (Stand April 2017).

Maritimes Lexikon:

Einsehbar unter: http://www.modellskipper.de/Maritimes/maritime_Begriffe_Deutsch_Abschnitt_A/Index (Stand April 2017).

weitere Internetlinks

Bremer Jahrbuch (BJ):

Einsehbar unter: <http://brema.suub.uni-bremen.de/periodical/structure/23118> (Stand April 2017).

Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte (ZHG):

Einsehbar unter <http://agora.sub.uni-hamburg.de/subhh/digbib/ssearch> (Stand April 2017).

Stadtwappen Kiel:

Siehe <http://www.kiel.de/kultur/stadtgeschichte/stadtwappen/index.php> (Stand April 2017).

Terra X Dokumentation „Die Deutsche Hanse. Eine heimliche Supermacht“:

Einsehbar unter <https://www.zdf.de/dokumentation/terra-x/die-deutsche-hanse-eine-heimliche-supermacht-zweiteiler-100.html> (Stand April 2017).

WorldCat Library:

Einsehbar unter: <https://www.worldcat.org/> (Stand April 2017).

Landkarte Island:

Einsehbar unter: <http://atlas.lmi.is/kortasja-en/> (Stand April 2017).

Seekarte Island:

Einsehbar unter: <http://fishing-app.gpsnauticalcharts.com/i-boating-fishing-web-app/fishing-marine-charts-navigation.html#13.33/65.7922/-18.1683> (Stand April 2017).

Näheres zum „Geophysikalisches Zentralprojekt“ des SPP 1630 Häfen:

Einsehbar unter: <http://www.spp-haefen.de/de/die-projekte/geophysikalisches-zentralprojekt/> (Stand April 2017).

Seekarte der Shetland Inseln:

Einschbar unter: https://www.gpsnauticalcharts.com/main/uk/3283_0-shetland-islands-south-sheet-nautical-chart.html (Stand April 2017).

Wrackregister der wreckside.eu:

Einschbar unter: <http://www.wrecksite.eu/> (Stand April 2017).

Consultation on a proposal to designate an area of Scottish territorial waters as the Out Skerries Historic Marine Protected Area, under the Marine (Scotland) Act 2010:

Einschbar unter: <https://www.historicenvironment.scot/media/2336/outskerriesmpa.pdf> (Stand April 2017).

Marine Protected Areas in the Seas around Scotland Guidelines on the selection, designation and management of Historic Marine Protected Areas:

Einschbar unter: <https://www.historicenvironment.scot/media/2868/historic-mpa-guidelines-1.pdf> (Stand April 2017).

Supplementary Guidance Shetland Islands' Marine Spatial Plan. Fourth Edition 2015.

Einschbar unter: https://www.nafc.uhi.ac.uk/research/msp/simsp/SIMSP_2015.pdf (Stand April 2017).

Näheres zum Ordnance Survey (britische Behörde und zuständig für Landvermessung).

Einschbar unter: <https://www.ordnancesurvey.co.uk/> (Stand April 2017).

Royal Commission on the Ancient and Historical Monuments of Scotland. CANMORE Datenbank:

Einschbar unter: <https://canmore.org.uk/> (Stand April 2017).

Näheres zur "Fetch"-Methode:

Einschbar unter: <http://www.spp-haefen.de/de/die-projekte/hanoa-haefen-im-nordatlantik/> (Stand April 2017).

BGR/GUV-R-2112: Einsatz von Forschungstauchern (Version Juni 2011):

Einschbar unter: <http://publikationen.dguv.de/dguv/pdf/10002/r-2112.pdf> (Stand April 2017).

Kommission Forschungstauchen Deutschland (KFT):

Einschbar unter: <http://www.forschungstauchen-deutschland.de/> (Stand April 2017).

Online Register der Quellen zum hansische Nordatlantikhandel (Hansdoc):

demnächst einschbar unter: <http://devodata.com/hansdoc/Hansdoc.php>

historische Karten

Olaus Magnus (Olof Måsson), *Carta marina et descriptio septemtrionalium terrarum ac mirabilium rerum in eis contentarum diligentissime elaborata anno dni 1539*. Einsehbar unter: <http://art.alvinportal.org/alvin/view.jsf?file=6964> (Stand April 2017).

Johannes van Keulen, *Paskaart van de noord cust van Schotland als mede de eylanden van Hitlandt en Fero. Naaukeuring opgesteld en van veel fouten verbeterd* (gedrukt Amsterdam 1682). Einsehbar unter: <http://maps.nls.uk/coasts/chart/175> (Stand April 2017).

Greenvile Collins, *Great Britain's Coasting Pilot* (gedrukt London 1693). Teilweise einsehbar unter: <http://maps.nls.uk/coasts/> (Stand April 2017).

Thomas Preston, *A new hydrographical Survey of the Islands of Shetland* (gedrukt London 1781). Einsehbar unter: <http://maps.nls.uk/coasts/chart/831> (Stand April 2017).

Jan Jansson, *Eijgentlijcke afbeeldinghe vande Eijlanden Hitlandt anders Scetlandt, Fulo, en Faijerhil*, in: Jan Jansson, *Het Licht der Zeevaert* (London 1620-1629). Einsehbar im Shetland Museum and Archive/Lerwick (UK)

Der folgende Befund- und Fundkatalog beinhaltet eine Zusammenstellung der bisher bekannten terrestrischen sowie submarinen Befunde und Funde mit archäologisch beziehungsweise historisch nachweisbarer, hansischer Provenienz auf den Shetland Inseln, den Färöer Inseln und Island.

Befund- und Fundkatalog

Nr. 1:

Name: Brough Head

Lage: Shetland Inseln, Mainland, Nordseite des Pool of Virkie

Status: Landfund

submarine Untersuchungen: nein, weiteres hierzu siehe Kapitel VI.4.

Befund: Es handelt sich um einen gut erhaltenen Gebäudebefund mit den Maßen 11 x 5 m. Die Raumaufteilung ist klar erkennbar. Die beiden Innenräume sind durch eine nicht durchlaufende Wand getrennt. Die Mauern wurden mit mittelgroßen und größeren Natursteine errichtet.

Funde: Es wurde keine Grabungen bzw. Oberflächenbegehungen vorgenommen.

Quellendatierung: Im 17. Jahrhundert wurde der Pool of Virkie auch Hamborgh Haven genannt. Allerdings hielten sich hier sowohl schottische Händler/Fischer als auch hansische Händler auf. Ob das Gebäude durch hansische oder schottische oder beide Händlergruppen genutzt wurde bleibt unklar.

archäologische Datierung: Frühestens in das 17. Jahrhundert. Das ältere Baustrukturen vorhanden sind lässt sich jedoch nicht ausschließen.

Kapitel: V.2.1.

Referenz: Melton 2004a

Nr. 2:

Name: Grutness Voe

Lage: Shetland Inseln, Mainland, Südseite des Grutness Voe

Status: Landfund

submarine Untersuchungen: nein, weiteres hierzu siehe Kapitel VI.4. und VI.4.1.

Befund: Es wurden 2 Abfallgruben untersucht, die wohl zu schottischen Fischereistationen des 17. Jahrhunderts gehörten.

Funde: Es fand sich ein breites Spektrum an Funden wie Keramik- und Tonpfeifenreste, Holzkohle, Fischgräten, Tierknochen, Erbsen- und Gerstenreste sowie Münzen.

Quellendatierung: Im Grutness Voe befanden sich im 17. Jahrhundert schottische Fischereistationen. Es bleibt unklar wie die zu den Abfallgruben gehörigen Stationen aussahen. Offenbar überdecken die Reste von Fischereistationen des 19. Jahrhunderts die Fundstelle.

archäologische Datierung: Die Münzen legen eine Datierung in das 17. Jahrhundert nahe. Ebenso die Keramikreste. Erbsen waren Importgut und wurden von hansischen als auch schottischen Händlern eingeführt. Sehr wahrscheinlich handelt es sich um eine schottische Station. Eine frühere oder gleichzeitige hansische Nutzung ist jedoch nicht auszuschließen.

Kapitel: V.2.1.

Referenz: Melton 2004a

Nr. 3:

Name: Hagrie's Böd

Lage: Shetland Inseln, Mainland, Nordseite des Gunnister Voe

Status: Landfund

submarine Untersuchungen: nein, weiteres hierzu siehe Kapitel VI.4. und VI.4.3.

Befund: Die Reste von 2 Mauern welche im rechten Winkel aufeinander stoßen sind erhalten. Offenbar handelt es sich um eine Ecke des Gebäudes. Die Mauerreste bestehen aus großen Natursteinen mit einer Erhaltungshöhe von ca. 1 m. Der Befund ist durch Erosion stark zerstört. Weitere zum Gebäude gehörende Befunde konnten nicht festgestellt werden.

Funde: Einige Eisennägel und Fischhaken sowie etwas keramisches Material wurde geborgen.

Quellendatierung: Der Hamburger Händler Simon Hagerslake/Harriestede war in den Jahren 1582 bis 1603 in Northmavine und hier vor allem im Gunnister Voe tätig. Die Bezeichnung Hagrie's Böd weist auf den Namen Hagerslake der wiederum eine mögliche anglisierte Form des Namens Harriestede darstellt.

archäologische Datierung: Die Keramik datiert in das 18./19. Jahrhundert eine mögliche frühere Nutzung ist jedoch nicht auszuschließen.

Kapitel: V.2.1.

Referenz: Gardiner/Mehler 2010

Nr. 4:

Name: Hamna Voe

Lage: Shetland Inseln, Papa Stour, Nordwestseite des Hamna Voe

Status: Landfund

submarine Untersuchungen: nein, weiteres hierzu siehe Kapitel VI.4. und VI.4.3.

Befund: Farmgebäude des 19. Jahrhunderts. Es war bis zum Jahr 1909 bewohnt. Die Reste einiger kleinerer Gebäude, welche wohl zu Farm gehörten, befinden sich in der Nähe. Diese wurde jedoch nicht begutachtet. Am Farmgebäude sind 3 Bau- und Umbauphasen nachweisbar.

Funde: Es wurde keine Grabungen bzw. Oberflächenbegehungen vorgenommen.

Quellendatierung: Ein Hansehändler aus Lübeck ist auf Papa Stour bereits um das Jahr 1452 nachweisbar. Ab dem Jahr 1603 handelten hier die Hamburger Händler Simon Harriestede der Ältere und der Jüngere.

archäologische Datierung: Es gibt keine Hinweise auf Strukturen die vor dem 19. Jahrhundert datieren.

Kapitel: V.2.1.

Referenz: Campbell et al 2010

Nr. 5:

Name: Tulloch's Böd

Lage: Shetland Inseln, Papa Stour, Westseite des Culla Voe

Status: Landfund

submarine Untersuchungen: nein, weiteres hierzu siehe Kapitel VI.4. und VI.4.3.

Befund: Ein gut erhaltenes Gebäude aus mittelgroßen Natursteinen mit den Maßen 8 x 4 m ist erkennbar. Es zeigen sich 2 Nutzungsphasen. In der zweiten Phase wurden Fenster und Kamin des Gebäudes verschlossen. Anschließend nutzte man das Gebäude wohl als Schafstall.

Funde: Bei der Oberflächenbegehung fanden sich einige Glasreste. Vermutlich stammen diese von den vormaligen Fenstern.

Quellendatierung: Ein Hansehändler aus Lübeck ist auf Papa Stour bereits um das Jahr 1452 nachweisbar. Ab dem Jahr 1603 handelten die Hamburger Händler Simon Harriestede der Ältere und der Jüngere auf der Insel. Zwischen den Jahren 1830 und 1850 nutzte Gilbert Tulloch das Gebäude als Verkaufsbude. Daher stammt auch der Name des Gebäuderestes.

archäologische Datierung: Es gibt keine Hinweise auf Strukturen die vor dem 19. Jahrhundert datieren. Auch die Glasreste datieren in das späte 18. bzw. in das 19. Jahrhundert.

Kapitel: V.2.1.

Referenz: Campbell et al 2010

Nr. 6:

Name: Blade of Filbister

Lage: Shetland Inseln, Mainland, Westseite des Gluss Voe

Status: Landfund

submarine Untersuchungen: ja, weiteres siehe Kapitel VI.4. und VI.4.3.

Befund: Fundamente eines Gebäudebefundes mit den Maßen 9 x 4.5 m sind erhalten. Der Befund weist ein Gefälle von ca. 1 m von Nordwest nach Südost auf. Die Raumaufteilung in 3 Räume ist klar erkennbar. Der Eingang des Gebäudes ist mittig und nach Südosten ausgerichtet. Die Mauern sind aus mittelgroßen Feldsteinen errichtet. Holzfunde weisen auf einen möglichen Holzfußboden hin. Andere Holzfunde liegen unterhalb des Laufhorizontes und stellen vermutlich die Reste einer Drainage da.

Funde: Ein breites Fundspektrum konnte geborgen werden. Anorganische Funde wie Eisenteile, Glasfunde, keramisches Material und Tabakpfeifenreste sind ebenso wie organisches Material nachzuweisen; hierzu zählen Holz- und Lederreste. Die Fundliste umfasst insgesamt 89 Objekte.

Quellendatierung: Ab dem Jahr 1577 sind Händlerbuden in Gluss und im Gluss Voe nachweisbar. Neben dem Hamburger Händler Simon Harriestede war, ab dem Jahr 1582, in der Region Northmavine auch der Hansehändler Orne Mair tätig. Dieser wird im Gluss Voe spätestens ab dem Jahr 1603 fassbar. Die Blade of Filbister wird im Jahr 1626 als Standort dort schon länger existierender Händlerbuden erwähnt.

archäologische Datierung: In der Landesaufnahme (Ordnance Survey) des Jahres 1877, publiziert 1881, ist hier eine kleine Farm nachweisbar. Da keiner der Funde vor dem 19. Jahrhundert datiert scheinen die Gebäudereste zu dieser Farm zu gehören. Dies wird durch die baugeschichtliche Datierung und die Funde bestätigt. Eine genaue Funktion des Gebäudes ist unklar.

Kapitel: V.2.1.

Referenz: Mehler et al 2012

Nr. 7:

Name: Keramikstücke

Lage: Shetland Inseln, Mainland, Altstadt von Lerwick

Status: Landfund/Streifund

Befund: unklar

Funde: Insgesamt handelt es sich um 53 Stücke rotglasierter Irdenware und bei einem Stück um salzglasiertes Steinzeug. Verschiedene Rand-, Wand- und Bodenscherben sowie Standfußformen sind erhalten. Ein breites Spektrum von Verzierungen und Glasurfarben ist zu erkennen.

Quellendatierung: unklar

archäologische Datierung: spätes 15. bis 18. Jahrhundert

Kapitel: V.2.1.

Referenz: Shetland Museum. Inventarnummer: FPL 1994.40

Nr. 8:

Name: Scalloway Castle

Lage: Shetland Inseln, Mainland, Scalloway

Status: Landfund

submarine Untersuchungen: nein, weiteres hierzu siehe Kapitel VI.4. und VI.4.2.

Befund: Mehrere Grabungsareale wurden angelegt. Lediglich Schnitte auf Areal A erbrachten Funde von Keramikwaren die vom späten 15. bis zum 18. Jahrhundert datieren.

Funde: Insgesamt wurden 975 Keramikstücke geborgen die in das 17. und frühe 18. Jahrhundert datiert werden können und teilweise glasiert bzw. dekoriert sind. Das Spektrum reicht von Rand- und Wandscherben über Grapenstücke bis hin zu Siebresten, Standfüßen und Griffstücken. Weitere Funde sind als Reste von Backsteine, Tonpfeifen, Dachziegel, Bodenfliesen und Tonfiguren anzusprechen; auch fanden sich verschiedene Metallreste, Glasstücke und Tierknochen.

Quellendatierung: Das Schloss mit dem angrenzenden Areal wurde um das Jahr 1600 angelegt.

archäologische Datierung: Die ältesten Keramikwaren datieren um das Jahr 1600. Der Großteil der Keramikwaren datiert in das 17. und frühe 18. Jahrhundert. Darunter befindet sich wiederum eine Vielzahl von Funde mit sehr wahrscheinlich hansischer Provenienz.

Kapitel: V.2.1.

Referenz: Hall/Lindsay 1983

Nr. 9:

Name: El Gran Grífon

Lage: Shetland Inseln, Fair Isle, Stroms Hellier

Status: Unterwasserfund

Befund: Holzreste des Wracks sind kaum erhalten. Die Fundstelle liegt in ca. 18 m Wassertiefe. Nur schwere Teile wie z.B. die Kanonen fanden sich vor Ort. Kleine metallische Objekte und einzelne organische Reste fanden sich unter verstürzten Steinen sowie innerhalb sedimentierter Bodenvertiefungen. Gründe für die schlechte Befunderhaltung sind die exponierte Lage und die starken Strömungen vor Ort.

Funde: Die Holzteile eines Stevens lagen unter einem verstürzten Felsen. Als größere metallische Funde sind mehrere Kanonen, Kanonenkugel sowie ein Anker der etwas außerhalb des Fundplatzes in tieferem Wasser lag zu nennen. Weiterhin fanden sich Musketenkugeln, Bleibarren, einige Münzen und Teile der Ruderaufhängung. Auch Kleinfunden wie eine Klinge und die Reste eines Henkels mit Klappverschluss konnten geborgen werden.

Quellendatierung: Am 27. September 1588 lief die *El Gran Grífon* als Teil der Spanischen Armada im Sturm auf einige Klippen an der Südostspitze von Fair Isle.

archäologische Datierung: Die Datierung der Funde verweist in die zweite Hälfte des 16. Jahrhunderts. Auch finden sich vergleichbare Funde auf anderen Armadawracks.

Kapitel: V.2.2.

Referenz: Die Fundliste und weitere Beschreibungen finden sich in der CANMORE Datenbank des „Historic Environment Scotland“ unter der ID-Nummer: 3857

Nr. 10:

Name: Grapen

Lage: Shetland Inseln, Whalsay, North Voe bei Symbister

Status: Unterwasserfund

Befund: unklar

Funde: Ein gut erhaltener Grapen aus roter Irdenware wurde hier als „Beifang“ von Fischern geborgen. Lediglich der Henkel ist abgebrochen. Reste einer weißen Glasur oder Engobe sind erhalten.

Quellendatierung: unklar

archäologische Datierung: spätes 15. bis 18. Jahrhundert

Kapitel: V.2.2.

Referenz: Shetland Museum. Inventarnummer: SEA 77207

Nr. 11:

Name: Abtropfsieb

Lage: Shetland Inseln, Mainland, ca. ¼ Meile nordwestlich der Inseln Mousa

Status: Unterwasserfund

Befund: unklar

Fund: 2 Bodenfragmente eines eventuellen Keramiksiebes wurden als „Beifang“ von Fischern geborgen. Lediglich ein stark abgenutzter Standfuß ist erkennbar. Weiße Kalkreste maritimer Fauna sind auf der Oberfläche erhalten. Die Bruchkanten sind stark abgerollt.

Quellendatierung: unklar

archäologische Datierung: spätes 15. bis 18. Jahrhundert

Kapitel: V.2.2.

Referenz: Shetland Museum. Inventarnummer: SEA 1996.127

Nr. 12:

Name: Krambatangi

Lage: Färöer Inseln, Suðuroy, Südseite des Trongisvágsfjørður bei Øravikarlid

Status: Landfund

submarine Untersuchungen: nein, weiteres hierzu siehe Kapitel VI.6.

Befund: Die Reste eines Gebäudebefundes mit den Massen 10 x 4 m sind erkennbar. Die Mauern waren etwa bis auf eine Höhe von 0.5 m Höhe erhalten, aus mittelgroßen und kleinen Natursteinen erbaut und wiesen eine Breite von max. 1.5 m auf. Die Reste von Holzdielen konnten als ehemaliger Laufhorizont interpretiert werden.

Funde: Reste von Backsteinen und Feuersteinfragmente wurden gefunden. Auch konnten Schieferbarren und Bleikugeln geborgen werden. Teile von glasierter roter Irdeware und von Werra Ware zeigten sich ebenfalls im Befund. Bei allen Funden handelt es sich um Importgüter. Dies unterstützt die Interpretation des Ortes als Handelsplatz.

Quellendatierung: Der Name Krambatangi bedeutet so viel wie „Landzunge mit (Kram)bude“. Dies ist ein onomastischer Beleg für die Nutzung des Ortes als Handelsplatz. Auch sind Piratenüberfälle im Trongisvágsfjørður für das 17. Jahrhundert überliefert. Dies legt die Existenz eines lohnenswerten Zieles für Überfälle (z.B. eines Handelsplatzes) nahe.

archäologische Datierung: Alle Funde datieren in das 17. Jahrhundert. Eine frühere Nutzung des Gebäudes als Handelsbude ist jedoch nicht auszuschließen.

Kapitel: V.3.1.

Referenz: Arge/Mehler 2012

Nr. 13:

Name: Tinganes

Lage: Färöer Inseln, Streymoy, Tórshavn

Status: Landfund

submarine Untersuchungen: nein, weiteres hierzu siehe Kapitel VI.6.

Befund: unklar

Funde: Einzelne Keramikscherben rheinischen Steinzeugs wurden bei Prospektionen gefunden.

Quellendatierung: Hier soll sich bis zum Jahr 1586 eine hansisch genutzte Händlerbude befunden haben. Tinganes selbst ist der älteste Teil von Tórshavn und war von je her der Haupthandelsort der Färöer Inseln.

archäologische Datierung: unklar

Kapitel: V.3.1.

Referenz: Arge/Mehler 2012

Nr. 14:

Name: Kumbaravogur

Lage: Island, Westisland, Nordseite Snæffellsnes Halbinsel im Breiðarfjörður

Status: Landfund

submarine Untersuchungen: nein, weiteres hierzu siehe Kapitel VI.7.

Befund: Insgesamt sind 6 Gebäudereste erhalten. 2 liegen auf der Insel Landey und 4 weitere auf der Halbinsel Kaupstaðartangi. Von den 4 Befunden auf der Halbinsel sind 3 als Naust (Bootshaus) anzusprechen. Die Funktion des vierten Gebäudes ist unklar. Es weist eine Breite von etwa 2.2 m auf. Die Mauern waren aus Torf und Stein errichtet und es hatte wohl eine Holzfassade.

Die 2 weiteren Gebäudebefunde auf der Insel Landey weisen ähnliche Maße wie das undefinierte Gebäude auf der Halbinsel Kaupstaðartangi auf. Innenstrukturen und weitere bauliche Details wurden nicht aufgenommen. Die Auswertung der archäologischen Untersuchungen ist noch nicht vollständig abgeschlossen.

Funde: unklar

Quellendatierung: Kumbaravogur bedeutet so viel wie „Bucht der Handelsschiffe“ und Kaupstaðartangi so viel wie „Lanzunge mit Handelsplatz“. Kumbaravogur ist wohl mit dem aus hansische Quellen des 16. Jahrhunderts bekannten Handelsplatz *Kummerwage* gleichzusetzen. Auch bezeichnen Karten des 16. und 17. Jahrhunderts die Bucht als *Kumbrumvig* bzw. *Kumwick*.

archäologische Datierung: unklar

Kapitel: V.4.1.

Referenz: Gardiner/Mehler 2013

Nr. 15:

Name: Svínanes

Lage: Island, Westisland, Svínanesfjall Halbinsel im Breiðarfjörður

Status: Landfund

submarine Untersuchungen: nein

Befund: Mehrere Farmgebäude deren Nutzung bis in das 20. Jahrhundert reicht sind erhalten. Das Interesse lag bei einem als „Deutsches Haus“ bezeichneten Befund. Ein Nord-Süd orientierter, rechteckiger Gebäudegrundriss ist erhalten. Dieser weist die Maße 13.1 x 7.6 m auf. Die Innenmaße betragen 9.4 x 3.5 m. Die Mauerreste sind bis auf eine Höhe von ca. 0.5 m erhalten und aus Torf mit vorgeblendeten Natursteinen erbaut. Der Ein- oder Ausgang liegt in der südlichen Schmalseite und ist zum Wasser ausgerichtet. Ein weiterer Ein- oder Ausgang ist möglicherweise in der Ostmauer des Befundes nachzuweisen. Weitere Befunde mit möglichen Bezügen zum „Deutschen Haus“ liegen in dessen Nähe, konnten jedoch nicht eindeutig mit diesem in Verbindung gebracht werden. Es wurden keine Grabungen vorgenommen.

Funde: unklar

Quellendatierung: Durch die lokale Benennung des Gebäuderestes als „Deutsches Haus“ liegt eine mögliche hansische Verbindung nahe. Auch wurde und wird die vorgelagerte Bucht als Kumbaravogur bezeichnet. Eine Verbindung mit *Kummerwage* kam in Frage. Dennoch konnten keine klaren Datierungen vorgenommen werden. Es handelte sich jedoch in der Späthansezeit, wenn überhaupt, wohl eher um einen kleinen Handelsposten oder eine Fischereistation.

archäologische Datierung: unklar

Kapitel: V.4.1.

Referenz: Gardiner et al 2011

Nr. 16:

Name: Gásir

Lage: Island, Nordisland, Westseite des Eyafjörður bei Akureyri

Status: Landfund

submarine Untersuchungen: nein, weiteres hierzu siehe Kapitel VI.7.

Befund: Es sind eine Menge Bodenbefunde erhalten und bis heute wurden mehrere Grabungskampagnen vorgenommen.

Funde: Unter anderem fand sich Siegburger Keramik welche in das 15. Jahrhundert datiert.

Quellendatierung: Der Ort wird in Quellen als wichtiger Handelsplatz des 12. bis 14. Jahrhunderts bezeichnet und soll wegen Verlandung der Hafens- bzw. Landungsplätze aufgegeben worden sein.

archäologische Datierung: Die Siegburger Keramik legt eine Nutzung des Ortes bis mindestens in das 15. Jahrhundert nahe.

Kapitel: V.4.1.

Referenz: Gardiner/Mehler 2007

Nr. 17:

Name: Gautavík

Lage: Island, Ostisland, Nordseite des Berufjörður

Status: Landfund

submarine Untersuchungen: ja, weiteres hierzu siehe Kapitel VI.7.

Befund: Mehrere Gebäudebefunde in verschiedenen Siedlungskomplexen sowie einige Naust (Bootshäuser) sind erhalten und archäologisch untersucht. Herausragend ist ein runder und aus Ziegelsteinen errichteter Befund. Hierbei handelt es sich eventuell um eine Vorrichtung zum Kochen von Tran oder die Reste eines Gebäudes zur Lagerung von Schwefel.

Funde: Die ältesten Keramikfunde datieren in das späte 13. und frühe 14. Jahrhundert. Das schließt natürlich eine frühere Nutzung des Ortes nicht aus. Die jüngsten Funde datieren nicht älter als in das 16. Jahrhundert. Keramikfunde mit niederrheinischer und südschandinavischer Provenienz unterstützen die Funktion des Ortes als Handelsplatz. Ebenso tun dies die Backsteine des Rundbefundes, den diese müssen nach Island importiert worden sein. Weiterhin konnten Eisenfragmente verschiedenster Art geborgen werden.

Quellendatierung: Im 17. Jahrhundert wurde der Handelsplatz eventuell wegen der Verlandung aufgegeben.

archäologische Datierung: spätes 13./frühes 14. Jahrhundert bis mindestens in das 16. Jahrhundert

Kapitel: V.4.1.

Referenz: Capelle 1982

Nr. 18:

Name: Búðasandur/Maríuhöfn

Lage: Island, Westisland, Südseite des Hvalfjörður in der Faxaflói

Status: Landfund

submarine Untersuchungen: ja, bisher sind keine Ergebnisse hierzu veröffentlicht

Befund: Ähnlich wie in Gásir und Gautavík sind Gebäudereste deutlich zu erkennen. Im Jahr 1975 wurde eine erste Geländebegehung vorgenommen. Von 1983 bis 1985 konnten einige Suchschnitte angelegt werden. Mehrere Gebäudereste wurden als Arbeitsbuden interpretiert und ein weiterer Befund als Schmiede.

Funde: Es wurde keine Keramikreste gefunden. Dafür fanden sich viele Eisen- und Kupferteile sowie Knochen, Holzkohle und Spinnwirtel.

Quellendatierung: Im Jahr 1402 soll über diesen Hafen die Pest nach Island gekommen sein. Laut Schriftquellen wird der Ort als Handelsplatz des 14./15. Jahrhunderts interpretiert.

archäologische Datierung: Das komplette Fehlen von Keramikfunden fällt hier besonders ins Auge. Dafür wurden eine Menge Eisenteile und Holzkohlereste entdeckt. Der Mangel an Keramikfunden lässt bisher keine eindeutige Datierung zu.

Kapitel: V.4.1.

Referenz: Þorkelsson 1984

Nr. 19

Name: Keramikfragment von Steinzeug

Lage: Island, Westisland, Snæfellsnes Halbinsel, Rif

Status: Landfunde

Befund: unklar

Funde: Ein Keramikfragment mit einer Provenienz im hansischen Raum.

Quellendatierung: unklar

archäologische Datierung: 15. bis 17. Jahrhundert

Kapitel: V.4.1.

Referenz: Mehler 2009

Nr. 20:

Name: Glasfragmente

Lage: Island, Westisland, Reykjavík, Aðalstræti 14-16

Status: Landfund

Befund: unklar

Funde: Mehrere Fragmente von Stangengläsern mit vermutlich hansischer Provenienz.

Quellendatierung: Reykjavík oder *Holmen* bzw. *Bremer Holm* war z.B. im Jahr 1580 ein durch Bremer Händler genutzter Handelsplatz.

archäologische Datierung: 15. bis 17. Jahrhundert

Kapitel: V.4.1.

Referenz: Mehler 2000

Anhang B | Anmerkungen zu den Tabellen

Tab. II.1.2. - A: Bremer Händler/Schiffer der Späthansezeit auf den Shetland Inseln	277 - 279
Tab. II.1.2. - B: Bremer Händler/Schiffer des 16. Jahrhunderts auf Island	280 - 281
Tab. II.2.3. - A: Hamburger Händler/Schiffer der Späthansezeit auf Island	282 - 284
Tab. II.2.3. - B: Überschneidungen von Hamburger Händlern/Schiffen der Späthansezeit im Island- und Shetlandhandel, Island- und Färøerhandel sowie Färøer- und Shetlandhandel	285 - 286
Tab. III.1.1.: hansisch genutzte Handelsplätze auf den Shetland Inseln in der Späthansezeit	287 - 288
Tab. III.1.1.1.: durch Bremer Händler/Schiffer genutzte Handelsplätze auf den Shetland Inseln in der Späthansezeit	289
Tab. III.1.1.2.: durch Hamburger Händler/Schiffer genutzte Handelsplätze auf den Shetland Inseln in der Späthansezeit	290
Tab. III.2.1.: Hamburger Händler/Schiffer im Färøerhandel zwischen den Jahren 1543 und 1593 (nach Piper 1988a)	291
Tab. III.3.1. - A: Konflikte in den isländischen Gewässern und auf Island in der Späthansezeit	292 - 294
Tab. III.3.1. - B: hansisch genutzte Handelsplätze auf Island in der Späthansezeit	295 - 297
Tab. III.3.1.1.: durch Bremer Händler/Schiffer genutzte Handelsplätze auf Island in der Späthansezeit	298 - 299
Tab. III.3.1.2.: durch Hamburger Händler/Schiffer genutzte Handelsplätze auf Island in der Späthansezeit	300 - 301

Tab. III.3.1.3.:	302 - 303
weitere durch hansische und nicht-hansische Händler/Schiffer genutzte Handelsplätze auf Island in der Späthansezeit	
Tab. VI.1. - A:	304 - 305
Mindestanzahl der Wracks mit unklarer Datierung in den Gewässern der Shetland Inseln (nach Wessex Archaeology 2011)	
Tab. VI.1. - B:	306
Ergebnisse sonargestützter Begutachtungen 11 bekannter Wrackpositionen in den Gewässern der Shetland Inseln (nach Wessex Archaeology 2012)	
Tab. VI.2. - A:	307 - 308
Schiffsverluste vor dem Jahr 1499 in den Gewässern der Shetland Inseln	
Tab. VI.2. - B:	309
Schiffsverluste der Jahre 1500 bis 1599 in den Gewässern der Shetland Inseln	
Tab. VI.2. - C:	310 - 311
Schiffsverluste der Jahre 1600 bis 1700 in den Gewässern der Shetland Inseln die nur in den Registern von R.S. Bruce oder Off Scotland vorkommen	
Tab. VI.4. - A:	312
Beschreibung der anhand der Kategorisierungsmethodik geordneten und hansisch genutzten Handelsplätze auf den Shetland Inseln	
Tab. VI.4. - B:	313
Beschreibung der eventuell hansisch genutzten Handelsplätze des Pool of Virkie und der Bucht bei Levenwick auf den Shetland Inseln	
Tab. VI.6.:	314 - 315
Benennung von 34 Hafen- und Anlandeplätzen auf den Färöer Inseln (nach Landt 1810)	

Kaufmann	Schiffer	Zielort	Jahr	Anmerkungen	Referenz
Himrick Kummerto	Janeke Bollersen	Shetland Inseln	1494	beide werden namentlich in Klageschrift über verbotenen Shetlandhandel erwähnt	HR III, 4, nr.68
Wichman Bruns	unklar	Shetland Inseln	1540	Testament des Jahres 1540 ist überliefert, Testamentszeugen waren Cord Hemeling, Cord Folkers und Johan Beling	Hofmeister 2015
Cord Folkers	unklar	Shetland Inseln	1543	Testament des Jahres 1543 ist überliefert, Händler ist auf letzter Shetlandfahrt verschollen	Hofmeister 2015
Johann Balleers	Johann Reyners	Bressey Sound (<i>Brusund</i>)	1550	Reyners war Setzschiffer, Schiff verunglückte auf der Rückreise nach Bremen, keine Überlebenden, Kaufmann Balleers war nicht an Bord	Focke 1916
Johann Balleers	Himrich van Mynden	Bressey Sound (<i>Brusund</i>)	1551	Schiffer fuhr in vier Tagen von Bremen nach Shetland, Johann Balleers befrachtete das Schiff von van Mynden wegen eines Verlustes vom Vorjahr	Focke 1916
Himrick Sprenger	unklar	Shetland Inseln	1557	Besaß mit Christoffer Meigern eine <i>maschup</i> auf den Shetland Inseln. Kaufte Meigern seinen Anteil an der <i>maschup</i> ab	Ballantyne/Smith 1999
Christoffer Meigern	unklar	Shetland Inseln	1557	Verkaufte seinen <i>maschup</i> Anteil mit allen Rechten und Pflichten an Hinrick Sprenger. Zeugen waren Reynike Hagerstede und Harmen Middentorp	Ballantyne/Smith 1999
Heinrich Schroder	unklar	Shetland Inseln	1557	wird als Bremer Händler bei einem Rechtsstreit zwischen J. Pennycute und A. Sandis genannt	Ballantyne/Smith 1999
unklar	Johann Ellebracht	Shetland Inseln	1557	Schiffer und Crew waren Zeugen der Pfandlegung durch Gert Brecker, Schiffer war auch Ankläger von Brecker	Ballantyne/Smith 1999
unklar	Korth Hemelinck	Laxfirth (<i>Lasseforde</i>)	1557	Schiffer und wohl auch Händler, bei Konflikt mit Gerth Brecker, Evert Barnewolt und Alert Wüickens tödlich verunglückt	Ballantyne/Smith 1999
Gerdt Hemelinck	unklar	Shetland Inseln	1557	Schiffer und wohl auch Händler, Bruder von Korth Hemelinck	Ballantyne/Smith 1999
Gerth Brecker	unklar	Shetland Inseln	1557	war Hauptangeklagter im Todesfall Korth Hemelinck. Ankläger waren Brun Oldenborch, Johan Belinck, Oltmann Icken, Hermen Middentorp, Johan Ellebracht	Ballantyne/Smith 1999
unklar	Segebad Detken	Shetland Inseln	1557	Schiffer und Crew waren Zeugen der Pfandlegung durch Gerth Brecker	Ballantyne/Smith 1999
Himrick Segelken	unklar	Lunda Wik/Unst	1585	wohl Kaufmann und Schiffer, im Jahr 1585 auf Friedhof in Lunda Wik/Unst beigesetzt	Friedland 1973

Hinrick Byllen	unklar	Baltasound (<i>Baltasund</i>)	1560	Handelslizenz für Hafen durch Vogt Olaf Sinclair erteilt	Ballantyne/Smith 1999
Johan Kordes	unklar	Baltasound (<i>Baltasund</i>)	1560	Handelslizenz für Hafen durch Vogt Olaf Sinclair erteilt	Ballantyne/Smith 1999
Hinrik Sprenger	unklar	Shetland Inseln	1560	Klage gegen Sprenger durch Grete Embdeman, diese war jedoch eigentlich gegen Christoffer Sprenger, den Bruder von Hinrick, gerichtet	Ballantyne/Smith 1999
Christoffer Sprenger	unklar	Shetland Inseln	1560	Bruder von Hinrik, soll illegal inventarisierte Waren auf die Shetland Inseln verhandelt haben	Ballantyne/Smith 1999
Johann Kordes	Johann Ruge	Baltasound (<i>Baltasund</i>)	1562	Hafen war bereits belegt, beiden wurden durch Vogt Olaf Sinclair acht Alternativhäfen vorgeschlagen	Entholt/Beutin 1937
Dirik Foege	unklar	Uyeasound (<i>Oegesunt</i>)	1562	lag bei Ankunft von Kordes/Ruge hier bereits vor Anker	Entholt/Beutin 1937
Segebad Detken	Johann Schulle	Burravoe (<i>Borwage</i>)	1562	lagen bei Ankunft von Kordes/Ruge hier bereits vor Anker, Schulle wird auch in den Hamburger Händlerlisten erwähnt	Entholt/Beutin 1937
Johann Michelis	unklar	Cullivoe (<i>Koldewage</i>)	1562	lag bei Ankunft von Kordes/Ruge hier bereits vor Anker	Entholt/Beutin 1937
Johan Kordes	unklar	Baltasound (<i>Baltasund</i>)	1563	Bestätigung der Handelsrechte durch Vogt Olaf Sinclair. Es werden auch Johan Bartscherer, Gert Westerwolt, Hinrick Eggers, Hinrick Vaget, allerdings mit dem Zusatz „Deutsche“ benannt	Ballantyne/Smith 1999
Hermann Schroder	Hermann Schroder	Whalsay (<i>Quailsundis</i>)	28.05.1566	fuhr mit zwei Schiffen und wurde von Piraten um George Foggo und James Edenstoun überfallen	Ballantyne/Smith 1999
Segebad Detken	Segebad Detken	Uyeasound (<i>Oesund</i>)	31.05.1566	von Piraten um George Foggo und James Edenstoun überfallen, hierbei wurde Steuermann Luder Brummer schwer verletzt	Ballantyne/Smith 1999
Johannes Beling	Johannes Beling	Uyeasound (<i>Oesund</i>)	31.05.1566	von Piraten um George Foggo und James Edenstoun überfallen, hierbei wurde Steuermann Luder Brummer schwer verletzt	Ballantyne/Smith 1999
unklar	Luder Brummer	Uyeasound (<i>Oesund</i>)	31.05.1566	Steuermann von Beling oder Detken (unklar auf welchem Schiff), bei Piratenüberfall verletzt	Ballantyne/Smith 1999
Segebad Detken	Segebad Detken	Shetland/Hammeltoung (moderner Name unklar)	21.09.1566	erneuter Überfall durch Piraten um Willem Guffert	Ballantyne/Smith 1999
Johannes Beling	Johannes Beling	Shetland/Hammeltoung (moderner Name unklar)	21.09.1566	erneuter Überfall durch Piraten um Willem Guffert	Ballantyne/Smith 1999

Theodoric Fogen	Theodoric Fogen	Shetland Inseln	01.06.1566	von Piraten um George Foggo und James Edenstoun überfallen, diese erbeuteten Waren und Waffen im Wert von 783 Talern	Ballantyne/Smith 1999
Humierus Meiger	Humierus Meiger	Scalloway (<i>Schalewage</i>)	23.07.1566	Überfall durch Piraten um Willem Guffert, plünderten auch die Händlerbude, Piraten gaben an im Auftrag von Peter Ballenthun gehandelt zu haben	Ballantyne/Smith 1999
Johannes Michael	Johannes Michael	Cullivoe (<i>Koldewage</i>)	1566	von Piraten um George Foggo und James Edenstoun überfallen	Ballantyne/Smith 1999
Segebad Detken	Segebad Detken	Lunda Wik/Unst	1573	1573 auf Friedhof in Lunda Wik/Unst beigesetzt, hatte auf Unst 53 Jahre gehandelt	Friedland 1973
Heinrich Lancomer	unklar	Gluss/Mainland	ab 1617	Teilhaber an <i>maschop</i> mit Orne Meir (Herkunft unklar) und Heinrich Vindelles (Herkunft unklar), Lancomer war noch in den 1640er Jahren im Shetlandhandel tätig	Mehler et al 2012
Elert Martens	unklar	Uyeasound	1680	Besatz eine Händlerbude im Uyeasound und erwarb im Jahr 1680 Ladungsteile bzw. Teile eines gestrandeten engl. Schiffes <i>Grace</i>	CANMORE ID-Nr. 288728
Segebade Deetjen	unklar	Unst/Fetlar/Yell	1691	Nachfahr von Segebad Detken	Hofmeister 2018 (unpubl.)
Hinrich Goesmann	unklar	Shetland Inseln	1690er	war mit Herman Badewich einer der letzten Bremer Shetlandfahrer, fuhr im Nordischen Krieg ausgeflaggt unter schwedischer Fahne	Müller 1975
Herman Badewich	unklar	Shetland Inseln	1702	war mit Hinrich Goesmann einer der letzten Bremer Shetlandfahrer, fuhr im Nordischen Krieg ausgeflaggt unter schwedischer Fahne	Müller 1975

Kaufmann	Schiffer	Zielort (Island)	Jahr	Anmerkungen	Referenz
Berendt Losekannen	unklar	Djúpivogur (<i>Ostforde</i>)	ab 1500	Losekannen und Verwandte erhielten Passbrief/Lizenz für den Hafen	Entholt/Beutin 1937
Berendt Losekannen	unklar	Insel Papey	ab 1500	Losekannen und Verwandte erhielten Passbrief/Lizenz für den Hafen	Entholt/Beutin 1937
Wylicken Hudemann	unklar	Búðir (<i>Bodenstede</i>)	1526	Hudemann und Verwandte erhielten Passbrief/Lizenz für den Hafen	Entholt/Beutin 1937
Hans Kock	unklar	Island	vor 1550	Bremer Händler und Schiffer	Skúlason 1938
Himryck Munstermann	unklar	Island	1557	offenbar Verwandter von Johann Munstermann, weitere Händler waren Klawes Wittesand, Berent Falenkamp, Klawes Lude	Hofmeister 2000b
Klawes Ficken	unklar	Kumbaravogur (<i>Kummerwage</i>)	vor 1558	Vorgänger von Clawes und Cort Monnickhusen	Hofmeister 2001
Klawes Wittesand	unklar	Kumbaravogur (<i>Kummerwage</i>)	um 1570	war Zusammen mit Johann Mustermann Pächter des Hafens Kummerwage	Hofmeister 2001
Klawes Monnickhusen	unklar	Kumbaravogur (<i>Kummerwage</i>)	nach 1558	Vater vom gleichnamigen Clawes Monnickhusen, beide übernahmen Handel von Clawes Ficken	Hofmeister 2000b
Evert Hovemann	unklar	Nésvogur (<i>Neswage</i>)	1559	Besatz eine Handelslizenz für den Hafen Neswage	Entholt/Beutin 1937
Hinrik Salomon	Heyn Raetken	Island	1569	Heyn oft für Salomon gefahren, dieser war Ratsherr in Bremen zwischen 1562-1597	Hertzberg 1924
Hinrik Salomon	Johann Munstermann	Island	1569	Schiff war verschollen, kam erst nach 11 Wochen zurück, Salomon war nicht an Bord	Hertzberg 1924
Klaus Lude	unklar	Grindavík (<i>Grindewick</i>)	1571	besaß Handelslizenz für Grindewick	Hofmeister 2000b
Christoffer Meiger	unklar	Djúpivogur (<i>Ostforde</i>)	1576	offenbar Nachfolger von Berendt Losekannen, auch auf Shetland Inseln nachweisbar	Entholt/Beutin 1937
Christoffer Meiger	unklar	Insel Papey	1576	offenbar Nachfolger von Berendt Losekannen, auch auf Shetland Inseln nachweisbar	Entholt/Beutin 1937
unklar	Rolf Gerdes	Island	1576	war Setzschiffer für Hamburger Händler, führte eine Bollich von 70 Last	Baasch 1889
unklar	Johann Munstermann	Flatey	vor 1578	verlor Passbrief/Lizenz für Hafen und sein Leben bei Schiffsunglück von 1578	Entholt/Beutin 1937
Johann Munstermann	unklar	Kumbaravogur (<i>Kummerwage</i>)	vor 1578	Munstermann und Verwandte besegelten Kummerwage seit 1478	Entholt/Beutin 1937

Clawes Monnickhusen	Johan Munstermann	Kumbaravogur (<i>Kummerwage</i>)	1578	durch Schiffsverlust starke Verschuldung der Gebr. Monnickhusen und Verkauf der Händlerbude	Hofmeister 2001
Evert Hovemann	unklar	Nésvogur (<i>Neswage</i>)	vor 1580	Besaß Handelslizenz für Neswage, ab 1580 durch Hamburger verdrängt	Hofmeister 2001
Johann Schroder	unklar	Wattlose (modernen Name unklar)	vor 1586	besaß Handelslizenz für Hafen, dieser wird als einfacher Sandstrand bezeichnet	Entholt/Beutin 1937
unklar	Hans Howe	Nésvogur (<i>Neswage</i>)	1593	Streit zwischen Howe und Oldenburger Händlern, Oldenburger behaupteten Lizenz für Hafen zu besitzen	Kohl 1904
Karsten Bake	unklar	Kumbaravogur (<i>Kummerwage</i>)	1593-96	besaß Handelslizenz für 3 Jahre, diese lag vorher bei Oldenburgern	Kohl 1904

Name	Zeit	Handelsziel	Status	Anmerkungen	Referenz
Joachim Baleman	1557 bis 1589	Island	unklar	Pipersche Liste der Färöerfahrer nennt einen Alberth Baleman im Jahr 1586, Namenähnlichkeit	Ehrenberg 1899
Joakim Bassi	vor 1550	Island	Kaufmann/ Schiffer	Pipersche Liste der Shetlandfahrer nennt einen Hans Basse (1636-1640), eventuell Verwandter	Skúlason 1938
Ditrich Bermann	1603	Hafnarfjörður (<i>Haneford</i>)	Kaufmann	besaß die Handelslizenz für den Handelsplatz, Pipersche Liste der Shetlandfahrer nennt Dirich Beerman/Behrman (1608/09, 1611-1615)	Piper 1964/6
Hans Beermand/ Hans Biermann	vor 1576 und 1577	Hafnarfjörður (<i>Haneford</i>)	Schiffer	besaß die Handelslizenz für den Handelsplatz zusammen mit Jochim Wichmandt, Beermand war im Jahr 1577 Schiffer des Schiffes <i>Der Morman</i> , dieses gehörte Gräfin Ursula zu Schauenburg	Ehrenberg 1899, Skúlason 1938
Kordt Blom/Cordt Blome	1533 und vor 1550	Island	Kaufmann/ Schiffer	Pipersche Liste der Shetlandfahrer nennt einen Johan und Peter Blome (1601 und 1617/18), Namenähnlichkeit, Kordt Blome nahm am Althingsdom im Jahr 1533	Skúlason 1938, Baasch 1889
Franz Brandt	1626	Reyðarfjörður (<i>Roedejorde</i>)	Schiffseigner	Pipersche Liste der Shetlandfahrer nennt Frans/Frantz Brandt in den Jahren 1626-1632, 1634/35, 1642/43	Koch 1995
Curt Bleke/ Cordt Bleker	1599 und 1603	Hafnarfjörður (<i>Haneford</i>)	Kaufmann	bis 1603 Lizenzinhaber für Handelsplatz, fuhr im Jahr 1599 mit Hans Holtgreven nach Island	Skúlason 1938, Piper 1964/6
Jurgen Borchers	1564	Búðir (<i>Bodenstede</i>)	Kaufmann	Pipersche Liste der Shetlandfahrer nennt Marten Borchers (1606), Namenähnlichkeit	Entholt/Beutin 1937
Wileken Cordes	1543 bis 1552	Island	unklar	Pipersche Liste der Färöerfahrer nennt Wyleken Kordes als Schiffer zwischen den Jahren 1543 und 1552	Ehrenberg 1899
Lamberth Dene	1533	Island	wohl Kaufmann	Pipersche Liste der Shetlandfahrer nennt Nickell Dehne (1626), Namenähnlichkeit	Baasch 1889
Hans Elers	unklar	Westisland	unklar	Pipersche Liste der Färöerfahrer nennt Hans Ehlers/Elers im Jahr 1549	Baasch 1889
Hans Gonedwoldt	1571	Rif (<i>Reff</i>)	Kaufmann	Handelslizenz für den Handelsplatz lag bei Hans Gronewoldt	Hofmeister 2000
Gerd van Hagen	1534 und 1535	Island	unklar	wird als Island- und Englandfahrer genannt	Friedland 1960
Jürgen von Hagen	1537 bis 1551	Island	unklar	unklar	Ehrenberg 1899
Hans Hars	1578	Island	unklar	unklar	Ehrenberg 1899
Hans Hambrock	1599	Hafnarfjörður (<i>Haneford</i>)	Kaufmann	Hambrock von Hinrich Radke im Streit erschlagen, beide fuhren mit dem Schiffer Hans Holtgreven, Pipersche Liste der Shetlandfahrer nennt Jacob Hambrock (1644), Namenähnlichkeit	Skúlason 1938
Cordt Harwede	1552 bis 1554	Island	unklar	Pipersche Liste der Färöerfahrer nennt Christoffer Harwede/Heruede (1551/52 und 1554), Namenähnlichkeit	Ehrenberg 1899
Hans Hesterberg	1532	Island	Kaufmann	rüstete zusammen mit Herman von der Hude ein Schiff aus	Friedland 1960

Hans Holtgreven	1599	Hafnarfjörður (<i>Haneford</i>)	Schiffer	war mit Hans Jaspersen in den Jahren 1590 bis 1593 Handelslizenzinhaber für den Handelsplatz, Pipersche Liste der Shetlandfahrer nennt Hans Holtgreve (Holtgreven) im Jahr 1602/03 als Schiffer	Skúlason 1938
Herman Kopman	1603	Hafnarfjörður (<i>Haneford</i>)	Kaufmann	besaß die Handelslizenz für den Handelsplatz, Pipersche Liste der Shetlandfahrer nennt Hans Kopman (1644), Namenähnlichkeit	Piper 1964/6
Herman von der Hude	1532	Island	Kaufmann	rüstete zusammen mit Hans Hesterberg ein Schiff aus	Friedland 1960
Peter Korner	1544 bis 1551	Island	unklar	Pipersche Liste der Shetlandfahrer nennt Peter Korner (1597) (Status: unklar), Namenähnlichkeit oder gleiche Person	Ehrenberg 1899
Detmar Lun	vor 1550	Island	unklar	unklar	Skúlason 1938
Hinrick Lussen	unklar	Nordisland	unklar	unklar	Baasch 1889
Hannes Lybyk	vor 1550	Island	Kaufmann/ Schiffer	Pipersche Liste der Färøerfahrer nennt Hans Lubbeke: im Jahr 1544, Namenähnlichkeit oder selbe Person	Skúlason 1938
Hinrick Martinns	1533 und 1535	Island	Kaufmann/ Schiffer	Teilnahme am Althingsdom und Schiffsverlust unter Island	Baasch 1889
Olaf Mayiar (Olaf Mayer/Meier?)	vor 1550	Island	Kaufmann/ Schiffer	unklar	Skúlason 1938
Didrik Meyar	vor 1550	Island	Kaufmann/ Schiffer	Pipersche Liste der Shetlandfahrer nennt Dirich Meyer (1627), Namenähnlichkeit	Skúlason 1938
Cordt van Minden	vor 1550	Island	unklar	Bruder von Didrick van Minden	Skúlason 1938
Hinrick Ratke	1599	Hafnarfjörður (<i>Haneford</i>)	Kaufmann	erschlug Hans Hambrook am 11. Juni 1599 im Streit, fuhr mit dem Schiffer Hans Holtgreven	Skúlason 1938
Petur Rik	vor 1550	Island	Kaufmann/ Schiffer	Pipersche Liste der Färøerfahrer nennt Peter Ryke (1551), Namenähnlichkeit oder selbe Person	Skúlason 1938
Hans Rohollt	vor 1550	Island	Kaufmann und Schiffer	Pipersche Liste der Shetlandfahrer nennt Jochim (Hans) Rowolt (1599 und 1603), Namensähnlichkeit	Skúlason 1938
Vilkuin Rugg	vor 1550	Island	Kaufmann und Schiffer	Pipersche Liste der Färøerfahrer nennt Lutke Rogg(h)e (1548 und 1550), Pipersche Liste der Shetlandfahrer nennt Christoffer Ruge (1640), Namensähnlichkeit	Skúlason 1938
Johann Salevelt	vor 1603	Rif (<i>Reff</i>)	Kaufmann	Handelsplatz war 60 Jahre an Familie Salevelt lizenziert	Koch 1995
Berndt Saleveldt/ Berend Salfeld	1568 bis 1598 und 1578 bis 1579	Island	Kaufmann/Schiffer	Pipersche Liste der Shetlandfahrer nennt Berendt Saleveld/Salevelt, Namensähnlichkeit	Ehrenberg 1899, Koch 1996
Herman von Schuren	1573 bis 1583	Island	unklar	Pipersche Liste der Färøerfahrer nennt Herman van Schuren als Schiffer (1548/49, 1550/51 und 1554)	Ehrenberg 1899
Ludke Smith (Schmidt?)	1532	Grindavík (<i>Gronelwick</i>)	unklar	Pipersche Liste der Färøerfahrer nennt Hans Smidt (Smyt) (1547/48), Namenähnlichkeit	Baasch 1889, Koch 1995
Hans Smede	1553	Island	unklar	Pipersche Liste der Färøerfahrer nennt Hans Smidt (Smyt) (1547/48), Namenähnlichkeit	Ehrenberg 1899

Heinrich Steding	1623	Reyðarfjörður (<i>Roedeförde</i>)	Schiffer	lief von Island kommend in Hamburg ein	Koch 1995
Ludtke Steen	1486	Hafnarfjörður (<i>Haneford</i>)	Schiffer	erste Besegelung des Hafens durch Steen	Baasch 1889
Hinrick Steinwech	1533	Island	wohl Kaufmann	Pipersche Liste der Shetlandfahrer nennt Henning Steinwech (1599), Namensähnlichkeit	Baasch 1889
Heinrek Surbikar	vor 1550	Island	Kaufmann/Schiffer	Pipersche Liste der Shetlandfahrer nennt Jochim Surbick/Surbeck (1547), Namensähnlichkeit	Skúlason 1938
Joachim Thim	1566	Keflavík (<i>Kiblevig</i>)	Kaufmann,	besaß Handelslizenz für Handelsplatz, Pipersche Liste der Färøerfahrer nennt Joachim Thimm: Färøerfahrer (1584/85), er besaß von 1573 bis 1578 Handelsmonopol für die Färøern!	Skúlason 1938
Jacob Todi (Tode)	vor 1550	Island	Kaufmann/Schiffer	unklar	Skúlason 1938
Jochum Wichmandt	vor 1576	Hafnarfjörður (<i>Haneford</i>)	Handelslizenz für Hafen zusammen mit Hans Beermand	besaß zusammen mit Hans Beermand die Handelslizenz für den Handelsplatz, Pipersche Liste der Färøerfahrer nennt Joachim Wichman als Kaufmann (1586-91), ab dem Jahr 1586 teilte er sich für zehn Jahre das Handelsmonopol für Färøern mit Oluf Matsen	Skúlason 1938

Name	Herkunft	Nachweis auf	Jahr	Anmerkungen	Referenz
Dirich Be(e)rman	Hamburg	Shetlands	1608/09 und 1611 bis 1615	Funktion unklar (wohl Kaufmann), Schiffer: Tonies Martens, Rotker Berens, Johan Flötting, Wolder Fresen	Piper 1988b
Ditrich Bermann	Hamburg	Island/ Hafnarfjörður	1603	Kaufmann, besaß mit Cordt Bleke und Herman Kopmann die Handelslizenz für den Hafen	Piper 1964/6
Simon Blandow	unklar	Färøern	1586 und 1587	Steuermann, Schiffer: Herman Kordes	Piper 1988a
Simon Blandow	unklar	Shetlands	1588 und 1604	Funktion unklar, Schiffer: Hans Meier d.Ä., Johan Flötting	Piper 1988b
Frantz/Franis Brandt	Hamburg	Shetlands	1627 bis 1635	Kaufmann, Schiffer: Peter Frederichs, Diderich Brandt	Piper 1988b
Franz Brandt	Hamburg	Island/ Reyðarfjörður	1626	Eigner eines aus Island kommenden Schiffes	Koch 1995
Jurgen Ehlers	unklar	Färøern	1548 bis 1550	Funktion unklar, Schiffer: Wilken Kordes	Piper 1988a
Jurgen Eilers	unklar	Shetlands	1579	Funktion unklar, Schiffer: unklar	Piper 1988b
Hans Ehlers/Elers/Eillers	Hamburg	Färøern	1549	Kaufmann oder Kaufmannsgeselle, Schiffer: Wilken Kordes	Piper 1988a
Hans Elers	Hamburg	Island	1548 bis 1573	Funktion unklar (wohl Schiffer)	Baasch 1889
Roleff Eys/Ey/Jtzen/lß	unklar	Färøern	1585	Funktion unklar, Schiffer: Herman Kordes	Piper 1988a
Roleff Eyß	unklar	Shetlands	1614 bis 1626	Funktion unklar (wohl Kaufmann), Schiffer: Johan Gamßberg, Wolder Frese, Andreas Noteboom, Peter Frederichs	Piper 1988b
Hans Ghilter	unklar	Färøern	1544 bis 1561	Funktion unklar, Schiffer: Wilken Kordes, Herman v. Schuren, Johan Lodinghusen, Gerdt Baensyck	Piper 1988a
Hans Gilter	unklar	Shetlands	1562	Funktion unklar, Schiffer: unklar	Piper 1988b
Peter Garleues	Hamburg	Färøern	1556 und 1561	Funktion unklar, Schiffer: Johan/Hans Lodinghusen, Gerdt Baensyck	Piper 1988a
Peter Garleues	Hamburg	Shetlands	1552	Kaufmann, Schiffer: Hans Kruselmann	Piper 1988b
Hans Holtgreue	Hamburg	Shetlands	1602/03	Schiffer	Piper 1988b
Hans Holtgreven	Hamburg	Island/ Hafnarfjörður	1599	Schiffer, hatte die Kaufleute Hans Hambrook, Hinrick Ratke und Cordt Bleker mit an Bord, Ratke erschlug Hamrock kurz nach der Ankunft auf Island	Skulason 1938
Michael Jacobsen	unklar	Färøern	1585	Funktion unklar, Schiffer: Herman Kordes	Piper 1988a
Michael Jacobsen/Jacopsen	unklar	Shetlands	1590	Funktion unklar, Schiffer: Hans Meier d. Ä.	Piper 1988b
Wylcken Kordes	Hamburg	Färøern	1543 bis 1552	Schiffer	Piper 1988a
Wilken Kordes/Cordes	Hamburg	Island	1543 bis 1552	wohl Schiffer	Ehrenberg 1899
Hinrick Kroger	Hamburg	Färøern	1591	Schiffer	Piper 1988a
Hinrick Kroger	Hamburg	Shetlands	1589/90	Funktion unklar, Schiffer: Hans Meier d. Ä.	Piper 1988b
Hans Lubbeke	Hamburg	Färøern	1544	Funktion unklar, Schiffer: Wilken Kordes	Piper 1988a

Hannes Lybyk	Hamburg	Island	vor 1550	Kaufmann und Schiffer	Skúlason 1938
Hans/Johan Peters(s)en(n)	Hamburg	Shetlands	1555 und 1556	Schiffer	Piper 1988b
Hans Petersen/Peterßen	Hamburg	Färöern	1584	Diener von Jochim Timme	Piper 1988a
Berendt Saleveldt/Salevelt	Hamburg	Shetlands	1606 bis 1621	Funktion unklar, eventuell Kaufmann	Piper 1988b
Berndt Saleveldt/Salfeld	Hamburg	Island	1568 bis 1598 und 1578/79	Kaufmann und Schiffer	Koch 1996/ Ehrenberg 1899
Harmen/Herman (van) Schuren	Hamburg	Färöern	1548/49, 1551/52 und 1554	Schiffer	Piper 1988a
Herman (von) Schuren	Hamburg	Island	1573 bis 1583	Funktion unklar (wohl Schiffer)	Ehrenberg 1899
Hans Smede	unklar	Island	1553	Funktion unklar (wohl Schiffer)	Ehrenberg 1899
Hans Smidt/Smyt	unklar	Färöern	1547/48	Funktion unklar, Schiffer: Wilken Kordes, Herman v. Schuren	Piper 1988a
Joachim Thim	Hamburg	Island/ Keflavik	1566	Kaufmann, besaß Handelslizenz für Hafen	Skúlason 1938
Jochim/Jochym Timme/Thimm	Hamburg	Färöern	1584/85	Kaufmann, besaß zwischen den Jahren 1573 bis 1579 das Handelsmonopol für die Inseln	Piper 1988a
Herman Titlinck	unklar	Färöern	1588	Funktion unklar, Schiffer: Herman Kordes	Piper 1988a
Herman Titlingh	unklar	Shetlands	1617	Funktion unklar, Schiffer: Johan Ganßberg	Piper 1988b
Joachim/Jochim/Jochym Wichman	Hamburg	Färöern	1586 bis 1591	Kaufmann, Schiffer: Herman Kordes, Dirick Eluer, Himrick Kroger. Wichman besaß zusammen mit Oluf Matsen/Madsen (wohl aus Kopenhagen) ab 1586 für zehn Jahre das Handelsmonopol für die Inseln	Piper 1988a
Jochum Wichmandt	Hamburg	Island/ Hafnarfjörður	vor 1576	Kaufmann, besaß Handelslizenz für den Hafen zusammen mit Hans Beermand	Skúlason 1938

Name (modern)	Name (alt)	hansische Nutzung	Anmerkungen	Referenz
Papa Stour	St. Magnus Eilandt	1452, 1562, 1602 bis 1604, 1656, 1669 bis 1673	wohl schon im Jahr 1452 durch Lübecker Henrick Soost genutzt	Ballantyne/Smith 1999, Smith 1984
Baltasound	Baltosund	1562, 1559 bis 1659, 1700	Ort auf Unst, durch Familie Detken angelaufen	Ballantyne/Smith 1999, Friedland 1973
Laxfirth	Lassevorde	1562, 1557, 1602 bis 1604, 1681	Ort und Voe in Nordmainland	Ballantyne/Smith 1999, Smith 1984
Scalloway	Schalewage	1562, 1669 bis 1673	Ort auf Mainland	Ballantyne/Smith 1999, Smith 1984
Lerwick	Brusund	1562, 1551, 1669 bis 1673	Sund zwischen Bressay und Lerwick	Ballantyne/Smith 1999, Focke 1916
Whalsay	Qualisundis	1562, 1669 bis 1673, 1681	Insel östlich von Mainland	Ballantyne/Smith 1999, Smith 1984
Dunrossness	Drostenes	1562, 1602 bis 1604, 1669 bis 1673	eventuell Pool of Virkie oder Bucht bei Levenwick (Bremerhave/Hamburger Haven) gemeint	Ballantyne/Smith 1999, Smith 1984
Vaila Sound	Hafen im Wallosunt	1562, 1560, 1669 bis 1673	Mainland, als Hafen eventuell Walls gemeint	Ballantyne/Smith 1999, Smith 1984
Burravoe	Borwage	1562, 1559 bis 1659, 1602 bis 1604, 1669 bis 1673, 1681	Ort auf Yell, durch Familie Detken angelaufen	Ballantyne/Smith 1999, Friedland 1973
Cullivoe	Koldewage	1562, 1559 bis 1659, 1602 bis 1604	Ort auf Yell, durch Familie Detken angelaufen	Ballantyne/Smith 1999, Friedland 1973
Uyeasound	Oegesunt	1562, 1559 bis 1659, 1602 bis 1604, 1669 bis 1673, 1700	Uyeasound auf Unst, durch Familie Detken angelaufen	Ballantyne/Smith 1999, Friedland 1973
Sound of Papa Brae	Papasunt Bru	1562, 1563	eventuell Sund bei Papa Stour Ort auf Mainland	Ballantyne/Smith 1999 Entholt/Beutin 1937
Gluss	unklar	1577, 1602 bis 1604, 1617	Ort auf Mainland, möglicher Handelsplatz bei Blade of Filbister	Smith 1984, Mehler et al 2012
Gunnister Voe	unklar	1582 bis 1603, 1602 bis 1604	Region auf Mainland, möglicher Handelsplatz bei Hagrie's Böd	Smith 1984, Gardiner/Mehler 2010
Skelda Voe	unklar	1602 bis 1604	Region auf Mainland	Smith 1984
Papil/Burra	Burra	1620 bis 1650, 1669 bis 1673	Inseln westlich von Mainland	Smith 1984
Bigton	Bigton	1656, 1669 bis 1673	Ort im südlichen Mainland	Smith 1984

Hillswick	unklar	1669 bis 1673	Ort auf Mainland	Smith 1984
Gruting Voe	Watt Ness	1663	eventuell Gruting Voe gemeint	Friedland 1973
Grutness Voe	Watt Ness oder Up Ness/Swineborchovet	1567 und 1663	eventuell Grutness Voe gemeint	Ballantyne/Smith 1999, Friedland 1973
Northmavine	unklar	1582 und 1681	Region auf Mainland	Ballantyne/Smith 1994, Smith 1984
Unst	unklar	1681	nördlichste Inseln der Shetlands	Smith 1984
Walls	unklar	1681	Region auf Mainland	Smith 1984

Kaufmann/Schiffer	Name (alt)	Name (modern)	Jahr	Anmerkungen	Referenz
Familie Detken	Baltsund	Baltasound	1559 bis 1659	weitere Bremer Händler vgl. Kapitel II.1.2.	Friedland 1973
Familie Detken	Borwage	Burravoe	1559 bis 1659	weitere Bremer Händler vgl. Kapitel II.1.2.	Friedland 1973
Familie Detken	Koldewage	Cullivoe	1559 bis 1659	weitere Bremer Händler vgl. Kapitel II.1.2.	Friedland 1973
Familie Detken	Ogesunth/ Oegesunt	Uyeasound	1559 bis 1659	weitere Bremer Händler vgl. Kapitel II.1.2.	Friedland 1973
Hinrich van Mynden	Brusund	Bressay Sound	1551	fuhr in vier Tagen von Bremen zum Bressay Sound, siehe auch Kapitel II.1.2.	Focke 1916
Korth Hemelinck	Lasseforde/ Laeszfoerde	Laxfirth	1557	Hemelinck verstarb nach einer Schlägerei mit Mannschaftsmitgliedern, siehe Kapitel II.1.2.	Ballantyne/Smith 1999
Hermann Schroder	Qualisundis	Whalsay	1566	Piratenüberfälle auf Bremer Händler, weiteres siehe auch Kapitel II.1.2.	Ballantyne/Smith 1999
Humierus Meiger	Schalewage	Scalloway	1566	Piratenüberfälle auf Bremer Händler, weiteres siehe auch Kapitel II.1.2.	Ballantyne/Smith 1999
Gerth Hemelinck	Up Ness bei Swineborchovet	wohl im Grutness Voe (Mainland)	1567	Schiffsmietvertrag zwischen Gerth Hemelinck und Earl of Bothwell wurde hier geschlossen	Ballantyne/Smith 1999
Heinrich Lancomer	Gluss	Gluss (Mainland)	1617	Teilhhaber an <i>maschop</i> mit Orne Meir (Herkunft unklar) und Heinrich Vindelless (Herkunft unklar)	Mehler et al 2012
unklar	Watt Ness	eventl. im Gruting Voe oder Grutness Voe (Mainland)	1663	Bremer Schiff fuhr von hier in die Ostsee	Friedland 1973
unklar	Bremerhaue [Bremerhave]	Bucht bei Levenwick (Mainland)	17. Jh.	erkennbar auf niederländischen Karten des 17. Jahrhunderts	Goodlad 2014a

Kaufmann/Schiffer	Name (alt)	Name (modern)	Jahr	Anmerkungen	Referenz
Johan Schulle	Borwage	Burravoe	1562	fuhr als Schiffer zusammen mit Bremer Händler Segebold Detken	Entholt/Beutin 1937
Simon Harriestede d.Ä.	unklar	Hagrie's Böd im Gunnister Voe	1582 bis 1603	verlor im Jahr 1603 das Handelsrecht da die Einheimischen nicht ausreichend durch ihn versorgt wurden	Mehler/Gardiner 2010
Simon Harriestede d.J.	St. Magnus Eilandt	Papa Stour	1616	Verwandtschaftsverhältnis zu Simon Harriestede d.A. ist unklar	Campbell et al 2010
unklar	Hamburger Haven	Bucht bei Levenwick	17. Jh.	erkennbar auf niederländischen Karten des 17. Jahrhunderts	Goodlad 2014a

Kaufmann	Schiffer	Jahr	Anmerkungen	Referenz
unklar	Wilken Kordes	1543 bis 1548, 1549, 1550 bis 1552	Herman Kordes fuhr auch als Seemann unter Wilken Kordes	Piper 1988a
unklar	Herman van Schuren	1548, 1549, 1551 bis 1554	Herman Kordes fuhr auch als Seemann unter Herman von Schuren	Piper 1988a
Hans Swake	Hans Lodinghusen	1555 bis 1557	Hans Swake war wohl Kaufmann	Piper 1988a
Hans Swake	Gerdt Baensyck	1560 bis 1561	Hans Swake war wohl Kaufmann	Piper 1988a
unklar	Herman Kordes	1585 bis 1588	Joachim Wichmann eventuell Schiffseigner, Kordes machte im Jahr 1588 zwei Reisen zu den Färøern	Piper 1988a
unklar	Hans Ropken	1588 bis 1590	Verbindung zu Joachim Wichmann unklar	Piper 1988a
unklar	Dirick Eluerts	1589 und 1590	im Jahr 1590 wurde beide Schiffer mit der Mannschaft in einer Abrechnung erfasst	Piper 1988a
unklar	Hinrick Kroger	1591	Joachim Wichmann war eventuell Schiffseigner	Piper 1988a
Jochim Waßmodt	Reineken Hußman	1592	Joachim Wichmann war im Jahr 1592 eventuell Schiffseigner von drei Schiffen	Piper 1988a

Name (modern)	Name (alt)	Zeit	Konfliktparteien	Anmerkungen	Referenz
Arnastapi	Stappe	1583	Hamburg vs. Bremen	Streitpunkt zwischen Hamburg und Bremen um Handelslizenzen, 1571 soll der Platz widerrechtlich vom Hamburger Hans Gronewoldt angelaufen worden sein	Hofmeister 2001
Bessastaðir	unklar	1581 und 1582	Hamburg vs. Island	Hamburger Hinrick Kules soll Bjarni Eiríksson am Weihnachtstag erstochen haben, Kules hat demnach auf Island überwintert, er wurde anschließend hingerichtet	Koch 1996
Búðir	Bodenstede	1564	Bremen vs. Hamburg	Beschwerde von Bremen beim Bremer Rat über Hamburger Händler Jürgen Borchers	Entholt/Beutin 1937
Búðir	Bodenstede	1586	Bremen vs. Hamburg	Handelslizenz seit 1526 bei Wylcken Hudemann und Verwandten, 1562 von Hamburgern verdrängt, 1586 Handelsverbot für Hamburger	Entholt/Beutin 1937
Básendar	Botsande	1532	England vs. Hamburg/Bremen	unprovocierter Überfall auf Hamburger Hinrick Martens und Tonnies Pinxten durch 4 engl. Schiffe, anschließend erschlagen Hamburger und Bremer Händler zusammen mit dem dänischen „Vogt“ den Engländer John Bryde	Koch 1995
Djúpivogur	Ostfjord	um 1580	Bremen vs. Hamburg	Bremer Handelsplatz, Beschwerde Bremens bei Friedrich II. über Hamburger Händler	Baasch 1889, Koch 1995
Insel Flatey	Flattö	nach 1578	Oldenburg vs. Bremen	Oldenburger Händler war Joachim Kolling, Verdrängung der Bremer	Entholt/Beutin 1937
Grindevík/Ólafsvík	Gammelwick	1528	Hamburg vs. England	Hamburger Hans Schomaker hatte hier gehandelt und gefischt, wurde von Engländern überfallen	Baasch 1889
Grindavík	Grundevik	1532	Hamburg vs. England	Hamburger Ludtke Smyt wurde von zwei englischen Schiffen überfallen	Koch 1995
Grindavík	Gronelwick	1532	England vs. Hamburg/Bremen	unprovocierter Überfall von Hamburger und Bremer Händler auf das englische Schiff <i>Peter Gibson</i> , 15 Tote Engländer, Gesamtverlust lag bei 1500 Pfund Sterling (englische Darstellung)/ hansische Darstellung siehe diese Tabelle unter Botsande	Baasch 1889
Grundarfjörður	Grundarfjord	1530	England vs. Hamburg/Bremen	englisches Schiff <i>Thomas von London</i> wird von Bremen und Hamburgern bedrängt	Baasch 1889
Hafnarfjörður	Hanefjord	1491	England vs. Hamburg	Hamburger Jacob Howmode und Claus Semblo griffen zusammen mit dänischen Statthalter - Ditrick Pining - zwei englische Schiffe an	Skúlason 1938
Hafnarfjörður	Hanefjord	1518	Engländer vs. Hamburg	Konflikt mit Toten und Schwerverletzten	Skúlason 1938

Hafnarfjörður	Hanefjord	1599	Hamburg vs. Hamburg	Hamburger Schiffer Hans Holtgreven hatte die Kaufleute Hambrock, Radke und Bleker mit an Bord, Hamrock wurde später im Streit durch Ratke erschlagen	Skúlason 1938
Hafnarfjörður	Haneforde	1585 und 1586	Hamburg vs. Island	Lagerhaus der Hamburger wird von Isländer im Winter ausgeraubt	Skúlason 1938
Hafnarfjörður	Haneforde	um 1600	Hamburg vs. Hamburg	überlieferter Rechtsstreit zwischen Hamburger Kaufleuten aus Hafnarfjörur und Keflavik wegen Betrugs und Wortbruchs	Skúlason 1938
Hofsós	Hapfaes Havn	1564	Hamburg vs. Kopenhagen	Hafen wurde den Hamburgern wegen Betrügereien weggenommen und an Kopenhagen lizenziert	Baasch 1889
Kumbaravogur	Kummerwage	1564	Hamburg vs. Bremen	Beschwerde über Hamburger Schiffer Jurgen Borchers, der Handel in Kummerwage trieb	Entholt/Beutin 1937
Nesvegur	Neswage	1559 bis 1580	Bremen vs. Hamburg	Handelslizenz lag seit dem Jahr 1559 bei Evert Hovemann und Verwandten, ab 1580 wohl durch Hamburger verdrängt	Entholt/Beutin 1937
Nesvegur	Neswage	1593	Bremen vs. Oldenburg	Hans Howe besetzte Handelsplatz, Klage des Grafen zu Oldenburg gegen Bremer da diese den Hafen unrechtmäßig besetzt hätten	Kohl 1904
Rif oder Ólafsvík	Reff	1467 und 1468	England vs. Dänemark	1467 Statthalter Björn Thorleifsson von Engländern in Rif (Westisland) erschlagen, hat wohl zum dän. - engl. Konflikt im Jahr 1468 beigetragen	Skúlason 1938, Baasch 1889
Vatnseyri	unklar	1579	Island vs. Piraten	Landplatz lag im Petreksfjörður, Gefangenhaltung des Isländers Eggert Hannesson und seiner Tochter durch Seeräuber aus Stade und den Niederlanden, Hannesson musste seine Tochter anschließend freikaufen	Koch 1995
Vestmannaeyjar	Westmänner Inseln	1425	England vs. Dänemark	Entführung der dänischen Statthalter der Westmännerinseln durch Engländer	Skúlason 1938
unklar	Austfjarðarsýsla	1567	Hamburg vs. Bremen	Eiríkur Arnason Brandsonar gestattete Hamburger Händlern hier zu handeln, Beschwerde der Bremer darüber bei Friedrich II.	Koch 1995
unklar	unklar	1491	Hanse vs. England	englische Klage auf dem Hansetag in Antwerpen über Hamburger und Lübecker Repressalien gegen Engländer auf Island	Baasch 1889
unklar	unklar	1486 bis 1532	Hanse vs. England	min. acht überlieferte Konflikte zwischen Engländern und der Hanse	Baasch 1889
unklar	unklar	1533	England vs. DK/Schottland und Hanse	lässt Heinrich VIII. Kriegsschiffe zum Schutz der englischen Händler vor Schotten, Dänen und Hansen bei Island kreuzen	Baasch 1889

unklar	unklar	1524	Island vs. Hanse	Konflikt zwischen Isländer Präfekt Johannes Eggertson und seinem Vorgänger, Hilfe für Eggertson durch Hansekaufleute	Baasch 1889
unklar	unklar	1550 und 1551	Hamburg vs. Kopenhagen	Klage aus Kopenhagen gegen Hamburg wegen Beraubung und Rechtsbruch auf Island	Baasch 1889
unklar	unklar	1574 bis 1579	Hamburg vs. Dänemark	Handelsverbot für Hamburger im gesamten dänischen Reich, also auch auf Island	Baasch 1889
unklar	unklar	1529	Hamburg vs. England	Schiff des Hamburgers Hinrich von Ronne sinkt in einem Hafen in Nordisland nach einer absichtlichen englischen Kollision	Baasch 1889
unklar	unklar	15. und 16. Jh.	Hanse vs. England	insgesamt fünf Kabeljaukriege, der Letzte endete mit der Niederlage Englands	Rosenblad/Sigurdardóttir Rosenbald 1999
unklar	unklar	1474	Hanse vs. England	Händler aus Hull und Bristol kämpfen mit Hansehändlern	Gardiner 2016

Name (modern)	Name (alt)	Zeit	Referenz
Áltafjörður	unklar	16. Jh.	Skúlason 1938
Akranes	Akernisse	16. Jh.	Baasch 1889, Koch 1995
Arnarstapi	Stappen/ Stappe	16. Jh.	Hofmeister 2000
Bíldudalur	unklar	16. Jh.	Skúlason 1938
Básendar	Botsande/ Batsander	16. Jh.	Skúlason 1938, Koch 1995
Búðir	Bodenstede	16. Jh.	Entholt/Beutin 1937, Hofmeister 2000
Djúpvogur	Ostforde/ Ostfiord	16. Jh.	Baasch 1889, Entholt/Beutin 1937, Hofmeister 2000, Koch 1995
Dýrafjörður	Dyrefiord	16. Jh.	Baasch 1889, Koch 1995
Eyjafjörður	Oefiord	16. Jh.	Baasch 1889
Eyrbakki	Oereback	16. Jh.	Hofmeister 2001
Insel Flatey	Flattö	16. Jh.	Baasch 1889, Entholt/Beutin 1937, Hofmeister 2000
Fúlúvík oder Fúlavík	Fuluvík/ Fulwick	16. Jh.	Mehler/Gardiner 2007, Baasch 1889
Grindavík	Grundevík/ Gronelwick	16. Jh.	Baasch 1889, Koch 1995, Hofmeister 2001
Grundarfjörður	Grundarfjord/ Grundeifiord	16. Jh.	Baasch 1889, Hofmeister 2001, Hofmeister 2000
Grundarvogur	unklar	16. Jh.	Koch 2002
Hafnarfjörður	Hanefiord	15. bis 17. Jh.	Skúlason 1938, Baasch 1889, Koch 1995, Koch 1996, Piper 1964/6
Höðadalseyri	unklar	16. Jh.	Skúlason 1938

Hofsós	Hapfaes Havn/ Hofsos im Stagefiord	16. und 17. Jh.	Baasch 1889, Koch 1995
Hornafjörður	Hornefiord	16. Jh.	Hofmeister 2000
Hrútafjörður	unklar	16. Jh.	Skúlason 1938
Húsavík	Huvavik	16. Jh.	Baasch 1889
Hvalfjörður	Walforde	17. Jh.	Baasch 1889
Ísafjörður	Isaifiord	16. Jh.	Baasch 1889, Koch 1995
Kaldárós	Kobbeinstadr/ Kolbeinsaarosensi	16. Jh.	Baasch 1889, Skúlason 1938
Keflavík	Kiblevig/ Kibbelwick	16. und 17. Jh.	Skúlason 1938, Baasch 1889, Piper 1964/6
Kumbaravogur	Kummerwage	16. Jh.	Koch 2002, Baasch 1889, Hofmeister 2001, Hofmeister 2000, Entholt/Beutin 1937, Kohl 1904
Langanes	unklar	16. Jh.	Skúlason 1938
Nésvogur	Neswage/Nesswage	16. Jh.	Koch 2002, Hofmeister 2001, Entholt/Beutin 1937, Kohl 1904
Insel Papey	Papay/Papie	15. und 16. Jh.	Entholt/Beutin 1937, Skúlason 1938
Reyðarfjörður	Roedeforde	17. Jh.	Koch 1995
Reykjavík	Holmurinn/Holmen/ Bremetholm	16. Jh.	Skúlason 1938, Baasch 1889, Hofmeister 2001
Rif und/oder Ólafsvík	Riff/Reff/ Gammelwick	15. bis 17. Jh.	Skúlason 1938, Baasch 1889, Koch 1995, Hofmeister 2000
Saltvík	unklar	16. Jh.	Skúlason 1938
Seylan	unklar	16. Jh.	Skúlason 1938
Spákonufell	unklar	16. Jh.	Skúlason 1938
Straumfjörður	Strömfjord	16. Jh.	Baasch 1889, Hofmeister 2000
Straumur	unklar	16. Jh.	Skúlason 1938, Mehler 2015

Stykkishólmur	Stykkingshölen	16. Jh.	Entholt/Beutin 1937, Hofmeister 2000
Vatneyri	unklar	16. Jh.	Skúilason 1938
Vatnsleysa	unklar	16. Jh.	Skúilason 1938, Koch 1995
Vopnafjörður	Wapnefjord	16. Jh.	Baasch 1889
Þorlákshöfn	unklar	16. Jh.	Skúilason 1938
unklar	Wattlose	16. Jh.	Entholt/Beutin 1937
unklar	Austfjarðarsýsla	16. Jh.	Koch 1995
unklar	Schottelsförde	16. Jh.	Ehrenberg 1899
unklar	Schageförde	16. Jh.	Ehrenberg 1899
unklar	Schragestrandt	16. Jh.	Ehrenberg 1899
unklar	Patersförde	16. Jh.	Ehrenberg 1899
unklar	Bidalsförde	16. Jh.	Ehrenberg 1899
unklar	Roterförde	16. Jh.	Ehrenberg 1899
unklar	Wehrförde	16. Jh.	Ehrenberg 1899

Name (modern)	Name (alt)	Zeit	angelaufen durch	Anmerkungen	Referenz
Arnastapi	Stappen	bis 1565	Bremen	war lange Bremer Handelsplatz, ab 1565 im Besitz von Kopenhagen, ab 1576 im Besitz von Helsingør	Baasch 1889
Arnastapi	Stappe	1570 und 1571	Bremen	Bremer Handelsplatz, 1570/71 widerrechtlich von Hamburgern angelaufen	Hofmeister 2000
Büðir	Bodenstede	1526	Bremen	Handelslizenz wurde für Wyliken Hudemann und Verwandte 1526 ausgestellt	Entholt/Beutin 1937
Büðir	Bodenstede	1564	Bremen	Bremer Handelsplatz, widerrechtlicher Handel durch Hamburger Jurgen Borchers	Entholt/Beutin 1937
Büðir	Bodenstede	1571	Bremen	Bremer Handelsplatz	Hofmeister 2000
Büðir	Bodenstede	vor 1562 und ab 1586	Bremen	Bremer Handelsplatz	Entholt/Beutin 1937
Básendar	Botsande	1532	Bremen	Überfall auf Hamburger Hinrick Martens und Tonnies Pinxten durch 4 engl. Schiffe, anschließend erschlagen Hamburger und Bremer Händler mit dem dän. Vogt den engl. Anführer John Bryde, 1799 durch Sturmflut zerstört	Baasch 1889, Koch 1995
Djúpivogur	Ostforde	1500	Bremen	ab 1500 lag die Handelslizenz bei Berendt Losekannen und Verwandten	Entholt/Beutin 1937
Djúpivogur	Ostforde	1576	Bremen	ab 1576 lag die Handelslizenz bei Christoffer Meigner	Entholt/Beutin 1937
Djúpivogur,	Ostfjord,	1580er	Bremen	Ort wird von Bremer Händlern gegen den unerlaubten Handel von Hamburger Händler verteidigt, Beschwerde der Bremer bei Friedrich II. über die Hamburger	Baasch 1889, Koch 1995
Eyrbakkí	Oereback	1580	Bremen	Bremer Handelsplatz	Hofmeister 2001
Insel Flatey	Flattö	vor 1578	Bremen	kleiner Hafen, wurde bis 1578 von Johan Munstermann angelaufen, dieser starb bei Schiffsunglück 1578	Entholt/Beutin 1937, und Hofmeister 2000
Fúlavík	Fuluvik	16. Jh.	Bremen	wohl stüdl. von Gautavik im Berufsjöður gelegen, Djúpivogur wurde später Nachfolger des Handelsposten	Mehler/Gardiner 2007
Grindavík	Gronelwick	1532	Bremen	Überfall von Hamburgern und Bremern Händler auf das engl. Schiff <i>Peter Gibson</i> , 15 Engländer sterben, viele Waren werden geraubt, Verlust von 1500 Pfund Sterling (engl. Darstellung), zur hansischen Darstellung dieses Zwischenfalls siehe Punkt Botsande	Baasch 1889, Koch 1995
Grindavík	Grundevik	1571	Bremen	Handelslizenz lag bei Klawes Lude	Hofmeister 2001
Grundarfjörður	Grundarfjord	1530	Bremen	engl. Schiff <i>Thomas Gibson</i> von Hamburgern und Bremern überfallen	Baasch 1889
Grundarfjörður	Grundefjord	1558	Bremen	Lizenz ab 1584 an Administrator des Erzsifts zu Bremen vergeben	Hofmeister 2000
Hornafjörður	Hornefjord	16. Jh.	Bremen	Bremer und Hamburger Handelsplatz	Hofmeister 2000
Kumbaravogur	Kummerwage	vor 1558	Bremen	Klawes Ficken trieb hier Handel, ab 1558 übernommen durch Claus Monnickhusen und dessen Vater	Hofmeister 2001

Kumbaravogur	Kummerwage	um 1558 bis 1578	Bremen	Klawes Wittesand wohl zusammen mit Johann Mustermann Handelslizenzinhaber, Familie Munstermann war seit dem Jahr 1486 in Kummerwage tätig	Hofmeister 2001
Kumbaravogur	Kummerwage	1564	Hamburg	Bremer Beschwerde über Hamburger Jurgen Borchers, der unerlaubt Handel trieb	Entholt/Beutin 1937
Kumbaravogur	Kummerwage	1578	Bremen	Brüder Monnickhusen offenbar MiTpächter der Händlerbude	Hofmeister 2001
Kumbaravogur	Kummerwage	1580	Bremen	Bremer Handelsplatz	Hofmeister 2001
Nésvogur	Neswage	1559 bis 1580	Bremen	Handelslizenz seit 1559 bei Evert Hovemann und Verwandten, ab 1580 durch Hamburger verdrängt	Entholt/Beutin 1937
Nésvogur	Neswage	1584	Bremen	ab 1584 an Administrator des Erzstifts zu Bremen vergeben	Hofmeister 2001
Nésvogur	Neswage	1593	Bremen	Bremer Hans Howe besetzte Handelsplatz, Klage des Grafen zu Oldenburg (war Handelslizenzinhaber) gegen Bremer	Kohl 1904
Nésvogur	Neswage	1593	Bremen	Handelslizenz an Bremer Karsten Bake, Oldenburger hatten Verlängerung versäumt	Kohl 1904
Insel Papey	Papie	1500	Bremen	ab 1500 Handelslizenz für Hafen bei Berendt Losekannen und dessen Verwandten	Entholt/Beutin 1937
Insel Papey	Papie	1576	Bremen	ab 1576 Handelslizenz bei Christoffer Meigner	Entholt/Beutin 1937
Reykjavik	Holmen	1580	Bremen	Bremer Handelsplatz	Hofmeister 2001
Stykkishólmur	Styckingshölen	vor 1586	Bremen	Bremer fordern 1586 die Rückgabe des Handelsplatzes durch den dänischen König	Entholt/Beutin 1937, Hofmeister 2000
unklar	Wattlose	vor 1586	Bremen	unscheinbarer Hafen mit Sandstrand in Südisland, Handelslizenz lag bei Johann Schroder	Entholt/Beutin 1937

Name (modern)	Name (alt)	Zeit	angelaufen durch	Anmerkungen	Referenz
Akranes	Akernisse	1550	Hamburg	Handelshafen an Westspitze der Halbinsel Akranes	Baasch 1889, Koch 1995
Arnastapi	Stappe	1570 und 1571	Hamburg	Bremer Handelsplatz, 1570/71 widerrechtlich von Hamburgern angelaufen	Hofmeister 2000
Búðir	Bodenstede	1564	Hamburg	Bremer Handelsplatz, widerrechtlicher Handel durch Hamburger Jurgen Borchers	Entholt/Beutin 1937
Búðir	Bodenstede	1562	Hamburg	Hamburgern verdrängen Bremer, kurz darauf Verbot für Hamburger hier zu handeln	Entholt/Beutin 1937
Básendar	Botsande	1532	Hamburg	Überfall auf Hinrick Martens und Tönies Pinxten durch 4 engl. Schiffe, anschließend erschlagen Hamburger und Bremer Händler mit dem dän. Vogt den engl. Anführer John Bryde, 1799 durch Sturmflut zerstört	Baasch 1889, Koch 1995
Djúpivogur	Ostfjord	1580er	Hamburg	unerbauter Handel durch Hamburger, Beschwerde der Bremer bei Friedrich II. über die Hamburger	Baasch 1889, Koch 1995
Eyjafjörður	Oefjord	1572	Hamburg	Handelsverbot für Hamburger, eventuell ist der Ort Akureyri gemeint	Baasch 1889
Grindavík	Grundevik	1532	Hamburg	Schiff des Händlers Ludtke Smyt wurde hier von zwei englische Schiffen überfallen	Koch 1995
Grindavík	Gronelwick	1532	Hamburg	Überfall von Hamburgern und Bremern Händler auf das engl. Schiff <i>Peter Gibson</i> , 15 Engländer sterben, viele Waren werden geraubt, Verlust von 1500 Pfund Sterling (engl. Darstellung), zur hansischen Darstellung dieses Zwischenfalls siehe Punkt Botsande	Baasch 1889, Koch 1995
Grundarfjörður	Grundarfjord	1530	Hamburg	englisches Schiff <i>Thomas Gibson</i> wurde von Hamburgern und Bremern überfallen	Baasch 1889
Hafnarfjörður	Hanefjord	1491	Hamburg	Jacob Howmode und Claus (Clas) Sembloow griffen zusammen mit Vogt - Dirrick Pining - zwei englische Schiffe an	Skúlason 1938
Hafnarfjörður	Hanefjord	1486 und 16. Jh.	Hamburg	erste erwähnte Besegelung durch Hamburger Lutke Steen, danach Haupthafen der Hamburger	Baasch 1889
Hafnarfjörður	Hanefjord	1575/ 1580/ 1581	Hamburg	Hans Valemann war Handelslizenzinhaber	Koch 1996
Hafnarfjörður	Hanefjord	vor 1576	Hamburg	Hans Beermand und Jochum Wichmandt besaßen zusammen die Handelslizenz für den Handelsplatz	Skúlason 1938
Hafnarfjörður	Hanefjord	nach 1586	Hamburg	Joachim Valman besaß Handelslizenz zusammen mit Hans Lemmermann	Skúlason 1938
Hafnarfjörður	Hanefjord	1599	Hamburg	Schiffer Hans Holtgreven hatte Kaufleute Hambrook, Radke, Bleker mit an Bord; Hamrock später durch Ratke erschlagen	Skúlason 1938
Hafnarfjörður	Hanefjord	1590 bis 1593	Hamburg	Hans Jespersen besaß Handelslizenz mit Hans Holtgreven	Skúlason 1938

Hafnarfjörður	Hanefjörð	1597 bis 1600	Hamburg	Joachim Harem besaß Lizenz mit Hans Holtgreven	Skúlason 1938
Hafnarfjörður	Hanefjörð	1603	Hamburg	Pachtende des Handelsplatzes für Curt Bleke, Dietrich Bermann, Herman Kopmann	Piper 1964/6
Hofsós	Hapfaes Havn im Stagefjörð/Hofsos	vor 1564	Hamburg	in diesem Jahr wurde der Handelsplatz den Hamburgern entzogen	Baasch 1889
Hornafjörður	Hornefjörð	16. Jahrhundert	Hamburg	Hamburger und Bremer Handelsplatz	Hofmeister 2000
Húsavík	Huvavík	1532 bis 1561	Hamburg	Hauptausfuhrhafen für Schwefel, ab dem Jahr 1561 Ausfuhrverbot für Hansen	Baasch 1889
Hvalfjörður	Walforde	1602	Hamburg	Hamburger Handelsplatz	Baasch 1889
Keflavík	Kiblevíg	1566	Hamburg	Jochim Thim erhielt Handelslizenz	Skúlason 1938
Kumbaravogur	Kummerwage	1564	Hamburg	Bremer Beschwerde über Hamburger Jurgen Borchers, dieser trieb hier unerlaubt Handel	Entholt/Beutin 1937
Nésvogur	Neswage	1580	Hamburg	ab dem Jahr 1580 waren hier Hamburger anzutreffen	Entholt/Beutin 1937
Reyðarfjörður	Roedeförde	1623	Hamburg	Heinrich Steding kam von Island nach Hamburg	Koch 1995
Reyðarfjörður	Roedeförde	1626	Hamburg	Franz Brandt kam von Island nach Hamburg	Koch 1995
Rif oder Ólafsvík	Reff/ Gammelwick	1528	Hamburg	Engländer nannten Hafen Gammelwick, Hamburger Hans Schomaker hat hier gehandelt und gefischt	Baasch 1889, Koch 1995
Rif oder Ólafsvík	Reff	1571	Hamburg	Handelslizenz an Hans Gronewoldt	Hofmeister 2000
Rif oder Ólafsvík	Riff	vor 1603	Hamburg	Hafen war 60 Jahre an Jochim Salevelt verpachtet	Koch 1995
Straumfjörður,	Strömfjörð	16. Jh.	Hamburg	Hamburger Handelsplatz	Baasch 1889, Hofmeister 2000
Vopnafjörður	Wapnefjörð	1580	Hamburg	Hamburger Handelsplatz	Baasch 1889
unklar	Austfjarðarsýsla	1567	Hamburg	Eiríkur Árnason (Administrator in Skriðuklaustur) erlaubte Hamburger Händlern hier zu handeln, Beschwerde der Bremer darüber bei Friedrich II.	Koch 1995
unklar	Schottelsförde	nach 1595	Hamburg	Ergänzung zu den Häfen die bereits Ernst Baasch 1889 nennt	Ehrenberg 1899
unklar	Schageförde	nach 1595	Hamburg	Ergänzung zu den Häfen die bereits Ernst Baasch 1889 nennt	Ehrenberg 1899
unklar	Schragestrandt	nach 1595	Hamburg	Ergänzung zu den Häfen die bereits Ernst Baasch 1889 nennt	Ehrenberg 1899
unklar	Patersförde	nach 1595	Hamburg	Ergänzung zu den Häfen die bereits Ernst Baasch 1889 nennt	Ehrenberg 1899
unklar	Bidalsförde	nach 1595	Hamburg	Ergänzung zu den Häfen die bereits Ernst Baasch 1889 nennt	Ehrenberg 1899
unklar	Roterförde	nach 1595	Hamburg	Ergänzung zu den Häfen die bereits Ernst Baasch 1889 nennt	Ehrenberg 1899
unklar	Wehrförde	nach 1595	Hamburg	Ergänzung zu den Häfen die bereits Ernst Baasch 1889 nennt	Ehrenberg 1899

Name (modern)	Name (alt)	Zeit	angelaufen durch	Anmerkungen	Referenz
Áltafjörður	unklar	16. Jh.	Hanse	am Ísafjarðardjúp	Skúlasón 1938
Bildudalur	unklar	16. Jh.	Hanse	am Arnarfjörður	Skúlasón 1938
Básendar	Batsander	1579	Dänemark	Handelslizenz bei dänischem Statthalter Johann Bockholt	Skúlasón 1938
Djúpvogur	Ostfjord	1582	unklar	mehrere Handelslizenzen wurden für diesen Ort vergeben	Hofmeister 2000
Dýrafjörður	Dyrefjord	1564	Lübeck	Handelslizenz für Bartholomäus Thinappel, eventuell ist der Ort Haukadalur gemeint	Baasch 1889, Koch 1995
Insel Flatey	Flattö	nach 1578	Oldenburg	Händler Joachim Kolling, Verdrängung der Bremer	Entholt/Beutin 1937
Insel Flatey	Flattö	1579	Lübeck	an Händler Heinrich Schlüter vergeben	Baasch 1889
Grundarvogur	unklar	1585 bis 1592 und 1596	Oldenburg	Handelslizenz lag bei Oldenburgern	Koch 2002
Hafnarfjörður	Hanefjord	1415 bis 1427	England	starker englischer Schiffsverkehr mit Hafnarfjörður	Skúlasón 1938
Hafnarfjörður	Hanefjord	1471	Niederlande	zwei niederländische Handelsschiffe befreien ein hansisches Schiff das von Engländern festgesetzt wurde	Skúlasón 1938, DI XI, Nr. 22
Höfðadalseyri	unklar	16. Jh.	Hanse	im Tálknafjörður	Skúlasón 1938
Hofsós	Hofsos im Skagarfjörður	1625	unklar	Handelsplatz in Nordisland, wurde von dem Dänen Andreas Martensen angefahren	Koch 1995
Hrútafjörður	unklar	16. Jh.	Hanse	unklar	Skúlasón 1938
Ísafjörður	Isafjord	1564	Lübeck	Lizenz für Bartholomäus Thinappel, Ort eventuell Bolungarvík	Baasch 1889, Koch 1995
Kaldarós	Kobbeinstadr/ Kolbeinsaarosensi	1524	unklar	„deutsche“ Händler überwintern hier	Baasch 1889, Skúlasón 1938
Keflavík	Kiblevig	1579	Dänemark	Handelslizenz bei dänischem Statthalter Johann Bockholt	Skúlasón 1938
Keflavík	Kiblevig/ Kibbelwick	1602	Kopenhagen	unklar	Baasch 1889, Piper 1964/6
Kumbaravogur	Kummerwage	1579	Oldenburg	Handelslizenz bei Joachim Kolling aus Hooksiel	Koch 2002
Kumbaravogur	Kummerwage	1580	Oldenburg	Schiffer Rolf Gerdes war Bremer, Händler war Joachim Kolling	Kohl 1904, Koch 2002

Kumbaravogur	Kummerwage	1585	Oldenburg	Handelslizenz bei Graf Hans v. Oldenburg, er war selber kein Händler/Schiffer	Hofmeister 2000
Langanes	unklar	16. Jh.	Hanse	Porshóvn im Lónafjörður	Skúlason 1938
Nésvogur	Nesswage	ab 1596	Oldenburg	Handelslizenz lag bei Oldenburgern	Kohl 1904
Nésvogur	Neswage	1585 bis 1592 und 1596	Oldenburg	Handelslizenz lag bei Oldenburgern	Koch 2002
Insel Papey	Papay	ab 1413	England	waren englische Fischer hier anzutreffen, bis zu 30 Schiffe bei Papey und in Nordisland	Skúlason 1938
Reykjavík	Holmurinn	1579	Dänemark	Handelslizenz bei dänischem Statthalter Johann Bockholt	Skúlason 1938
Reykjavík	Holmen	1586	Lübeck	Handelslizenz bei Hans v. Delmenhorst	Baasch 1889
Rif oder Ólafsvík	Reff	1467	England	Im Jahr 1467 wird der dänische Statthalter Björn Thorleifsson von Engländern in Rif erschlagen	Skúlason 1938
Saltvík	unklar	16. Jh.	Hanse	in der Skálfandi Bucht	Skúlason 1938
Seylan	unklar	16. Jh.	Hanse	im Skjerafjörður/Bessastaðir bei Reykjavík	Skúlason 1938
Spákonufell	unklar	16. Jh.	Hanse	Ort eventuell Höfðakaupstaður	Skúlason 1938
Straumur	unklar	16. Jh.	Hanse	unklar	Skúlason 1938
Vatneyri	unklar	16. Jh.	Hanse	im Patreksfjörður	Skúlason 1938
Vatnsleysa	unklar	16. Jh.	Hanse	unklar	Skúlason 1938, Koch 1995
Vestmannaeyjar	Westmänner Inseln	1423	England	fünf englische Händlerschiffe auf den Westmännerinseln	Skúlason 1938
Vestmannaeyjar	Westmänner Inseln	1425	England	die dänische Statthalter der Westmännerinseln werden durch Engländer entführt	Skúlason 1938
Þorlákshöfn	unklar	16. Jh.	Hanse	Südland bei Hafnarvík	Skúlason 1938

Wessex Archaeology 2011	Konstruktionsdetails	Anmerkungen
ID-Nr.: 1079	unklar	3 m tief, teilweise ragt es 1.2 m aus dem Wasser
ID-Nr.: 1080	unklar	eigentlich drei Wracks, von einem liegt Heizkessel am Strand, zweites ist bei Ebbe sichtbar, drittes liegt mittig im Catfirth (ca. 2 m tief)
ID-Nr.: 1081	ca. 65 m lang	ca. 79 m tief
ID-Nr.: 1082	20 m lang, stark beschädigt	wird als gestrandeter, hölzerner Hulk angesprochen
ID-Nr.: 1083	unklar	ca. 12 m tief
ID-Nr.: 1084	unklar	gestrandetes Wrack, sehr flaches Wasser
ID-Nr.: 1085	6 m hoch, 65 m lang, 11 m breit (beam)	unklar
ID-Nr.: 1086	zwei Teile, eines ca. 60 m lang, ein Zweites ca. 20 m lang	liegt zwischen 123 m und 128 m Tiefe
ID-Nr.: 1087	11.3 m hoch, 140 m lang, 17 m breit	unklar
ID-Nr.: 1088	zwei Teile, eines ca. 34 m lang, ein Zweites ca. 37 m lang und 10 m breit	unklar
ID-Nr.: 1089	mind. 2 Teile, eines ca. 40 m lang, ein Zweites ca. 50 m lang	unklar
ID-Nr.: 1090	7 m hoch, 50 m lang, 8 m breit, steht aufrecht	liegt zwischen 100 m und 107 m Tiefe
ID-Nr.: 1091	zwei Teile, eines ca. 40 m lang Mast ist erhalten, zweites ist ca. 50 m lang, Mast ist erhalten	liegt zwischen 101 m und 106 m Tiefe
ID-Nr.: 1092	zwei Teile, insgesamt ca. 15 m breit, 42 m lang, 6 m hoch	unklar
ID-Nr.: 1093	unklar	liegt zwischen 115 m und 121 m Tiefe
ID-Nr.: 1123	wird als Craft bezeichnet	unklar
ID-Nr.: 1125	wird als Craft bezeichnet	unklar
ID-Nr.: 1130	9.5 m hoch, 105 m lang, 25 m breit, Daten basierend auf Side-Scan-Sonar	liegt zwischen 71 m und 81 m Tiefe
ID-Nr.: 1131	großer Anker und viele Kabel, bedeckt ein Gebiet von 1480 x 370 m	liegt zwischen 82 m und 91 m Tiefe
ID-Nr.: 1132	unklar	im Jahr 1975 wurde bei Bohrarbeiten ein 4.5 t Anker geborgen

ID-Nr.: 1133	unklar	im Jahr 1975 wurden ein 2.5 t Anker und 457 m Kabel mit einer Dicke von ca. 3.2 cm bei Bohr- und Baggerarbeiten geborgen
ID-Nr.: 1137	ca. 4.6 m hoch, 28 m lang, 7.5 m breit	liegt zwischen 112 m und 117 m Tiefe
ID-Nr.: 1140	unklar	wird als Craft bezeichnet
ID-Nr.: 1142	ca. 11.1 m hoch, 60 m lang, 16 m breit	zwischen 104 m und 106 m Tiefe
ID-Nr.: 1144	unklar	großer Anker und ca. 20 Schäkel entdeckt
ID-Nr.: 1146	unklar	wird als Hulk bezeichnet, unklar ob aus Metall oder Holz, Reste des Schiffs sind über ein großes Areal verstreut, Teile von geborgenen Holzern liegen auf einer Sandbank in der Nähe
ID-Nr.: 1150	unklar	liegt zwischen 16 m und 25 m Tiefe
ID-Nr.: 1152	unklar	mittig im Catfirth gelegen
ID-Nr.: 1153	unklar	liegt bei Ebbe frei
ID-Nr.: 1154	unklar	einige Teile wurde geborgen
ID-Nr.: 1185	unklar	vielleicht frühneuzeitlich, einige Kanonenreste und andere Metallobjekte wurde entdeckt, eventuell zum Wrack der <i>De Noordbeek</i> (1730) gehörend

Wrackname	Datierung	Anmerkungen
Wrangels Palais	1687	auffällige Anomalien, eventuell zu <i>Wrangels Palais</i> gehörend
Gwladmena	1918	keine auffälligen Anomalien
Glenisla	1917	auffällige Anomalien, eventuell zu <i>Glenisla</i> gehörend
Cheerful	1917	auffällige Anomalien sind eventuell unbekannte Wracks oder auch natürlichen Ursprungs, Wrack der <i>Cheerful</i> wurde nicht gefunden
Drottningen af Sverige	1745	keine auffälligen Anomalien
MTB 686	1943 (?)	keine auffälligen Anomalien
MTB 626	1943 (?)	keine auffälligen Anomalien
Wessex Archaeology ID-Nr. 1149	1867	keine auffälligen Anomalien, Wrackreste wurden nicht gefunden
Concordia	1786	Wetterbedingungen zu schlecht für einen Survey
Good Friend	1712	Wetter- und Seegebietsbedingungen zu schlecht für einen Survey
Aith Voe Hulk	18. Jahrhundert	Untersuchungsgebiet war zu seicht für einen Survey

Region	Datierung	Verlustort	Herkunft	Anmerkungen	Register
Unst	800/900	Skiba Gio (Ship Gio), Haamar/Skaw	skandinavisch	mündliche Überlieferung	Register R.S. Bruce, Off Scotland
Unst	870	bei Tonga	Dänemark	Schiff soll König Guthrum gehört haben	Register R.S. Bruce, Off Scotland (hier 807 A.D.)
Yell	900	bei Stonganess	unklar	aufgelaufen	Off Scotland, Wessex Archaeology 2011
Yell	1002	Sands of Breckon	unklar	Schiff gehörte Leif Erickson (mündliche Überlieferung)	Off Scotland, Wessex Archaeology 2011
Yell	1300	Cullivoe, Bluemull Sound	unklar	Crew gerettet, als Dank wurde St. Olav Kirche durch Skipper gestiftet	Register R.S. Bruce, Off Scotland
Yell	Winter 1400	West o' Firth	unklar	zwei Überlebende, einer soll Stammvater der Familie Williamson auf Yell gewesen sein	Register R.S. Bruce, Off Scotland
Dunrossness	1050	St. Ninians Bay	unklar	unklar	Off Scotland, Wessex Archaeology 2011
Dunrossness	1252	Roost of Sumburgh	Norwegen	Schiff von König Harald, er und sein Gefolge starben	Register R.S. Bruce, Off Scotland (hier 1242 A.D.)
Bressay	1000	zwischen Bressay und Noss	unklar	Crew wurde gerettet, soll zum Dank eine Kapelle gestiftet haben	Register R.S. Bruce, Off Scotland
Fair Isle	900	Sivors Gir/Sewarl Gir	unklar	Skipper hieß Sivard/Sievard/Sigurd, Name des Ortes soll sich von seinem Namen ableiten	Register R.S. Bruce, Off Scotland
Fair Isle	1264	bei Fair Isle	unklar	Schiff sollte den königlich-norwegischen Steuereintreiber Hanefus nach Orkney bringen	Register R.S. Bruce, Off Scotland
Fair Isle	1350	unklar	Schottland (unklar)	wird als Kogge bezeichnet, die Darstellung des Wracks ist auf einer Karte des 14. Jh. in der Bodslain Library zu sehen, Realitätsbezug unklar	Register R.S. Bruce, Wessex Archaeology 2011
Papa Stour	800	Skibbie Gir (Gio)	unklar	mündliche Überlieferung, Name der Bucht soll darauf zurückgehen	Register R.S. Bruce, Off Scotland (hier bei Unst)
Lerwick	800	bei Robbie Ramsay Baa/Skibbie Baa	unklar	soll Pferde geladen haben	Off Scotland, Wessex Archaeology 2011
Lerwick	1148/1151	Gulber Wick Bay	unklar	soll ein Langschiff mit Namen Fifa gewesen sein	Off Scotland, Wessex Archaeology 2011

Lerwick	1148/1151	Gulber Wick Bay	unklar	soll ein Schiff mit Namen Hialf/Hjolp gewesen sein	Off Scotland, Wessex Archaeology 2011
Sandwick	898-902	bei Mousa	unklar	soll Langschiff gewesen sein, teilweise in Egil Saga erwähnt	Register R.S. Bruce (bei Sandwick), Off Scotland
unklar	960	unklar	Island	soll Schiff von Thorvald Thidsanson gewesen sein	Register R.S. Bruce, Off Scotland
unklar	1152	unklar	unklar	Skipper war Eindudi Unge (Henry the Young), ist in Orkney Saga erwähnt	Register R.S. Bruce, Off Scotland
unklar	1469	unklar	unklar	unklar	Off Scotland
unklar	November 1475	Hamna Voe/Northmaven (?)	Frankreich	bewaffnetes Schiff das wohl auf Plünderung aus war, mündliche Überlieferung	Register R.S. Bruce, Wessex Archaeology 2011

Region	Datierung	Verlustort	Herkunft	Bezeichnung	Anmerkungen	Referenzen
Unst	July/Oktober 1592	Burrafirth	Danzig	Noah's Arche [Arche Noah]	Siehe Kapitel VI.3.	Ballantyne/Smith 1994
Yell	1520	Birrier bei Vatsetter	Dänemark	unklar	Crew gerettet	Register R.S. Bruce, Off Scotland
Yell	1524	Breckies/Breckien	Norwegen	unklar	keine Überlebenden	Register R.S. Bruce, Off Scotland
Nesting	vor Juni 1574	eventuell Whalsay oder andere Insel	Emden	unklar	unklar	Register R.S. Bruce, Off Scotland
Whalsay	1500	Inner Holm of Skaw	Norwegen	unklar	zwei gerettete weibliche Passagiere stifteten später eine Kirche auf Holm	Register R.S. Bruce, Off Scotland
Whalsay	1589	bei East Linga, Gun Geo	unklar	Ship of Force (?)	wohl bewaffneter Handelsfahrer, Kanonen des Schiffs später geborgen	Register R.S. Bruce, Off Scotland
Fair Isle	27. September 1588	Stroms Hellior	Spanien/ Rostock	El Gran Grifon	siehe Kapitel V.2.2.	Bruce, Off Scotland, Canmore
Tingwall	25. August 1567	Unicorn Rock, südl. von Green Holm	Schottland	Unicorn	unklar	Register R.S. Bruce, Off Scotland (hier bei Lerwick)
Sandsting	1588	Haddock Sands Off Rearwick	Spanien	La Anunciada	Teil der Spanischen Armada, soll Galeone mit 24 Kanonen gewesen sein	Register R.S. Bruce, Off Scotland
Burra	September 1594	bei Burra	Emden/ Niederlande	Flying Hart/ Flieing Hairt	hatte Holz geladen, es ist wohl eher die <i>Flieing Hairt</i> (<i>of Edame</i>) aus den Niederlanden gemeint	Ballantyne/Smith 1994
unklar	1540	unklar	Shetland	unklar	eventuell Dogger oder Burse, Fischerboot mit 20 Mann Besatzung, wohl alle gestorben, eventuell durch fremdes Schiff versenkt	Register R.S. Bruce, Off Scotland
unklar	1574	unklar	unklar	Minion	wurde auf den Strand gesetzt und geplündert	Ballantyne/Smith 1994
unklar	Dezember 1591	unklar	Dundee/ Schottland	James	unklar	Off Scotland, Wessex Archaeology 2011
unklar	1591	Gruting Voe/ Grutness Voe	Danzig	unklar	war ein Handelsschiff, Danziger Inventar Nummer: 10348	Friedland 1973

Region	Register	Datierung	Verlustort	Herkunft	Name	Anmerkungen
Unst	Register R.S. Bruce	Anfang 17. Jh.	Bucht östl. Umea Wik	England oder Schottland	unklar	keine Anmerkungen
Unst	Off Scotland	1600	(Easting Vere) Vere	England	Circe	keine Anmerkungen
Unst	Off Scotland	November/ Dezember 1688	bei Unst	Unklar	unklar	keine Anmerkungen
Yell	Off Scotland	1620	Whalefirth Voe/Daal of Lumbister	Unklar	unklar	keine Anmerkungen
Yell	Register R.S. Bruce	Dezember 1657	unklar	Dänemark	unklar	Passagier oder Seemann Jacob Petersen an Bord, er verkaufte später Teile des Schiffes
Yell	Off Scotland	1667	bei Yell	Dänemark	unklar	keine Anmerkungen
Fetlar	Register R.S. Bruce	1699	Hamain Ness	Shetland	unklar	Postschiff, ging von Scalloway nach Unst, acht von neun Passagieren starben
Burra	Off Scotland	1621	Tondra/Westburra	unklar	Blessing	soll eine Bark gewesen sein, Skipper war Mann namens Hall
Burra	Register R.S. Bruce	Sommer 1652	Burra Isle (westl. Seite)	Niederlande	Prins Maurits	Skipper war Cornelius Pieterszoon Taenman, 110 Mann Besatzung, 34 Kanonen, teil der Flotte unter Tromp
Burra	Register R.S. Bruce	Sommer 1652	Burra Isle (westl. Seite)	Niederlande	De Nijmegen	trug vorher den Manen <i>Kastel van Memblik</i> , 26 Kanonen, teil der Flotte unter Tromp
Burra	Register R.S. Bruce	1666	bei Burra	Dänemark/ Frederickstad	Vriend	gestrandet, teile des Schiffes weiterverkauft
Burra	Off Scotland	1700	bei Tondra (eventuell 2 Schiffe)	unklar	unklar	keine Anmerkungen
Burra	Off Scotland	1700	Ayre of Papil/ West Burra	unklar	unklar	hatte Wein geladen
Burra	Off Scotland	1700	bei Croo Taing/ South Havra	England	unklar	hatte Teer geladen
Lerwick	Register R.S. Bruce	15. Juni 1640	Bressay Sund	Niederlande	Enkhuizen	Begleitschiff für VOC Flotte, von Spaniern angegriffen und als Prise genommen
Bressay	Register R.S. Bruce	1669	bei Noss	unklar	unklar	soll Dogger oder Ketsch gewesen sein, ca. 60 t
Bressay	Register R.S. Bruce	vor August 1677	bei Bressay	unklar	unklar	keine Anmerkungen
Out Skerries	Register R.S. Bruce	Juli 1602	bei den Out Skerries	Niederlande (unklar)	unklar	wohl Walfänger, wurde geplündert

Out Skerries	Off Scotland	1700	(Flat) Lamba Stack	unklar	unklar	hatte Teer geladen
unklar	Register R.S. Bruce	1625	unklar	Dünkirchen	unklar	Dünkirchener Pirat, versenkt im Kampf gegen „Bursenflotte“ der Niederländer
unklar	Register R.S. Bruce	ca. 1650	unklar	unklar	unklar	wohl Sklavenschiff, Geschichte geht auf einen verschollenen Brief zurück, alles sehr uneindeutig
unklar	Off Scotland	Juli 1652	unklar	Niederlande	unklar	sollen drei „Man of War“ gewesen sein
unklar	Off Scotland	1654	unklar	England	Sophia	hatte 24 Kanonen, Skipper war Mann namens Kirby
unklar	Register R.S. Bruce	Juni 1677	unklar	Belgien/ Ostende	unklar	Piratenschiff mit 8 bis 10 Kanonen, versenkt durch <i>La Palme</i> , diese besaß 18 Kanonen und 120 Tonnen
unklar	Register R.S. Bruce	15.12.1688	Delfring oder Unst	unklar	unklar	eventuell Schiff der Landungsflotte des Prinzen von Orange Crew gerettet

Ort	Kategorie	Zuordnung	Anlande- und Ankerplätze	max. Tiefe (geschätzt)	Surveymethoden (Auswahl)	Beschreibung in Kapitel
Whalsay	I.A.	Insel	Symbister Bay, North Bay	5 m	tauchergestützt, SSS, SEA, MEA, SBP	VI.4.1.
Burravoe	I.A.	Bucht	Burravoe	7 m	tauchergestützt, SSS, SEA, MEA, SBP	VI.4.1.
Grutness Voe	I.A.	Bucht	Grutness Voe	2,5 m	tauchergestützt, SSS, SEA, MEA, SBP	VI.4.1.
Lerwick	I.B.	Sund	mehrere an den Ost- und Westseiten des Bressay Sound	6 - 30 m	SSS, SEA, MEA, SBP	VI.4.2.
Scalloway	I.B.	Bucht	East Voe, Harbour Bay	10 m	SSS, SEA, MEA, SBP	VI.4.2.
Gruting Voe	I.B.	Bucht	mehrere im Gruting Voe	40 m	SSS, SEA, MEA, SBP	VI.4.2.
Cullivoe	II.A.	Bucht	Cullivoe	7,5 m	tauchergestützt, SSS, SEA, MEA, SBP	VI.4.3.
Papa Stour	II.A.	Insel	Hamna Voe, Culla Voe	3 - 7 m	tauchergestützt, SSS, SEA, MEA, SBP	VI.4.3.
Baltasound	II.A.	Bucht	Baltasound	13 m	tauchergestützt, SSS, SEA, MEA, SBP	VI.4.3.
Laxfirth	II.A.	Bucht	Laxfirth	25 m	tauchergestützt, SSS, SEA, MEA, SBP	VI.4.3.
Uyeasound	II.A.	Sund/Bucht	Uyeasound	15 m	tauchergestützt, SSS, SEA, MEA, SBP	VI.4.3.
Gluss Voe	II.A.	Bucht	Gluss Voe, Bay of Ollaberry	12 - 30 m	tauchergestützt, SSS, SEA, MEA, SBP	VI.4.3.
Gunnister Voe	II.A.	Bucht	Gunnister Voe	5 m	tauchergestützt, SSS, SEA, MEA, SBP	VI.4.3.
Bigton	II.A.	Bucht	Bigton Wick, St. Ninian's Bay, Ireland Wick, Bay of Scousburgh	8 - 9 m	tauchergestützt, SSS, SEA, MEA, SBP	VI.4.3.
Papil/Burra	II.A.	Sund	bei Holm of Papil, Wick of Blumister, bei Lotra of Houss, Banna Minn, bei Muckle Skerry	5 - 6 m	tauchergestützt, SSS, SEA, MEA, SBP	VI.4.3.
Hillswick	II.A.	Bucht	Hills Wick, Sand Wick	5 - 15 m	tauchergestützt, SSS, SEA, MEA, SBP	VI.4.3.
Skelda Voe	II.A.	Bucht	im inneren Bereich	4 - 7 m	tauchergestützt, SSS, SEA, MEA, SBP	VI.4.3.
Vaila Sound	II.B.	Bucht/Sund	mehrere im Vaila Sound	20 m	SSS, SEA, MEA, SBP	VI.4.4.
Brae	II.B.	Bucht/Sund	mehrere im Sullum Voe und im Busta Voe	39 - 45 m	SSS, SEA, MEA, SBP	VI.4.4.

Ort	Zuordnung	Anlande- und Ankerplätze	max. Tiefe (geschätzt)	Surveymethoden (Auswahl)
Pool of Virkie	Bucht	Pool of Virkie	sehr flach	tauchergestützt, Geomagnetik Geoelektrik, Seismik
Levenwick	Bucht	Sand Wick, Hos Wick, Channer Wick, Leven Wick	15 - 30 m	tauchergestützt, SSS, SEA, MEA, SBP

Name (nach Jørgen Landt)	Name (modern)	Lage	Anmerkungen
Westmanhavn	Vestmanna	Westseite/Streymoy	Winterhafen, zwei Landzungen (<i>Heyvanes</i> und <i>Nees</i>) mit Ankerringen liegen am Ende der Bucht, am Südostende der Einfahrt bei <i>Eilsnees</i> liegt eine weitere Landzunge mit Ankerringen
Kongshavn/Skaalefjord	Skalafjörður	Südseite/Eysturoy	Winterhafen, bester Ankerplatz liegt zwischen <i>Lyeusaæ</i> und <i>Kyirkjutengi</i> , Ankerringe auch im westlichen Bereich des Hafens bei <i>Syon</i> und <i>Setvinda</i>
Trangisvaag	Trangisvágsfjörður	Ostseite/Suðuroy	Winterhafen, insgesamt vier Ankerringe, einer liegt zwischen <i>Kyaldavígsholm</i> und <i>Ordaviig</i> , ein zweiter Ankerring liegt bei <i>Drellenæs</i> , ein dritter Ring liegt auf einer Insel auf der Südseite des Fjords, dieser ist bester Ankerplatz, ein vierter Ring liegt bei <i>Kultioften</i>
Vay/Vaagsfjorde	Vagsfjörður	Südostseite/Suðuroy	Winterhafen, nur ein Ankerring ist vorhanden, Halbinsel auf der Nordseite heißt <i>Porkyerinaes</i> , auf der Südseite heißt sie <i>Holskorar</i>
Klaksund	Klaksvík	Nordwestseit/Borðoy	Winterhafen, Bucht nördlich von Klaksvík, Ankerring befindet sich mittig in der Bucht, häufig durch niederländische Fischer genutzt
Fuglefjord	Fuglarfjörður	Ostseite/Eysturoy	Winterhafen, Ankerringe befinden sich auf der Nordost- und Südwestseite
Labro	eventuell Lopra im Vágsfjörður	Südostseite/Suðuroy	Sommerhafen, Schiffe müssen vor zwei mittig in der Bucht gelegenen Felsen ankern
Ordaviig	Øravík	Ostseite/Suðuroy	Sommerhafen, viele scharfe Steine vorhanden die Ankerseile beschädigen können
Qualboefjord	Hvalba	Nordostseite/Suðuroy	Sommerhafen, zwei Ankerringe auf der südlichen Seite bei <i>Kuldioften</i>
Midvaag und Sandevaag	Sandavágur	Südostseite/Vágar	Sommerhafen, Bucht ist geteilt in Ostteil: <i>Sandevaag</i> und Westteil: <i>Midvaag</i> , bester Ankerplatz bei Gabelung der Bucht, Ankerring bei <i>Yensegyrde</i>
Sorvaag	Sørvágur	Westseite/Vágar	Sommerhafen, ab Insel <i>Tinholm</i> wird die Bucht flacher
Thorshavn	Tórshavn	Südostseite/Streymoy	Sommerhafen, besteht aus zwei schmalen Buchten die durch Landzunge <i>Tinganes</i> getrennt sind, östliche Bucht wird meist durch dänische Händlerschiffe belegt, es können jedoch nicht mehr als vier Schiffe gleichzeitig gelöscht werden, die westliche Bucht <i>Fridericksvaag</i> ist doppelt so groß, jedoch nicht so gut zum Meer hin geöffnet (heutige Situation ist komplett anders, heißt viele Umbauten), beide Buchten sind gut mit Ankerringen ausgestattet
Kalbaksfjord	Kalbaksfjörður	Südostseite/Streymoy	Sommerhafen, wenig genutzt da der bessere <i>Kongshavn/Skaalefjord</i> gegenüber liegt
Kodlafjord	Kollafjörður	Ostseite/Streymoy	Sommerhafen, gute Ankerplätze bei <i>Signaboe</i> und <i>Syongaard</i>
Qualviig	Hvalvík	Ostseite/Streymoy	Sommerhafen, auf der Südseite befindet sich naust mit Ankerring
Haldersviig	eventuell Haldarsvík	Nordost/Streymoy	Sommerhafen, auf der Südseite befindet sich naust mit Ankerring
Fundingsfjord	Funningsfjörður	Nordostseite/Eysturoy	Sommerhafen, innerhalb des Fjords - auf der Westseite - befindet sich ein Ankerring
Porkyeri im Vayfjord	Porkeri im Vágsfjörður	Südostseite/Suðuroy	Ausweichhafen, drei Buchten bei <i>Porkyeri</i> bieten gute Ankerplätze
Qualvig	eventuell Sandvík	Nordseite/Suðuroy	Ausweichhafen, Bucht wird durch Landzungen <i>Myavanaes</i> (im Süden) und <i>Qualnaes</i> (im Norden) begrenzt

Sands Bugt	Sandur	Westseite/Sandoy	Ausweichhafen, Ankerring befinden sich gegenüber der Kirche
Huseviigs Bugt	Húsvík	Südostseite/Sandoy	Ausweichhafen, Ankermöglichkeiten an der Nordseite
Skaallviigs Bugt	Skálavík	Ostseite/Sandoy	Ausweichhafen, Ankern ist möglich jedoch nicht für längere Zeit
Naalsoe	Nólsoy	Nólsoy	Ausweichhafen, gegenüber dem Ort befindet sich eine Ankermöglichkeit
zwischen Eide und Nordskaale	Eiði bis Norðskáli	Nordwest/Eysturoy	Ausweichhafen, mehrere gute Ankerplätze
Andafjord	Oyndarfjørður	Ostseite/Eysturoy	Ausweichhafen, guter Ankerplatz
Nordergyoða und Sydergyoða	eventuell Norðragøta und Syðrugøta	Ostseite/Eysturoy	Ausweichhafen, zentral gelegener Ankerplatz
Bordoeviig	Klaksvík	Südwestseite/Borðoy	Ausweichhafen, eventuell Bucht südlich des heutigen Klaksvík
Arnefjord	Arnafjørður	Südost/Borðoy	Ausweichhafen, Ankerring auf der Nordseite weit innerhalb des Fjords
Quannasund	Hvannasund	zwischen Viðoy und Borðoy	Ausweichhafen, auf der Westseite befindet sich ein Ankerring, bei <i>Tofte</i> liegt ein weiterer Ring
Haraldsund	Haraldssund	zwischen Kunoy und Borðoy	Ausweichhafen, guter Ankerplatz südlich des Ortes <i>Haraldsund</i>
Vedeviig	eventuell Viðareiði	Nordost/Viðoy	Ausweichhafen, Angaben bei Landt sind unklar
Viig	unklar	eventl. Ostseite/Svinoy	Ausweichhafen, Angaben bei Landt sind unklar
Brandersviig	eventuell Kirkjubøur	Südwestseite/Streymoy	Ausweichhafen, Ankerring zwischen <i>Kirkeboe</i> im Norden und <i>Boe</i> im Süden
Bucht beim Arge Hospital/Thorshavn	eventuell bei Sandagerð	Südostseite/Streymoy	Ausweichhafen, Bucht südlich des heutigen National Hospital in Tórshavn

Anhang C | Anmerkungen zu den Karten

Karte I: Die westliche und östliche Fahrtroute zu den nordatlantischen Inseln	318
Karte II: Shetland Inseln allgemein und die Lagen der hansisch genutzten Handelsplätze	319
Karte III: Färöer Inseln allgemein und die Lage der Handelsplätze Tinganes sowie Krambatangi	320
Karte IV: Island allgemein und die Lagen einiger hansisch genutzter Regionen bzw. Handelsplätze (nicht für alle Orte ist die ungefähre Lage bestimmbar)	321
Karte V-a: Route eines Hamburger Walfängers, zwischen dem 27. April und dem 22. Juli 1671, im Gebiet zwischen Grönland und Spitzbergen (rekonstruiert nach Martens 1675)	322
Karte V-b: Route eines Hamburger Walfängers, zwischen dem 23. Mai und dem 16. August 1667, im Gebiet zwischen Grönland, Spitzbergen und Nordnorwegen (rekonstruiert nach Bullen 1667)	323
Karte VI: Die Landbefunde und Funde mit möglicher hansischer Provenienz oder hansischer Nutzung auf den Shetland Inseln	324
Karte VII: Die submarine Befunde und Funde der Späthansezeit und/oder mit möglicher hansischer Provenienz auf den Shetland Inseln	325
Karte VIII: Die Landbefunde und Funde der Späthansezeit mit möglicher hansischer Provenienz oder hansischer Nutzung auf Island	326
Karte IX: Die bekannten Schiffsverluste in den shetländischen Gewässern bis zum Jahr 1700	327
Karte X: Die bekannten Schiffsverluste mit hansischer Provenienz in den shetländischen Gewässern	328
Karte XI: Detailkarte Shetland Inseln: Bucht bei Levenwick, Pool of Virkie, Grutness Voe und Bigton	329
Karte XII: Detailkarte Shetland Inseln: Gruting Voe, Vaila Sound, Culswick, Skelda Voe	330

Karte XIII: Detailkarte Shetland Inseln: Burravoe, Vatsetter Ness	331
Karte XIV: Detailkarte Shetland Inseln: Laxfirth, Lerwick, Scalloway	332
Karte XV: Detailkarte Shetland Inseln: Whalsay, Dury Voe	333
Karte XVI: Detailkarte Shetland Inseln: Hillswick, Gunnister Voe, Gluss Voe	334
Karte XVII: Detailkarte Shetland Inseln: Cullivoe, Uyeasound	335
Karte XVIII: Detailkarte Shetland Inseln: Burrafirth, Baltasound	336
Karte XIX: Detailkarte Shetland Inseln: Papa Stour	337
Karte XX: Detailkarte Shetland Inseln: Brae	338
Karte XXI: Detailkarte Shetland Inseln: Papil auf Burra	339
Karte XXII: einige bekannte Schiffsverluste (▲) in den färöischen Gewässern bis zum Jahr 1700 und die Hafен- bzw. Ankerplätze (●) nach Jørgen Landt (1810)	340
Karte XXIII: Detailkarte Färöer Inseln: Trangisvagsfjöður	341
Karte XXIV: Detailkarte Färöer Inseln: Tinganes/Tórshavn	342
Karte XXV: Detailkarte Island: Gásir	343
Karte XXVI: Detailkarte Island: Gautavík	344
Karte XXVII: Detailkarte Island: Kumbaravogur	345

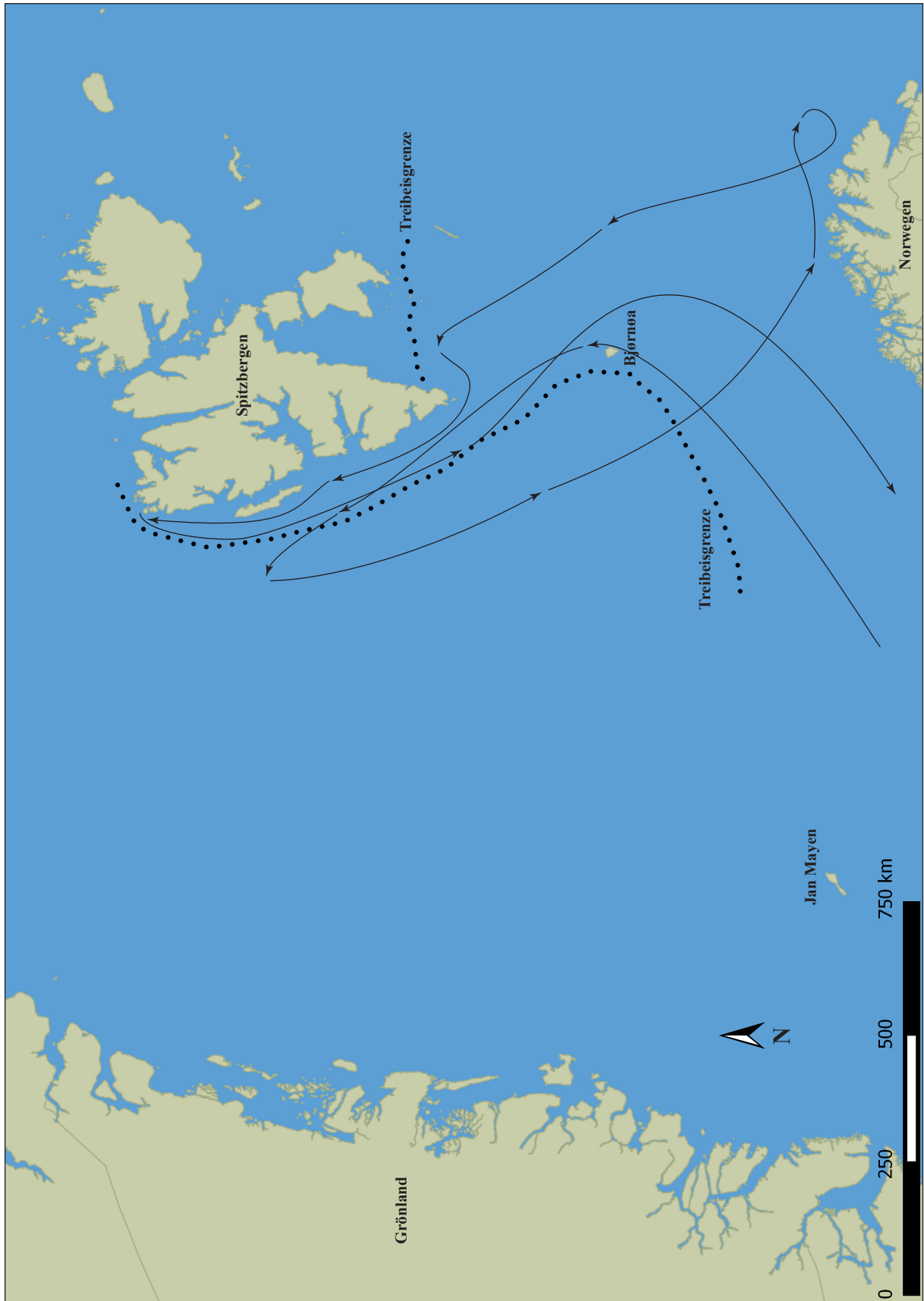




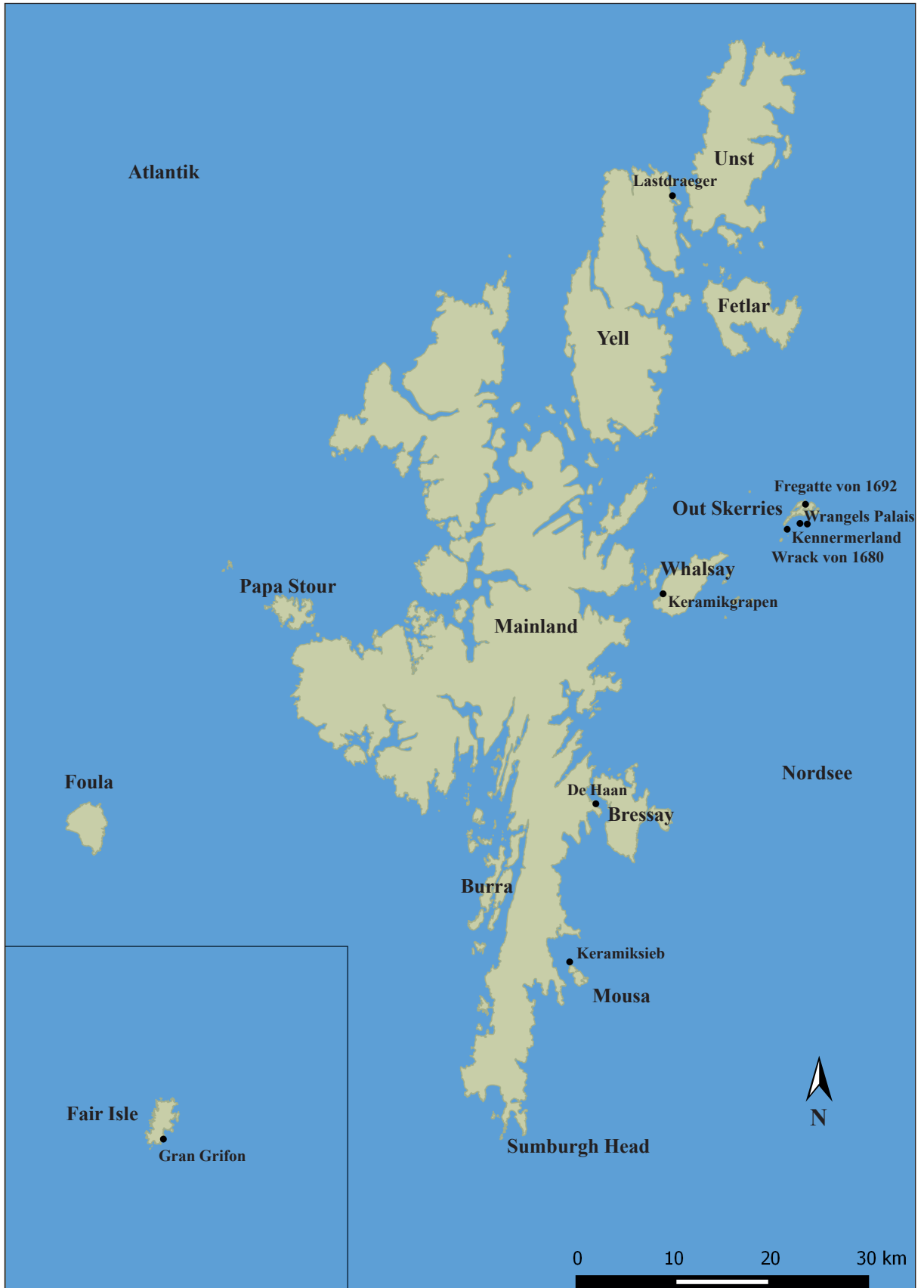




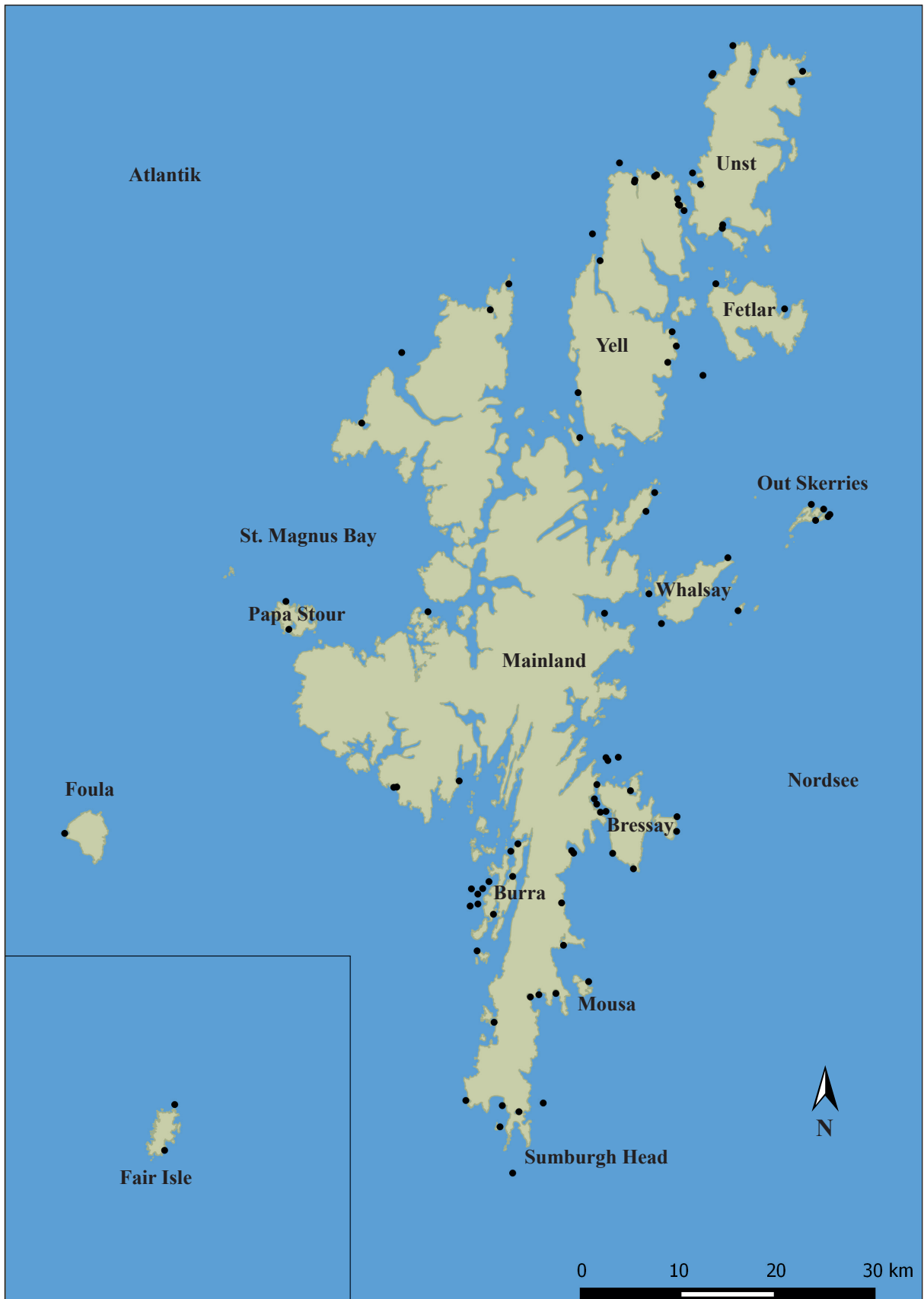


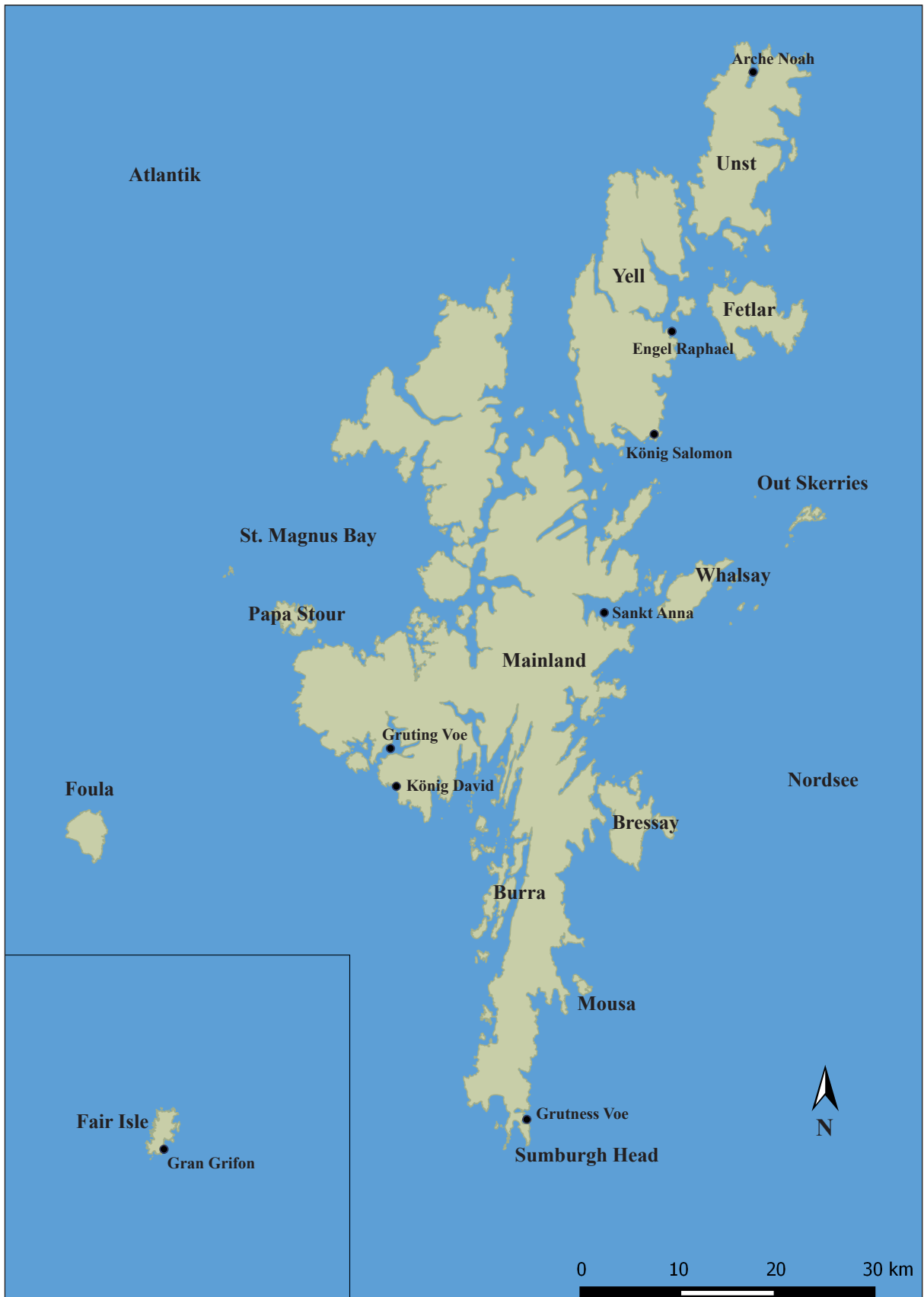


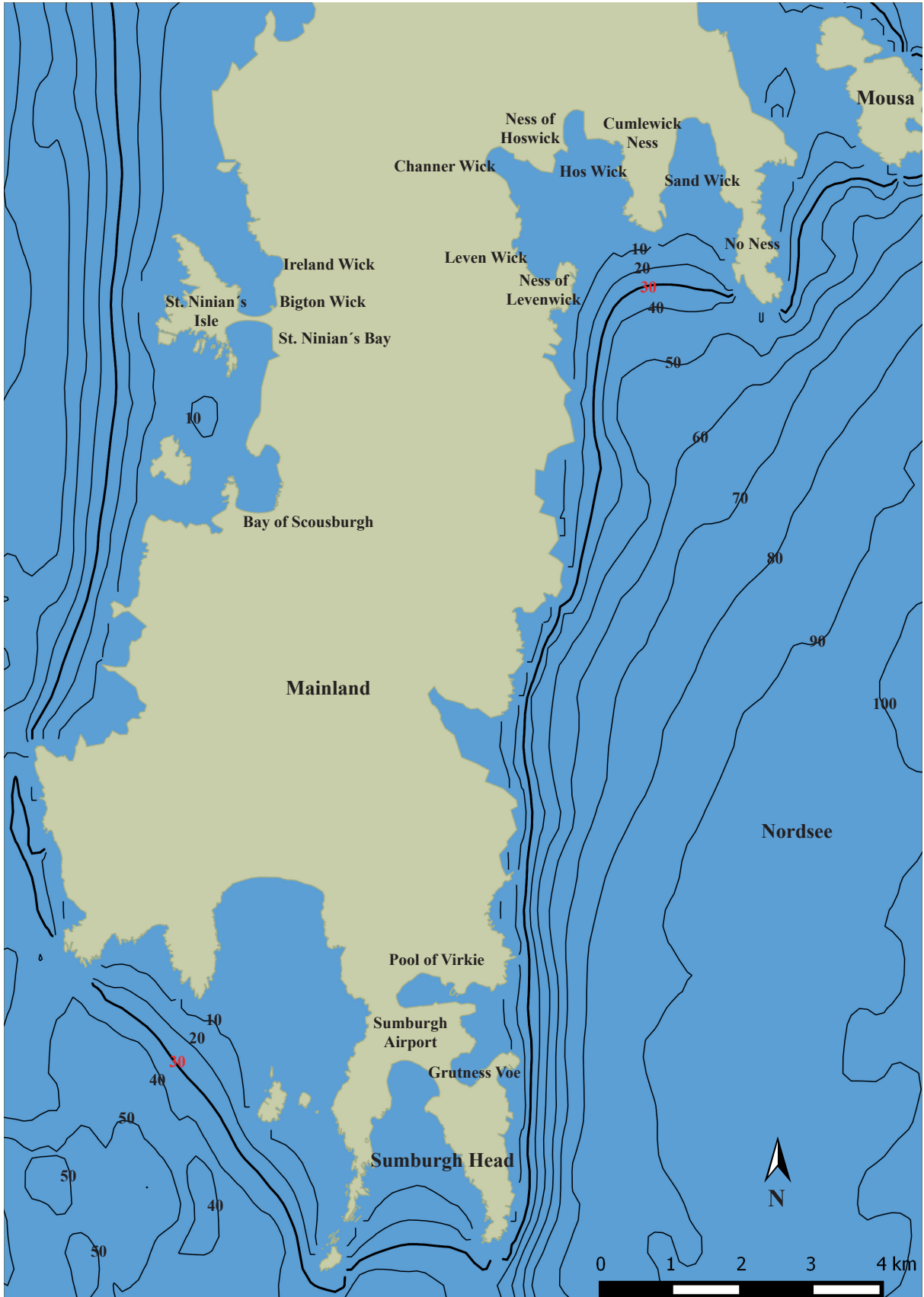


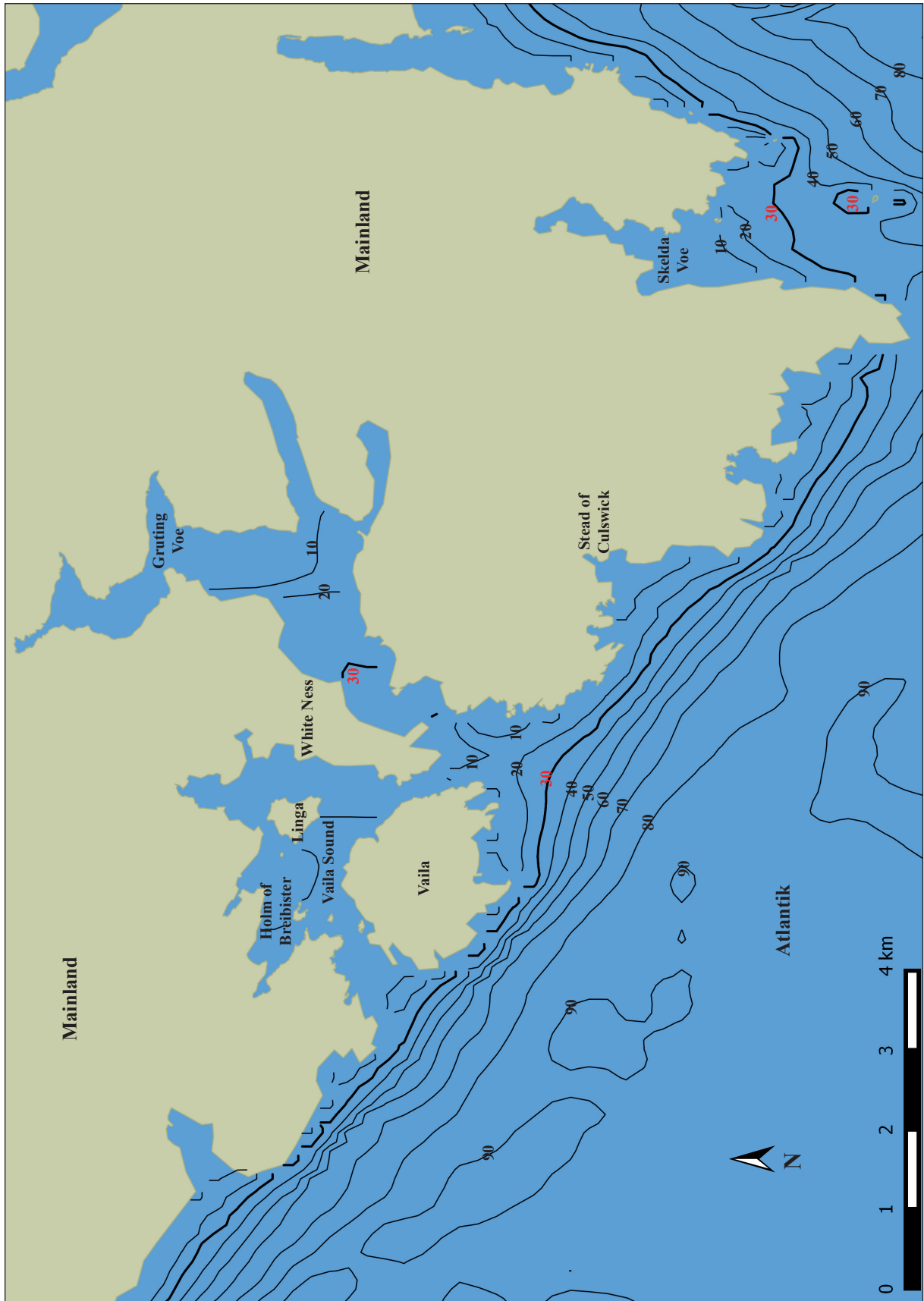


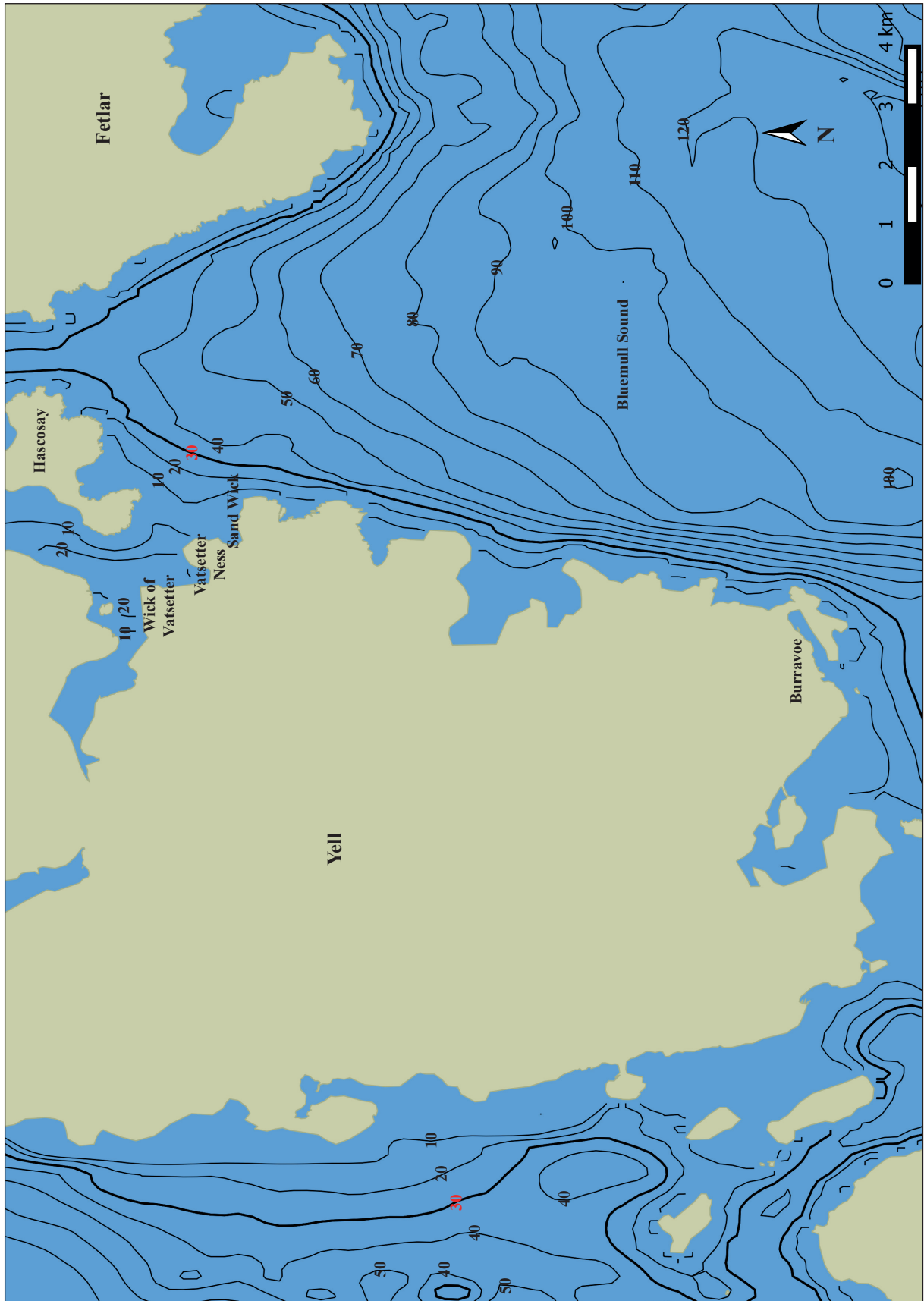


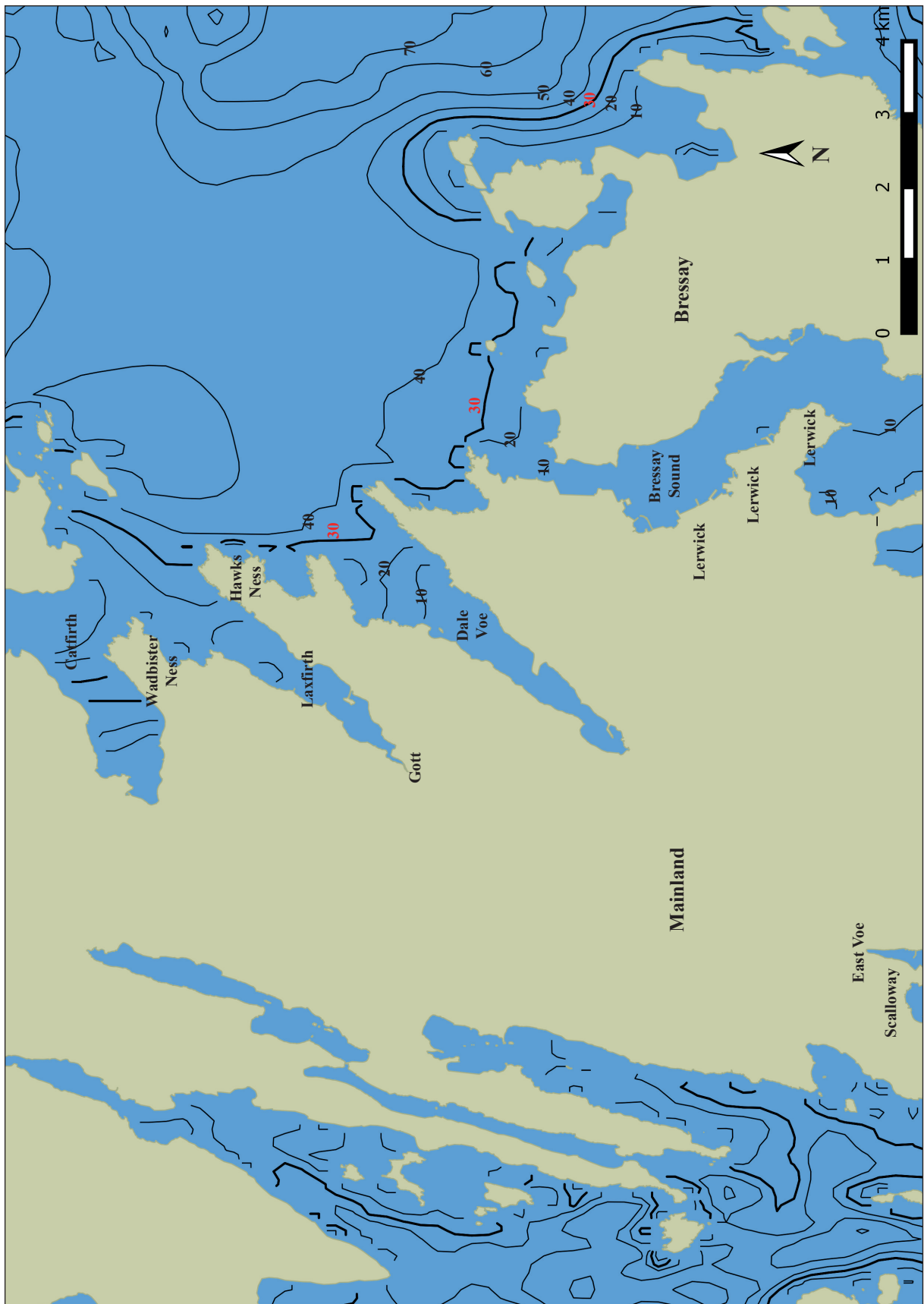


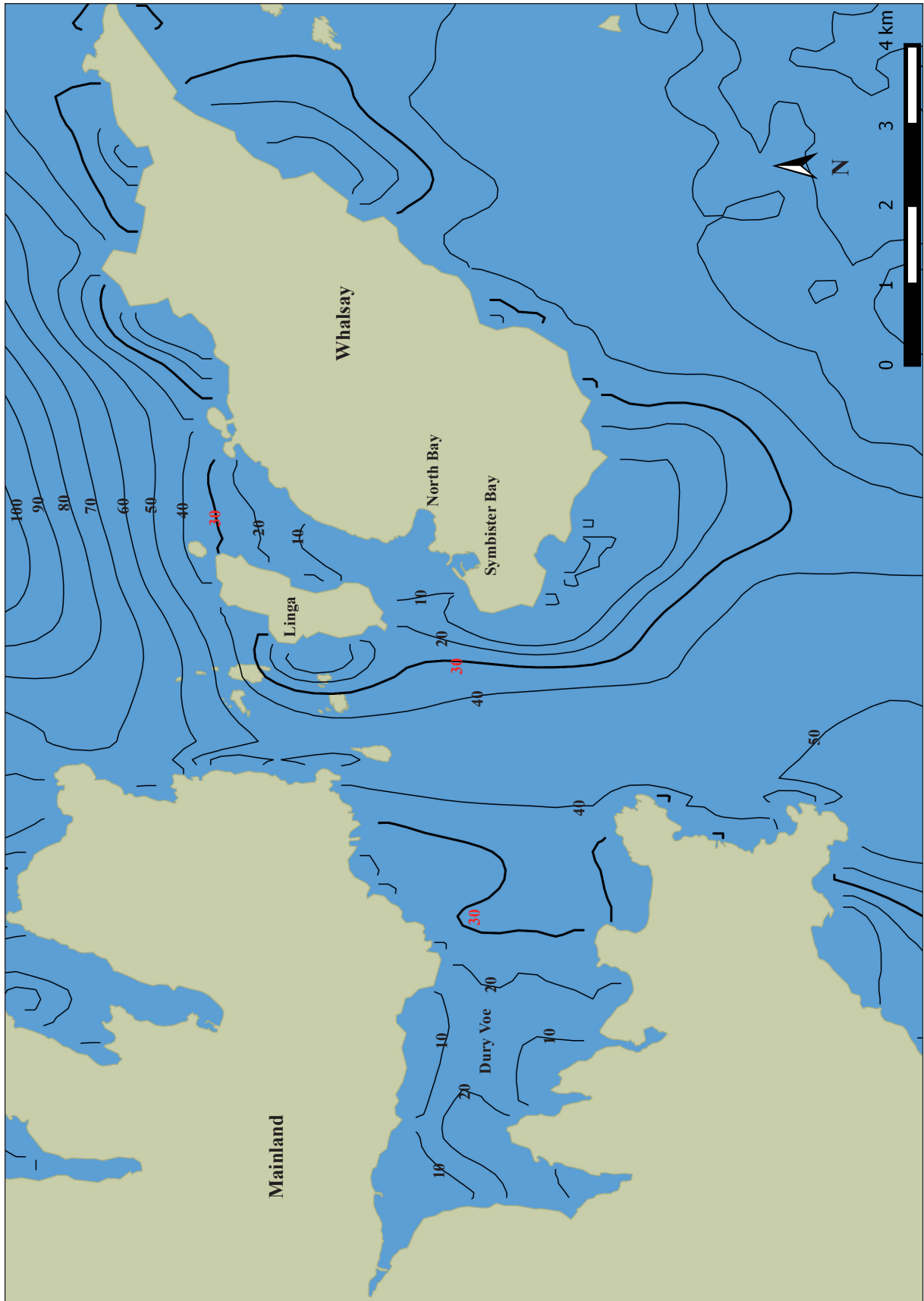


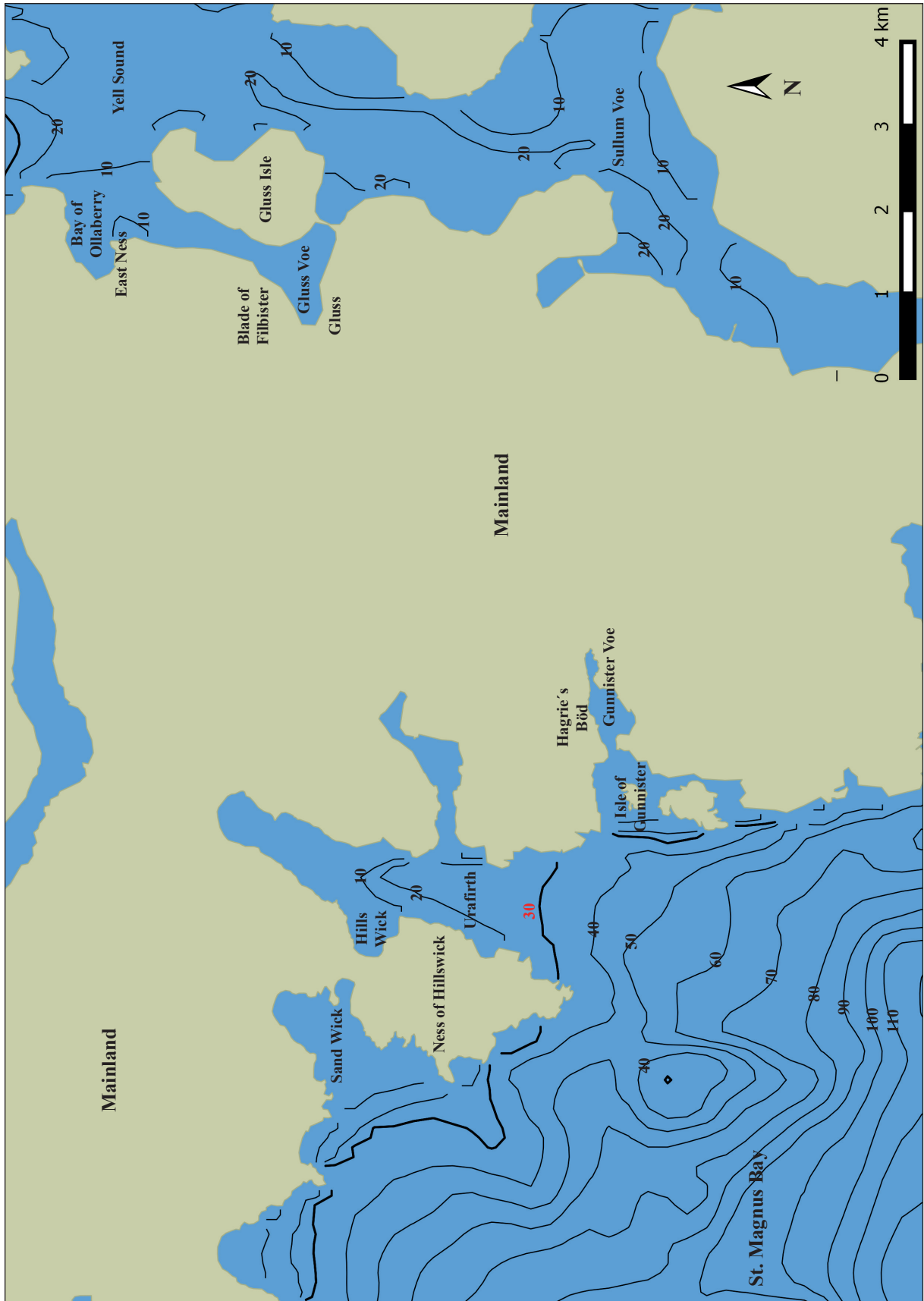


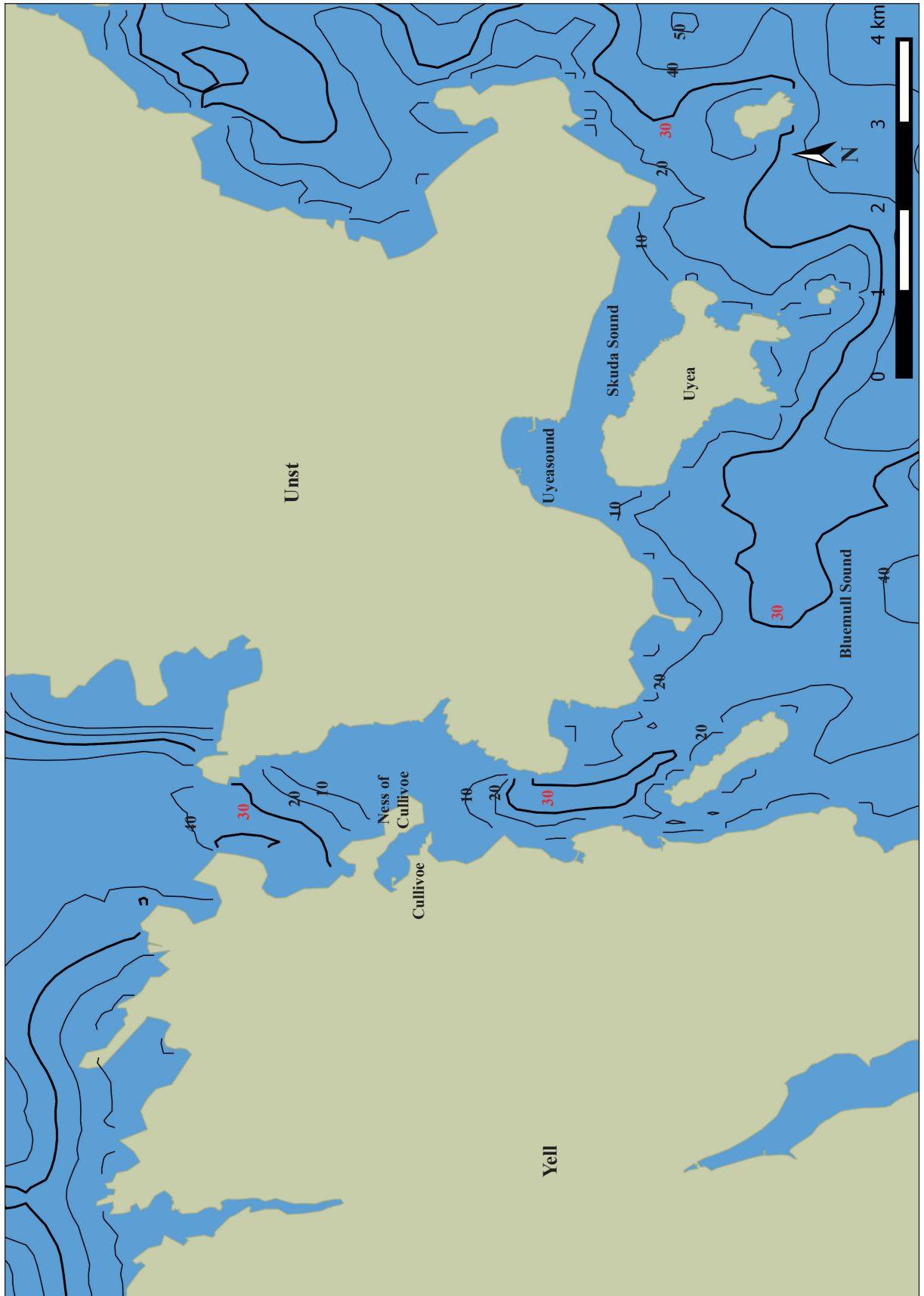


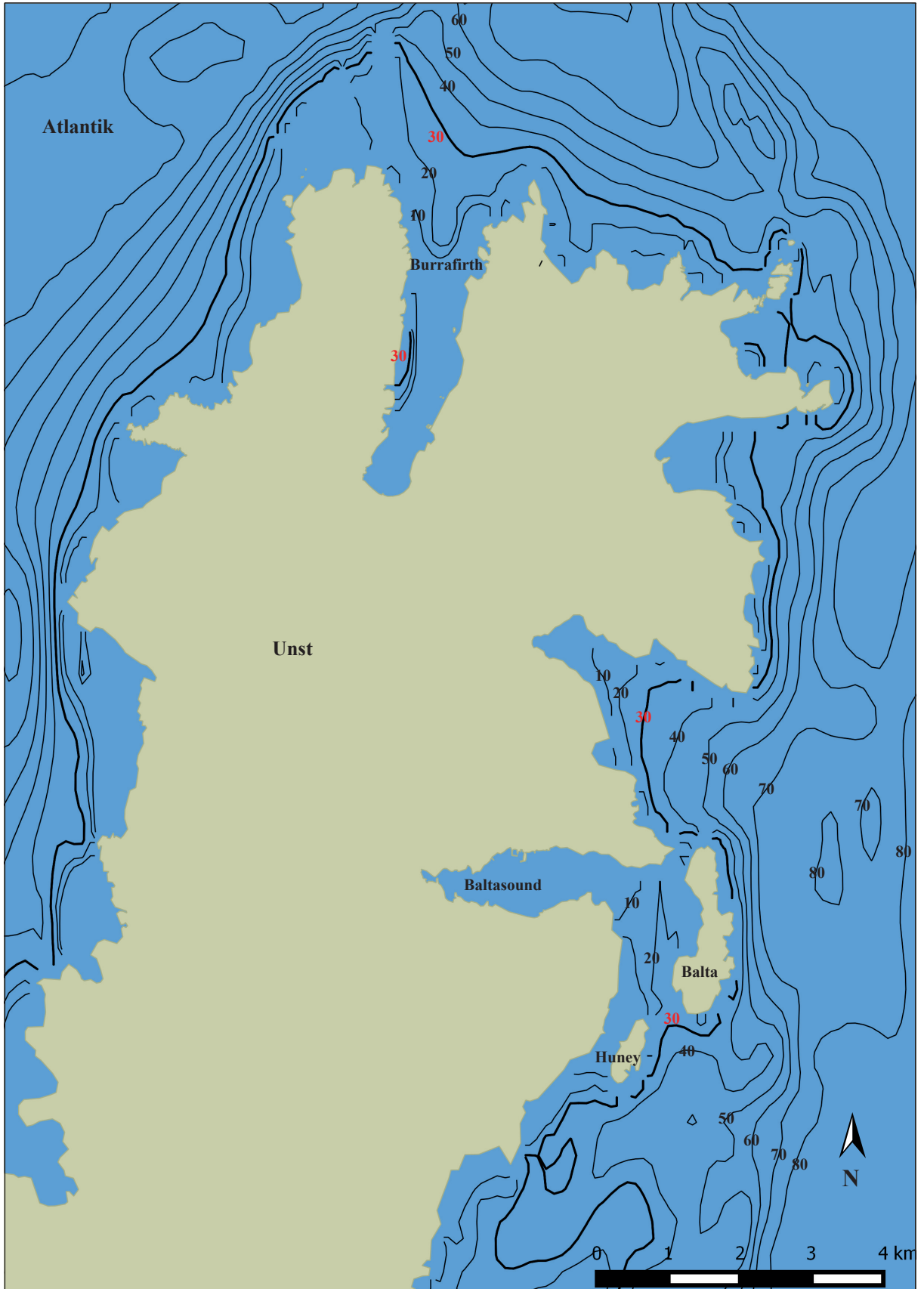


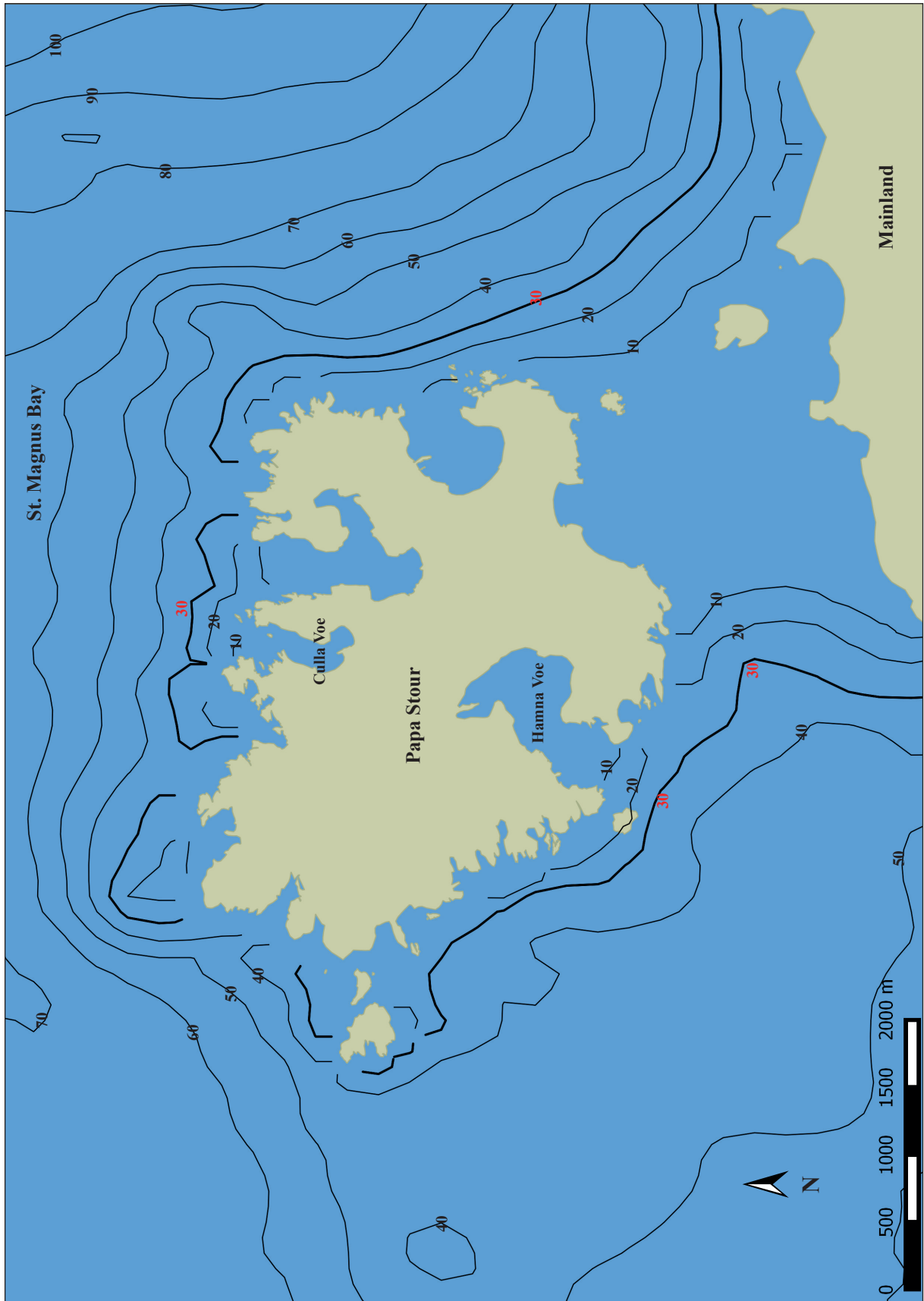


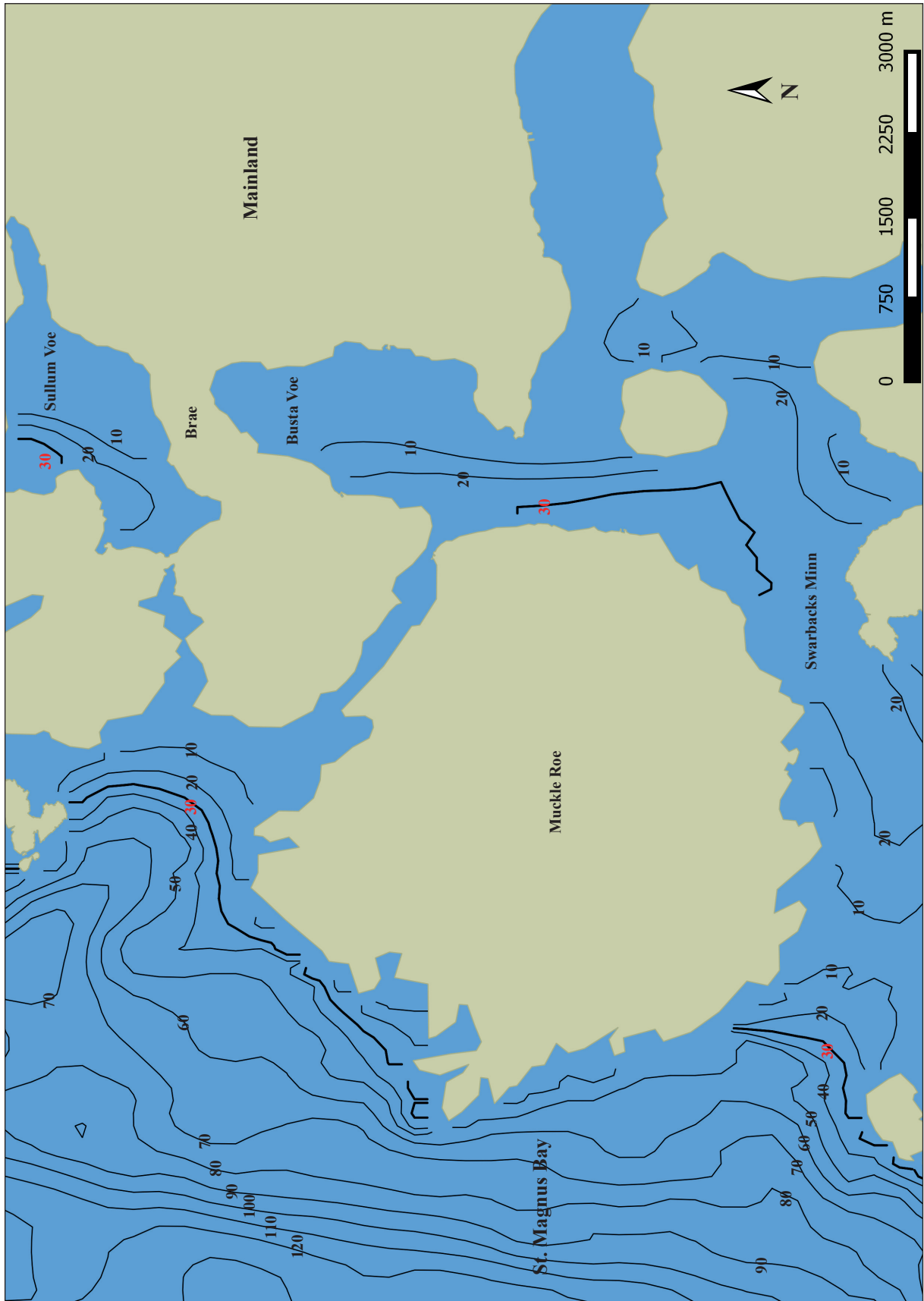


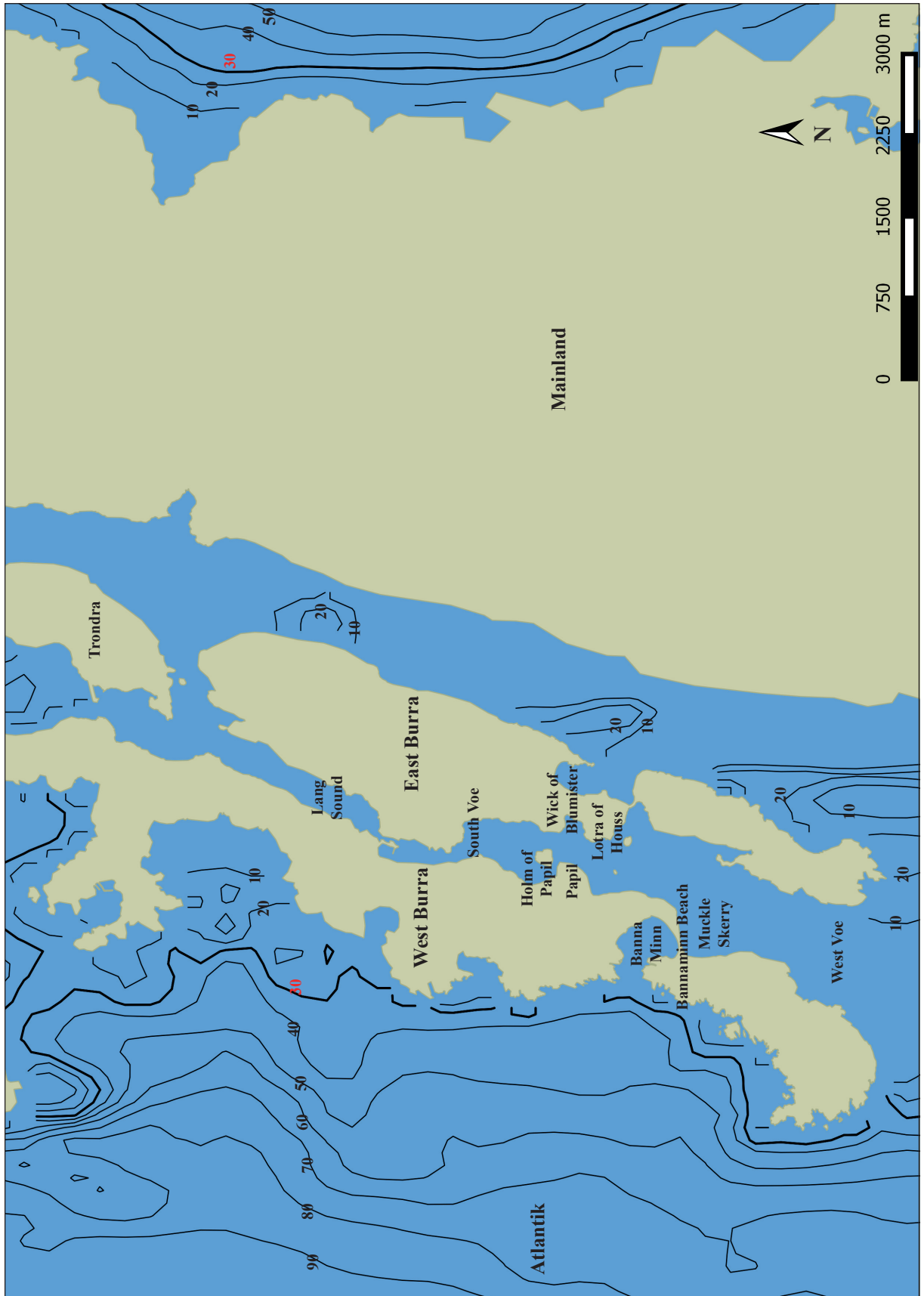




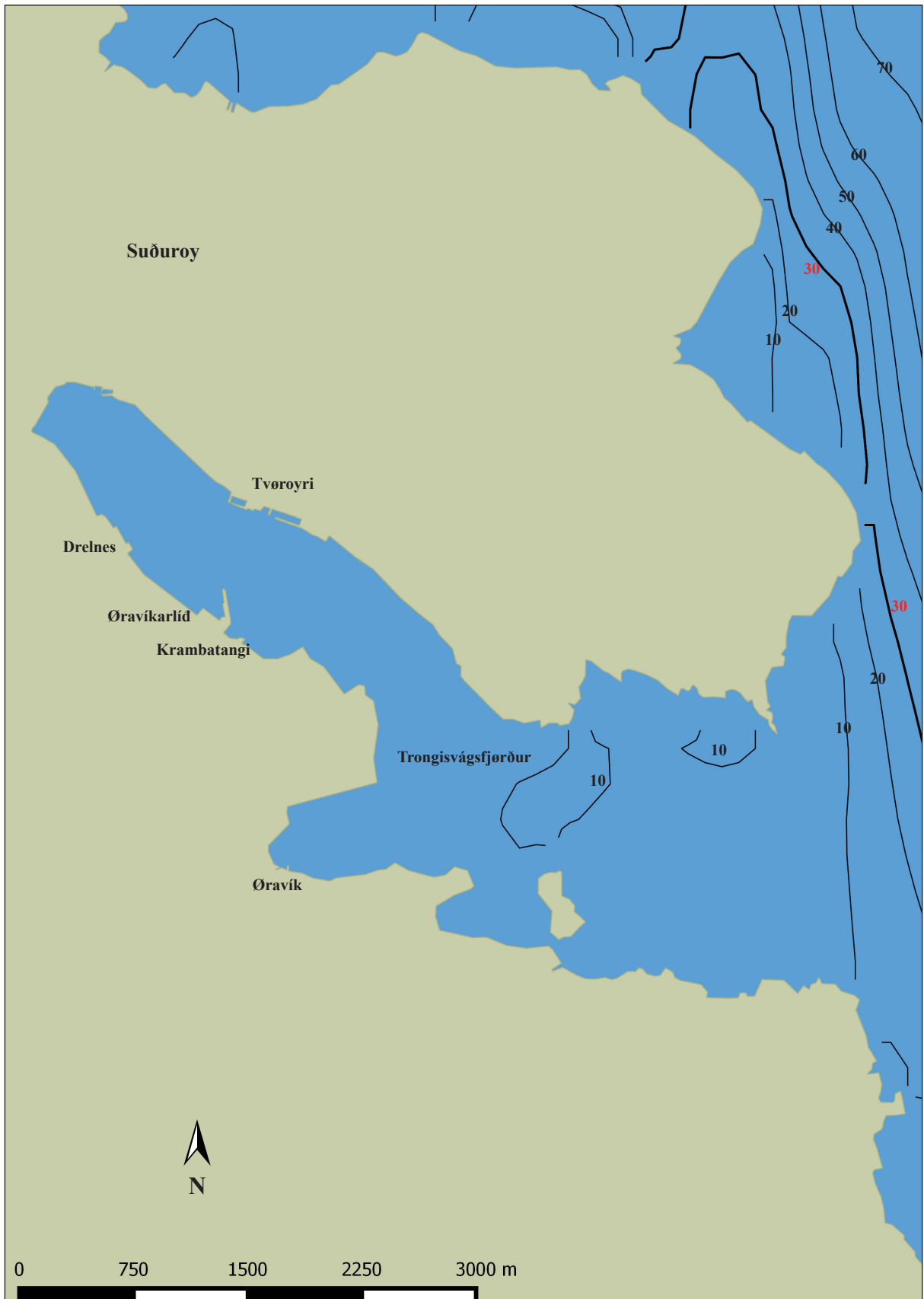


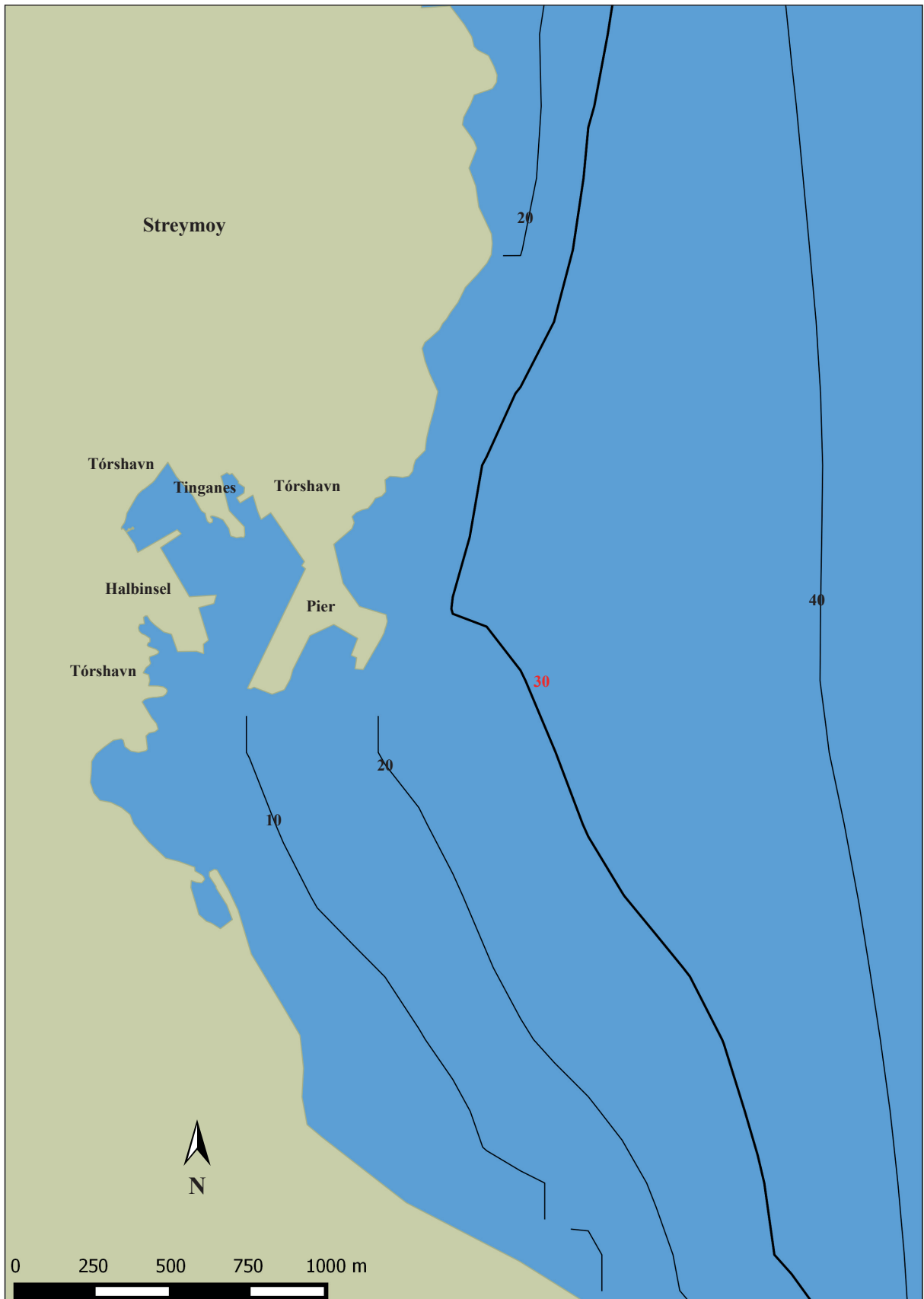


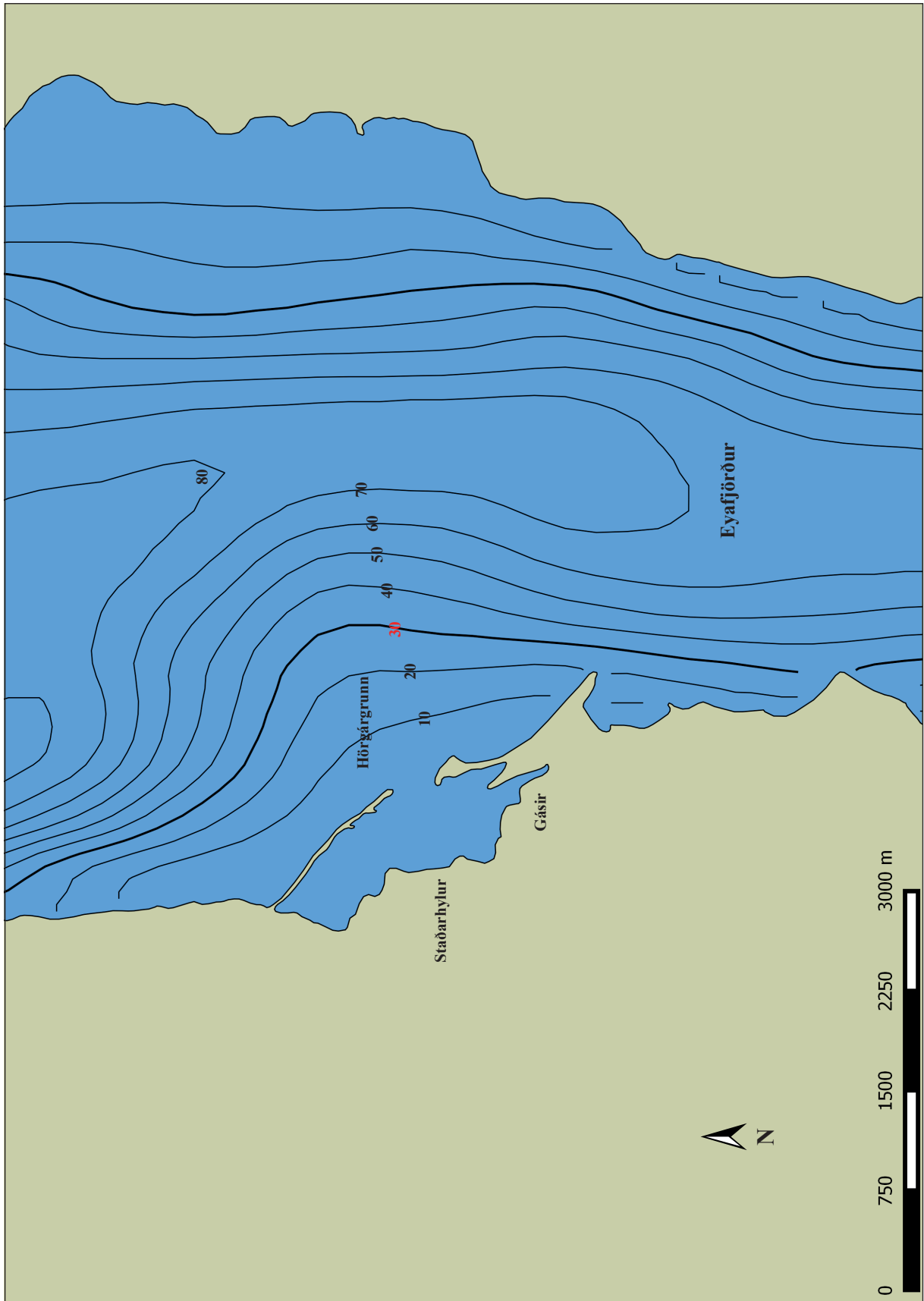


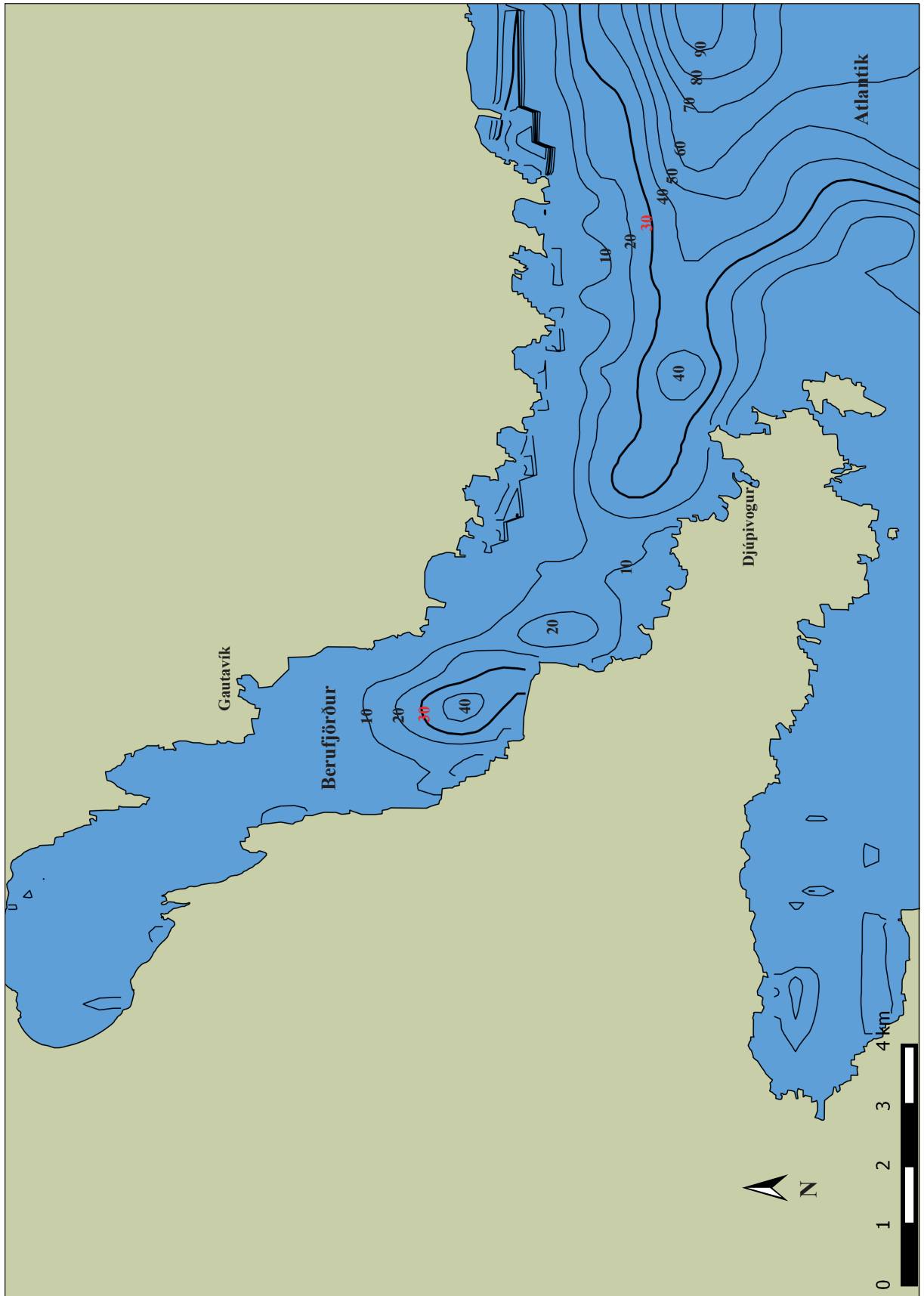


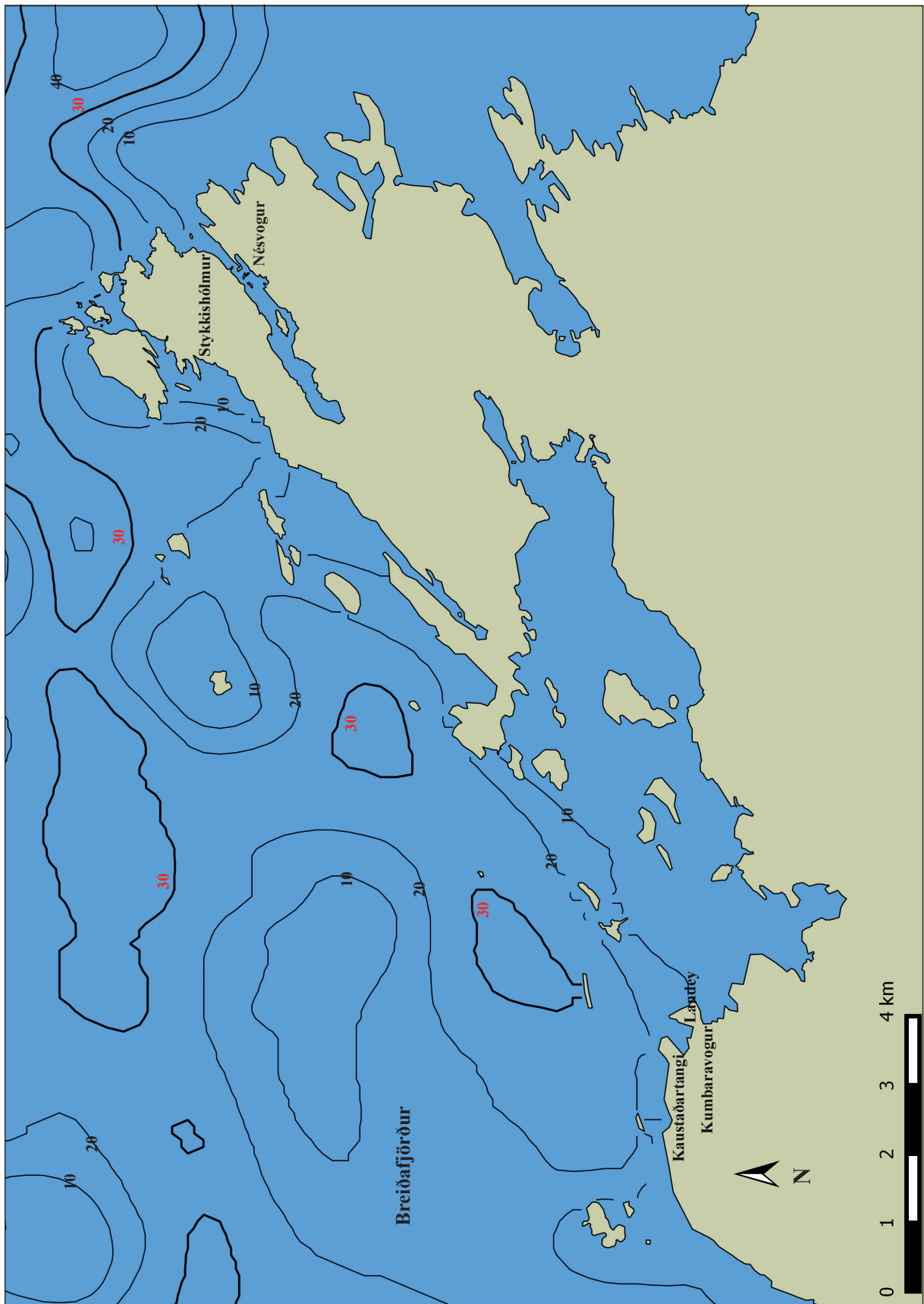












Anhang D | Anmerkungen zu den Tabellen

Tabelle 1: Hamburger Händler/Schiffer der Späthansezeit auf den Shetland Inseln und den Färöer Inseln	347 - 348
Tabelle 2: Abgleich der Hamburger Händler-/Schiffnamen des 16. Jahrhunderts auf den Färöer Inseln nach Piper 1988a mit den bei Piper 1986 und Piper 1988b genannten Namen	349 - 355
Tabelle 3: Abgleich der Hamburger Händler-/Schiffnamen des 16. und 17. Jahrhunderts auf den Shetland Inseln nach Piper 1988b mit den bei Piper 1986 und Piper 1988a genannten Namen	356 - 366
Tabelle 4: Schiffsverluste in den Gewässern der Shetland Inseln zwischen den Jahren 1600 bis 1700	367 - 375
Tabelle 5: Schiffsverluste in den Gewässern der Shetland Inseln zwischen den Jahren 1701 bis 1705	376 - 377

Händler	Schiffer	Zielort	Zeit	Anmerkungen	Referenz
unklar	Johan Schulle	Burravoe (<i>Borwage</i>)	1562	fuhr zusammen mit Händler Segebold Detken	Entholt/Beutin 1937
Simon Harriestede	unklar	Gunnister Voe	1582 bis 1603	wohl „der Ältere“ gemeint, Handelsverbot ab 1603 da er Versorgung der Bevölkerung nicht garantieren konnte	Mehler/Gardiner 2010, Ballantyne/Smith 1994, Nr. 41
Simon Harriestede	unklar	Papa Stour (<i>St. Magnus Eilandt</i>)	ab 1626	eventuell ist „der Jüngere“ gemeint, dieser war Sohn von Luder Harriestede (also vielleicht Neffe des Älteren)	Campbell et al 2010, Piper 1988b
Friedrich Artzert	unklar	Shetlands	1644 bis 1646	betätigte sich auch im Spanienhandel	Reißmann 1975
Harm Westphal	unklar	Shetlands	1644 bis 1646	betätigte sich auch im Spanienhandel, war ehemaliger Höker	Reißmann 1975
Albert Ratkens	Peter Frecks	Shetlands	1644 bis 1646	Frecks war Schiffseigner, Ratkens handelte regelmäßig zu den Shetlands	Reißmann 1975
Harm Westphal	Hinrich Kempe	Shetlands	1644 bis 1646	Kempe war Schiffseigner	Reißmann 1975
Otto Macke	Albert Wippermann	Shetlands	1644 bis 1646	Wippermann war Schiffseigner, Macke wird im Bürgerbuch als „Hitlandfahrer“ genannt und handelte hier regelmäßig	Reißmann 1975
unklar	Thomas Früchtenicht	Shetlands	1644 bis 1646	handelte regelmäßig nach den Shetland Inseln	Reißmann 1975
Otto Macke	unklar	Shetlands	1653 bis 1673	wohl Otto Macke gemeint	Smith 1984
unklar	Arendt Günnewitz	Shetlands	1640	führte eine Schmack	Koch 1995
Hans Sandemann	unklar	Shetlands	1644	handelte auf den Shetlands, warf aber wenig Gewinn ab	Lorezen-Schmidt 2018 (unpubl.)
Hans Sandemann	Dirich von Have, Johann Jakobsen, Hans Oland	Shetlands	1644 bis 1646	Sandemann handelte regelmäßig auf den Shetlands und ließ seine Waren in den Jahren 1644 bis 1646 durch die genannten Schiffer transportieren	Reißmann 1975
Adolph Westermann	unklar	Shetlands	1669 bis 1684	Sohn Daniel Westermann übernahm das Geschäft	Smith 1984
Walter Smyth	unklar	Shetlands	1590 und 1591	Status als Kaufmann ist unklar, Smyth wird als Zeuge bei einem Vertrag zwischen James Strang of Grenvaill und Agnes Mowat erwähnt	Ballantyne/Smith 1994, Nr. 40

unklar	Dirik Elvers	Farör	1590	soll im Jahr 1590 zwei Handelsfahrten gemacht haben	Baasch 1889
Thomas Koppen	unklar	Farör	1529	gesamte Färöer Inseln für 100 Mark lübsch an Koppen verpachtet, Handelsmonopol	Arge/Mehler 2012, Madsen 1999
Joachim Wullenwever	unklar	Farör	1531	Handelslizenz wurde geteilt zwischen Koppen und Wullenwever	Arge/Mehler 2012
Joachim Thim	unklar	Farör	1573-79	lag Monopol bei Thim	Arge/Mehler 2012
Peter Fresenberg	unklar	Farör	1524	besaß im Jahr 1524 Handelsmonopol für die Färöer Inseln	Madsen 1999
Herman Reynicken	unklar	Farör	1535	unklare Herkunft aber Hanse, angeklagt wegen illegalen Handels, Monopol lag bei Koppen	Zachariasen 1951
Jochum Wichmandt	unklar	Farör	1586	ab dem Jahr 1586 besaß Wichmandt ein zehnjähriges Handelsmonopol für die Färöern zusammen mit Oluf Matsen aus Kopenhagen	Madsen 1999

Name	Herkunft	Zeit	Fahrtziel	Anmerkungen	weitere Vergleiche	Referenz
Baleman	Hamburg	1586	Färöer Inseln	unklar	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988a
Basse	Hamburg	1554 bis 1557	Färöer Inseln	Vorname: Cordt, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1988a
Becker	Hamburg	1548 und 1549	Färöer Inseln	unklar	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988a
Bene	Hamburg	1552	Färöer Inseln	Vorname: Hans, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Berens	Hamburg	1592 und 1593	Färöer Inseln	Vorname: Hein/Hayenn, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Simon Blandow	Hamburg	1586 und 1587	Färöer Inseln	Blandow ist auch auf Shetland nachzuweisen, er war im Jahr 1587 Steuermann, Schiffer war Herman Korde	unklar	Piper 1988a
Blome	Hamburg	1554	Färöer Inseln	Vorname: Herman, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988a
Bostelmann	Hamburg	1590	Färöer Inseln	Vorname: Hans, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Brandt	Hamburg	1591	Färöer Inseln	Vorname: Hans, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988a
Bruggeman	Hamburg	1587	Färöer Inseln	Vorname: Hinrick, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Bruns	Hamburg	1546 und 1565	Färöer Inseln	Vorname: Meineke, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrern	unklar	Piper 1988a
Byle	Hamburg	1548	Färöer Inseln	Vorname: Carsten, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a

Clawesen	Hamburg	1550	Färøer Inseln	war Kaufmannsnecht, Vorname: Hans, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Dreyer	Hamburg	1548	Färøer Inseln	Vorname: Herman, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Hans Ehlers/Eilers/Ellers	Hamburg	1549	Färøer Inseln	Kaufmann oder Knecht, Schiffer war Wilken Kordes	auch auf Island nachzuweisen	Piper 1988a
Jurgen Ehlers	Hamburg	1548 und 1550	Färøer Inseln	Schiffer war Wilken Kordes, Ehlers ist auch auf Shetland nachzuweisen	Jurgen Ehlers (I) war 1554, 1577, 1584 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988a
Roleff/Eyß	Hamburg	1585	Färøer Inseln	Schiffer war Herman Kordes, Eyß ist auch auf Shetland nachzuweisen	unklar	Piper 1988a
Frese	Hamburg	zwischen 1549 und 1590	Färøer Inseln	Vornamen: Arendt, Clawes, Jurgen, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrern	Clawes Frese 1548-1550 auf Farør nachzuweisen und 1561 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988a
Frerick/Frerickes	Hamburg	1544, 1545 und 1588	Färøer Inseln	Vorname: Albert, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Peter Garleues	Hamburg	1556 und 1561	Färøer Inseln	Schiffer waren Johan/Hans Lodinghusen und Gerdt Baensyck, Garleuse ist auch auf Shetland nachzuweisen	unklar	Piper 1988a
Hans G(h)ilter/Gylter	Hamburg	zwischen 1544 und 1561	Färøer Inseln	Schiffer waren Wilken Kordes, Herman v. Schuren, Johan Lodinghusen und Gerdt Baensyck, Ghilter ist auch auf Shetland nachzuweisen	unklar	Piper 1988a
(van) Gobler	Hamburg	1592 und 1593	Färøer Inseln	Vorname: Wilhelm/Wilm, Namensähnlichkeit Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Greill(e)	Hamburg	1554	Färøer Inseln	Vornamen: Dirick und Reineke, Dirick-unklar, Reineke war Schiffer oder Kaufmann, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Hartman	Hamburg	1585 und 1589	Färøer Inseln	Vornamen: Bartelt und Hans, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrern	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988a

Christoffer (van) Harwede/Herwede	Hamburg	1551, 1552 und 1554	Färöer Inseln	Schiffer war Herman v. Schuren, Harwede auch auf Island - hier mit Vornamen Cordt - nachzuweisen	unklar	Piper 1988a
Hermans/Herme(n)s	Hamburg	zwischen 1543 und 1557	Färöer Inseln	Vorname: Lubbert, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Hinricksen	Hamburg	1590	Färöer Inseln	Vorname: Jakob, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Holste	Hamburg	1545, 1547 und 1549	Färöer Inseln	Vorname: Jurgen, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988a
Michael Jacobsen	Hamburg	1585	Färöer Inseln	Schiffer war Herman Kordes, Jacobsen auch auf Shetland nachzuweisen	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988a
Johansen	Hamburg	1554 und 1587 und 1588	Färöer Inseln	Vornamen: Johan und Harder, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Jonsenn	Hamburg	1589	Färöer Inseln	Vorname: Daid, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Koene/Köne/ Koneke/Kone	Hamburg	1589 bis 1593	Färöer Inseln	Vornamen: Jurgen und Clawes, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrern	unklar	Piper 1988a
Wycken Kordes	Hamburg	1543 bis 1552	Färöer Inseln	auch auf Island nachzuweisen, Herman Kordes war ebenfalls Schiffer zwischen 1544 und 1589, Verwandtschaftsgrad unklar	unklar	Piper 1988a
Thomas Koppen	Hamburg	1529 bis 1553	Färöer Inseln	Handelsmonopol lag bei Koppen, Thomas Koppen wird nie als Spender, Kaufmann oder Schiffer in Färöerfahrliste erwähnt, dafür jedoch Jurgen Koppen (1549 und 1552) Verwandtschaftsgrad zu Thomas Koppen ist unklar	unklar	Arge/Mehler 2012 und Madsen 1999
Kramer	Hamburg	1586 und 1588	Färöer Inseln	unklar	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988a
Hinrick Kroger	Hamburg	1591	Färöer Inseln	auch auf Shetland nachzuweisen	unklar	Piper 1988a

Kron	Hamburg	1556	Färøer Inseln	Vorname: Marcus, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Kruse	Hamburg	1546	Färøer Inseln	Vorname: Hans, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Lange	Hamburg	1554	Färøer Inseln	Vorname: Hinrick, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Langerman	Hamburg	1590	Färøer Inseln	Vorname: Jost, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Laurensen	Hamburg	1589	Färøer Inseln	Vorname: Simon, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Hans Lubbeke	Hamburg	1544	Färøer Inseln	Schiffer war Wilken Kordes, Lubbeke ist auch auf Island nachzuweisen	ein Hans Lübbück war im Jahr 1534 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988a
Lutkes	Hamburg	1543	Färøer Inseln	Vorname: Ciriacus, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Hanns/Hannes Meyer/Meyger	Hamburg	1547 bis 1549, 1551 und 1552	Färøer Inseln	Schiffer waren Wilken Kordes und Herman v. Schuren, Meyer ist auch auf Shetland nachweisbar	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988a
Meineke	Hamburg	1543 und 1587	Färøer Inseln	Vornamen: Dirick und Jost, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Bartholt/Barthelt Michaelsen/Michelsen	Hamburg	1548, 1549 und 1551	Färøer Inseln	Schiffer war Herman v. Schuren, Michaelsen ist auch auf Shetland nachzuweisen	unklar	Piper 1988a
Moller	Hamburg	1543 bis 1592	Färøer Inseln	Vornamen: Jurgen, Jochim, Hinrich, Bartholt, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrern	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988a
Clawes Nyebeke	Hamburg	1549	Färøer Inseln	unklar	Clawes Nyebeke war 1557, 1558, 1559 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988a
Osenbrugge	Hamburg	1584	Färøer Inseln	Vorname: Euert, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a

Pape	Hamburg	1548 bis 1550	Färöer Inseln	war 1549/50 ein Kaufmannsknecht, Vorname: Hinrick, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Hans Petersen/Peterßen	Hamburg	1584	Färöer Inseln	war Diener von Jochim Timme, auch auf Shetland nachzuweisen	unklar	Piper 1988a
Prallen	Hamburg	1584	Färöer Inseln	war Diener von Jochim Timme, Vorname: Hinrick, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Prigge	Hamburg	1544	Färöer Inseln	Vorname: Hans, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Reimers/Reymers	Hamburg	1544 und 1545, 1586	Färöer Inseln	Vornamen: Johan oder Hans (sind häufig auch gleich zu setzen), Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrern	unklar	Piper 1988a
Peter Ryke	Hamburg	1551	Färöer Inseln	Schiffer war Herman v. Schuren, Ryke ist auch auf Island nachzuweisen	unklar	Piper 1988a
Rotkers/Rottgers/Rottyers	Hamburg	1585 und 1586	Färöer Inseln	Vorname: Jurgen, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Schriuer/Schryer	Hamburg	1550 und 1556	Färöer Inseln	Vornamen: Wilhelm und Radtke, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Hans Schröder	Hamburg	1546, 1549 und 1550	Färöer Inseln	Schiffer war Wilken Kordes	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988a
Harmen/Herman (van) Schuren	Hamburg	1548 und 1549, 1551 und 1552, 1554	Färöer Inseln	auch auf Island nachzuweisen	unklar	Piper 1988a
Hans Schwacke/Swake	Hamburg	zwischen 1548 und 1574	Färöer Inseln	Schiffer waren Herman v. Schuren, Reineke Grelle, Hans Lodinghusen und Gerdt Baensyck, Swake ist auch auf Shetland nachzuweisen	unklar	Piper 1988a

Hans Smidt/Smyt	Hamburg	1547/48	Färöer Inseln	Schiffer waren Wilken Kordes und Herman v. Schuren, Smyt ist auch auf Island nachzuweisen	unklar	Piper 1988a
Jochim/Jochym Timme/Thimm	Hamburg	1584/85	Färöer Inseln	war Kaufmann, ist auch auf Island nachzuweisen, zwischen 1573 und 1578 lag das Handelsmonopol für Färöern bei Thimm aber keine weitere Erwähnung dazu in Liste der Färöerfahrer (siehe auch Madsen 1999, Arge/Mehler 2012)	unklar	Piper 1988a
Timmerman	Hamburg	1561 und 1548	Färöer Inseln	unklar	Nachnamensgleichheit Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988a
Herman Titlinck	Hamburg	1588	Färöer Inseln	Schiffer war Herman Kordes, Titlinck ist auch auf Shetland nachzuweisen	unklar	Piper 1988a
Westerman	Hamburg	1543 und 1545	Färöer Inseln	Vorname: Warneke/Warnecke, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Wetken(n)	Hamburg	1548 und 1550	Färöer Inseln	war Kaufmannsknecht, Vorname: Jorgen, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Joachim/Jochim/Jochym Wichman	Hamburg	1586-1591	Färöer Inseln	war Kaufmann, Schiffer waren Herman Kordes, Dirick Eluer und Hinrick Kroger, Wichmann ist auch auf Island nachzuweisen, ab dem Jahr 1586 besaß er mit Oluf Matsen für 10 Jahre das Handelsmonopol auf den Färöern	unklar	Piper 1988a

Witte/Wytte	Hamburg	1548-1588	Färöer Inseln	Vornamen: Clawes, Hans, Jochim, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrern	unklar	Piper 1988a
Wobbe	Hamburg	1548	Färöer Inseln	Vorname: Albert, Namensähnlichkeit zu Shetlandfahrer	unklar	Piper 1988a
Joachim Wullenwever	Hamburg	1531	Färöer Inseln	Joachim Wullenwever besaß zwischen den Jahren 1531 bis 1535 zusammen mit Thomas Koppen Handelsmonopol für die Färöern	unklar	Arge/Mehler 2012, Zachariassen 1951
Joachim Wullenwefer/Wullenweuer	Hamburg	1554	Färöer Inseln	Wullenwefer hat im Jahr 1554 eine halben Taler an Armenkasse der Islandfahrerbruderschaft gespendet	unklar	Piper 1988a

Name	Herkunft	Zeit	Fahrtziel	Anmerkungen	weitere Vergleiche	Quelle
Bade	Hamburg	1589	Shetland Inseln	unklar	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Basse/Baste	Hamburg	1626	Shetland Inseln	Vorname: Carsten, Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Basse/Bassel oder Grönenkley	Hamburg	1636 bis 1640	Shetland Inseln	Vorname: Hans, Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Dirich Be(e)rman	Hamburg	1608/09 und 1611 bis 1615	Shetland Inseln	auch auf Island nachzuweisen	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Behne/Bohne	Hamburg	1631 bis 1634	Shetland Inseln	Vorname: Andreas, Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Behne/Bene/Bone/Bohne	Hamburg	1614 bis 1617	Shetland Inseln	Vorname: Hans, Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Behrens/Berens	Hamburg	1609, 1613 und 1614, 1630	Shetland Inseln	Rotker war Schiffer, Wilim war Schiffer, Frederich - unklar, Vornamen: Rotker, Wilim und Frederich Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Bile/Byle	Hamburg	1632	Shetland Inseln	Vorname: Andreas, Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Byle	Hamburg	1633	Shetland Inseln	Vorname: Benedictus, Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Simon Blandow	Hamburg	1588 und 1604	Shetland Inseln	Schiffer waren Hans Meier d.Ä. und Johan Flötting, Blandow ist auch auf Färøern nachzuweisen	unklar	Piper 1988b

Blome	Hamburg	1601, 1617 und 1618	Shetland Inseln	Vornamen: Johan und Peter Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Bostelmann/ Borstelmann	Hamburg	1547	Shetland Inseln	Vorname: Otto, Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Brun	Hamburg	1614 und 1615	Shetland Inseln	Vornamen: Thomas und Thewes Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Diderich/Dirich Brandt	Hamburg	1635, 1649 und 1641, 1643 und 1644	Shetland Inseln	war Schiffer	Diderich Brandt war 1628/29 Amtsträger der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Frantz (s) Brandt	Hamburg	zwischen 1626 und 1643	Shetland Inseln	war Kaufmann, Brandt ist auch auf Island nachzuweisen, Verwandtschaftsgrad zu Hanns Brandt ist unklar	Frans Brandt war 1626, 1631 bis 1641 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Hans/Hanns Brandt	Hamburg	zwischen 1628 und 1643	Shetland Inseln	Verwandtschaftsgrad zu Frantz Brandt ist unklar	unklar	Piper 1988b
Hans Bruess	Hamburg	1641	Shetland Inseln	unklar	Johann/Hans Brues war 1633 bis 1636 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Bruggeman	Hamburg	1600, 1610 und 1611	Shetland Inseln	Vornamen: Frederick und Hans Namensähnlichkeit Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Clawesen/Clawefsen	Hamburg	1616 bis 1625	Shetland Inseln	Wilcken - unklar, Wilhelm - unklar, Jakob - Schiffer, Simon - unklar, Vornamen: Wylken, Wilhelm, Jakob und Simon Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Dethleffs/Dethleffsen/ Detleus	Hamburg	1624 und 1625	Shetland Inseln	unklar	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Dreyer/Dreier/ Dreer/Driuer	Hamburg	zwischen 1603 und 1641	Shetland Inseln	Vornamen: Carsten, Eggert, Hans/Johan, Hillebrandt, Jurgen war Koch, Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	unklar	Piper 1988b

Otto Ebeling	Hamburg	1640	Shetland Inseln	unklar	Otto Ebeling (III und IV) waren 1633, 1638 und 1649 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Jochim Elers/Ellers	Hamburg	1602	Shetland Inseln	Schiffer war Hans Meier d.Ä.	unklar	Piper 1988b
Jurgen Elers/Ellers	Hamburg	1579	Shetland Inseln	Ellers ist auch auf Färöern nachzuweisen	Jurgen Elers (I) war 1555, 1577, 1584 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Bartelt Elers/Ellers	Hamburg	1611 und 1612	Shetland Inseln	unklar	Bartold Elers war 1590, 1603 bis 1618 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Hans Eggers	Hamburg	1618 und 1619	Shetland Inseln	unklar	Hans Eggers war 1558 und 1585 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft (wohl zwei verschiedene Personen), laut Koch 2002 war Hans Eggers der Sohn von Eggert Hannesson Eggertsonar (Løgmanður und Isländer), der Vater starb am 4. 4. 1583, der Sohn Hans Eggers starb dann 1587	Piper 1986, Piper 1988b
Engelke	Hamburg	1610 und 1611	Shetland Inseln	unklar	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Roleff Eys/Ey/Jtzen/Iß	Hamburg	zwischen 1614 und 1626	Shetland Inseln	Schiffer war Johan Ganßberg (für Roleff d.Ä), ab dem Jahr 1619/20 wohl Roleff der jüngere Sohn des Älteren auch auf Färöern nachzuweisen	unklar	Piper 1988b
Frederichs/Frederichsewn/Frerichs etc.	Hamburg	zwischen 1610 und 1640	Shetland Inseln	Vornamen: Andreas, Frederich, und Peter, Namensähnlichkeit mit Färöerfährer	unklar	Piper 1988b

Frese	Hamburg	zwischen 1561 und 1627	Shetland Inseln	Hinrick (1561) war Schiffer, Simon (1600) - unklar, Jacob, Herman, Cordt (1617 bis 1623) - unklar, Wolder (1612 bis 1621) - war Schiffer, Johan (1622 bis 1625) - war Koch, Namensähnlichkeit mit Färöerfahrer	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Frygdach	Hamburg	1620	Shetland Inseln	unklar	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Focke	Hamburg	1621 und 1644	Shetland Inseln	unklar	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Garleffs	Hamburg	zwischen 1562 und 1625	Shetland Inseln	unklar	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Peter Garleues	Hamburg	1552	Shetland Inseln	war Kaufmann, Schiffer war Hans Kruselman, Garleues ist auch auf Färöern nachzuweisen	unklar	Piper 1988b
Jochim (Hans) Gerekens	Hamburg	1604, 1619, 1625 und 1626, 1629	Shetland Inseln	unklar	Gerekens war 1629 und 1634 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Hans Gilter	Hamburg	1562	Shetland Inseln	Gilter ist auch auf Färöern nachzuweisen	unklar	Piper 1988b
Goslar/Göslar/Gossele/Gusele	Hamburg	zwischen 1615 und 1641	Shetland Inseln	Vorname: Peter, Namensähnlichkeit mit Färöerfahrer	unklar	Piper 1988b
Henrich/Hinrich Grassmoller	Hamburg	zwischen 1618 und 1641	Shetland Inseln	unklar	Graßmoller war 1638, 1643 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Grell	Hamburg	1642	Shetland Inseln	Vorname: Johan, Namensähnlichkeit mit Färöerfahrer	unklar	Piper 1988b
Arend Günnewitz	Hamburg	1640	Shetland Inseln	war Schiffer und führte eine <i>Schmack</i>	Arendt Günnewitt war 1635, 1640 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Koch 1995, Piper 1986

Hagen	Hamburg	1564	Shetland Inseln	unklar	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Jacob Hambroek	Hamburg	1644	Shetland Inseln	unklar	Jacob Hambroek (IV) und (V) war 1632, 1636, 1645 bis 1657 und 1648 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Harmesen/Harmensen/Harmers	Hamburg	1600 und 1601 und 1632	Shetland Inseln	Vornamen: Hinrick und Johann, Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Simon Harriestede d.Ä.	Hamburg	zwischen 1588 und 1626	Shetland Inseln	Schiffer waren Hans Meier, Johan Flötting, Wolder Fresen, Henrich Kock, Andreas Notebome, Hans Schweer, Clawes v. Caten, Jacob Suerman und Simon Harriestede (1624), Harriestede ist eventuell mit Fundplatz auf Shetland in Verbindung zu bringen (siehe Anhang B. Tab. III.1.1.2.)	Simon Harriestede war 1619 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Simon Harriestede d.J. (wohl auch Luder's Sohn genannt)	Hamburg	zwischen 1591 und 1621	Shetland Inseln	Schiffer waren Hans Meier, Wolder Fresen und Henrich Kock, Harriestede ist wohl mit Fundplatz auf Shetland in Verbindung zu bringen (siehe Anhang B. Tab. III.1.1.2.)	Simon Harriestede war 1619 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Johan Hartige(n)	Hamburg	1642	Shetland Inseln	unklar	Johan Hartige war 1639 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Hartmann	Hamburg	zwischen 1618 und 1630	Shetland Inseln	Vornamen: Henrich/Hinrich und Andreas, Namensähnlichkeit zu Färøerfährer	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Hinricksen	Hamburg	1603	Shetland Inseln	Vorname: Thomas, Namensähnlichkeit zu Färøerfährer	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b

Holste	Hamburg	zwischen 1590 und 1640	Shetland Inseln	Clawes - unklar, Peter - unklar, Pawel/Paul - war Schiffer, Namensähnlichkeit mit Färøerfahrer	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Hans Holtgreue (Holtgreven?)	Hamburg	1603 und 1603	Shetland Inseln	war Schiffer, wohl um 1602 gestorben, Holtgreue ist auch auf Island nachzuweisen	unklar	Piper 1988b
Hans (van) Hutlem/Hutlen	Hamburg	1604, 1609 und 1610	Shetland Inseln	unklar	Hans (van) Huttelen/Hutlem war 1588 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Michael Jacobsen/Jacopsen	Hamburg	1590	Shetland Inseln	Schiffer war Hans Meier d.Ä, Jacopsen ist auch auf Färøern nachzuweisen	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft, Jurgen Jacobsen war 1584 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Johansen(n)	Hamburg	1627 und 1637	Shetland Inseln	Vornamen: Carsten und Tyle, Namensähnlichkeit mit Färøerfahrer	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Jonsen	Hamburg	1627	Shetland Inseln	Vorname: Truls, Namensähnlichkeit mit Färøerfahrer	unklar	Piper 1988b
Clawes Kaelbrandt/Kalbrandt/Koelbrandt	Hamburg	1616, 1619, 1626 und 1627	Shetland Inseln	unklar	Claus Kalbrandt/Kolbrandt war 1640, 1644 Amtsinhaber der St. Anne Bruderschaft, ab 1659 Vorstandsmitglied der "Isländischen Casse"	Piper 1986, Piper 1988b
Kampe/Campe/Kamps/van Kampe	Hamburg	1610 und 1611	Shetland Inseln	unklar	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Köhne/Köne	Hamburg	1626	Shetland Inseln	Vorname: Frederich, Namensähnlichkeit mit Färøerfahrer	unklar	Piper 1988b

Hans Kopman	Hamburg	1644	Shetland Inseln	unklar	Hans Kopman (III) war 1643 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Kordes/Cordes	Hamburg	1612 und 1613, 1619 und 1620	Shetland Inseln	Vornamen: Hans und Michael, Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Himrick Kroger	Hamburg	1589 und 1590	Shetland Inseln	Schiffer war Hans Meier d.Ä., Kroger ist auch auf Färøern nachzuweisen	unklar	Piper 1988b
Krone	Hamburg	1635	Shetland Inseln	Vorname: Tyes, Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Kruse	Hamburg	1605	Shetland Inseln	Vorname: Wilcken, Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Carsten Lanekwedel	Hamburg	1556	Shetland Inseln	unklar	Karsten Langwedel war 1556 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Lange	Hamburg	zwischen 1564 und 1615	Shetland Inseln	Dirich war nur im Jahr 1564 Schiffseigner, danach bleibt sein Status unklar, Herman - unklar, Berendt - unklar Namensähnlichkeit mit Färøerfährer		Piper 1988b
Langerman	Hamburg	1597 und 1598, 1601	Shetland Inseln	Vornamen: Berendt und Johan, Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Laurensen	Hamburg	1603, 1604 und 1624	Shetland Inseln	Vornamen: Jacob - unklar, Peter - unklar, Marcus war Schiffer Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Berendt Lininck/Lining(h)	Hamburg	1603 bis 1609, 1610 bis 1622	Shetland Inseln	unklar	Berendt Lininck war 1611, 1617, 1618 bis 1630 Amtsinhaber der St. Anne Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Lubecke/Lubecke (van)	Hamburg	1622 bis 1624	Shetland Inseln	Vorname: Jochim, Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b

Lutkens	Hamburg	1622 bis 1626	Shetland Inseln	Vornamen: Joachim - unklar, Peter - unklar, Namensähnlichkeit mit Färøerfahrer	unklar	Piper 1988b
Marten(n)s/Martensen	Hamburg	zwischen 1608 und 1640	Shetland Inseln	unklar	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Hans Meier/Meyer (d.Ä. und d.J.)	Hamburg	1588 bis 1608 (d.Ä.), 1588 bis 1605 (d.J.)	Shetland Inseln	d.Ä. war Schiffer, d.J. - unklar, Meier auch auf Färøern nachzuweisen (vermutlich d.Ä.)	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Meineken	Hamburg	zwischen 1609 und 1633	Shetland Inseln	Vorname: Franz (tz), Namensähnlichkeit zu Färøerfahrer	unklar	Piper 1988b
Bartelt Michaelsen(n)	Hamburg	1590, 1596 und 1605	Shetland Inseln	Schiffer war Hans Meier d.Ä, Michalsen ist auch auf Färøern nachzuweisen	unklar	Piper 1988b
Moller	Hamburg	zwischen 1547 und 1640	Shetland Inseln	Vornamen: Carsten, Christoffer, Diderich, Hans 2x, Michael, Peter, Hans (1547) war Schiffer, Namensähnlichkeit mit Färøerfahrer	Hans und Dirick Moller waren 1602, 1607 und 1617, 1622-32 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Henrich Neke(l)	Hamburg	1633, 1644 bis 1646	Shetland Inseln	unklar	Henrich Neckel/Nekel war 1637, 1641, 1642 und 1650 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Diderich Nieling/Nyling	Hamburg	1629	Shetland Inseln	unklar	Diderich Nyling war 1631 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Osenbrugge	Hamburg	1612	Shetland Inseln	Vorname: Hans, Namensähnlichkeit zu Färøerfahrer	unklar	Piper 1988b
Pape	Hamburg	1613 und 1614	Shetland Inseln	Vorname: Carsten, Namensähnlichkeit zu Färøerfahrer	unklar	Piper 1988b
Hans/Johan Peters(s)en(n)	Hamburg	1555 und 1556, 1619 und 1627	Shetland Inseln	war 1555 bis 1556 Schiffer, Petersen ist auch auf Färøern nachzuweisen	unklar	Piper 1988b

Pralle	Hamburg	1618 und 1619	Shetland Inseln	war Putker = Schiffsjunge, Vorname: Johan, Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Prigge	Hamburg	1629	Shetland Inseln	Vorname: Thomas, Namensähnlichkeit zu Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Ratkens/Radeken/ Rathgens	Hamburg	1625 bis 1640	Shetland Inseln	unklar	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Reimer	Hamburg	1597	Shetland Inseln	Vorname: Heine, Namensähnlichkeit zu Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Rodewolt(t)	Hamburg	zwischen 1588 und 1612	Shetland Inseln	unklar	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Rötters/Rotker	Hamburg	1615 und 1616	Shetland Inseln	war Schiffer, Vorname: Peter, Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Berendt Saleuld/ Saleult/Salevelt	Hamburg	zwischen 1606 und 1621	Shetland Inseln	unklar	Berendt Salevelt war 1609 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Schmidr/Smyt/ Smit/Schmitt	Hamburg	zwischen 1561 und 1640	Shetland Inseln	Hans (1640) - war Kaufmann, Vornamen: Peter (1561, 1579/80), Hinrich (1604,08,14/15), Jacob (1610/11), Hans (1640), Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Schriuer	Hamburg	1607, 1612 und 1613 und 1640	Shetland Inseln	Vornamen: Hein und Clawes, Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Laifrenz Schroder	Hamburg	1644	Shetland Inseln	unklar	mehrere Laifrenz Schröder waren zwischen 1627 und 1657 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b

Schulte	Hamburg	zwischen 1625 und 1637	Shetland Inseln	Vornamen: Frederich, Jochim (van Lubich), Jurgen, Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Hans Schwake(n)	Hamburg	1562 und 1663	Shetland Inseln	Schwake/Swake ist auch auf Färøern nachzuweisen	unklar	Piper 1988b
Tim(m)e	Hamburg	1634	Shetland Inseln	Vorname: Lafens, Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Herman Titlingh	Hamburg	1617 und 1618	Shetland Inseln	Schiffer war Johan Ganbberg, Titlingh auch auf Färøern nachzuweisen	unklar	Piper 1988b
Vogeler/Vögel	Hamburg	1613 und 1614	Shetland Inseln	unklar	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhaber des St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Herman Wegener	Hamburg	zwischen 1610 und 1635	Shetland Inseln	war Schiffer zwischen den Jahren 1623 und 1625	ein Herman Wegener war 1561 und 1582 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft, Verwandtschaftsgrad beider zueinander ist unklar	Piper 1986, Piper 1988b
Jurgen Wegener	Hamburg	1606 bis 1620, 1623	Shetland Inseln	unklar	Jurgen Wegener (II) war 1605 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Werder	Hamburg	1640	Shetland Inseln	unklar	Nachnamensähnlichkeit zu Amtsträgern des St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Westerman	Hamburg	1625 und 1626, 1640	Shetland Inseln	Vorname: Hans, Namensähnlichkeit zu Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Wetken	Hamburg	1609	Shetland Inseln	Vorname: Tyes, Namensähnlichkeit zu Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Weymeier	Hamburg	1604	Shetland Inseln	unklar	Nachnamensgleichheit zu Amtsinhabern der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b

Witte	Hamburg	zwischen 1602 und 1644	Shetland Inseln	Bartholt (1630) war Kaufmann, Vornamen: Magnus, Hinrich, Frederich, Bartholt, Cordt, Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	unklar	Piper 1988b
Helmeke Wittenborch/Wittenberg	Hamburg	1547 und 1548	Shetland Inseln	war Kaufmann	Helmeke Wittenborch war 1537, 1543 bis 1561 Amtsinhaber der St. Annen Bruderschaft	Piper 1986, Piper 1988b
Wobbe(n)	Hamburg	1623 bis 1625	Shetland Inseln	Vorname: Jacob, Namensähnlichkeit mit Färøerfährer	unklar	Piper 1988b

Region	Datierung	Verlustort	Herkunft	Bezeichnung/ Name	Kapitän	Anmerkungen	Register
Unst	1600	(Easting Vere) Vere	England	Circe	unklar	weiteres unklar	Off Scotland
Unst	1627	unklar	Niederlande / Enkhuizen	Witte Valcke	Albert Jacobsen	Crew gerettet	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore
Unst	1664	Hermaness	unklar	unklar	unklar	hatte russische Waren geladen (wohl Pelze und Felle), kam eventuell aus Archangelsk	R.S. Bruce, Off Scotland
Unst	1664	bei Tonga	unklar	unklar	unklar	hatte Wein geladen, Schiff trieb Kiel oben, Crew verschollen	R.S. Bruce, Off Scotland
Unst	1664	Lunda Wik	unklar	unklar	unklar	hatte dänische Pelze geladen, Crew und Ladung gerettet	R.S. Bruce, Off Scotland
Unst	02.05. 1680	Norwick	Dänemark	Jacob of Copenhagen	Olla Ollason	Ollason war wohl auch Eigner	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore, Wessex Archaeology
Unst	August 1680	Uyeasund	Shetland oder London	Grace	James Leslie (wohl auch Schiffseigner)	Schiff gestrandet, Lawrence Stewart of Bigton kaufte 2/3 des Schiffs, davon wiederum 1/3 an Elerd Marten verkauft, dieser war Bremen Kaufmann mit Bude in Uyeasund	R.S. Bruce, Canmore
Unst	April 1684	unklar	Hamburg	Vlieland	Johan Cornilzoon	Eigner war William/Wilhelm Bourmeister/Burmeister. Dieser besaß um das Jahr 1680 eine Bude auf Unst. Hatte zusammen mit seinem Bruder Jan auch eine Bude auf Whalsay (heute wohl Pier House/Symbister)	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore
Unst	November oder Dezember 1688	bei Unst	unklar	unklar	unklar	weiteres unklar	Off Scotland
Unst	1700	Uyeasund	unklar	unklar	unklar	hatte russische Pelze geladen	R.S. Bruce, Off Scotland
Yell	1600	Insel Bigga	unklar	unklar	unklar	Crew gerettet, als Dank soll eine Kirche von ihnen gestiftet worden sein	R.S. Bruce, Off Scotland

Yell	vor Juli 1602	Aywick (unklar)	unklar	unklar	unklar	unklar	unklar	hatte wohl Holz geladen	R.S. Bruce, Off Scotland
Yell	vor Juli 1604	unklar	Dänemark	unklar	unklar	unklar	unklar	weiteres unklar	R.S. Bruce, Off Scotland
Yell	1610	bei Kirkhouse	unklar	unklar	unklar	unklar	unklar	Crew gerettet, Kapitän soll Kapelle von Kirkhouse gestiftet haben	R.S. Bruce, Off Scotland
Yell	1620	Whalefirth Voe/ Daal of Lumbister	unklar	unklar	unklar	unklar	unklar	weiteres unklar	Off Scotland
Yell	02.03. 1653	Cooks Ayre, Cullivoe Ness	Niederlande	Lastdraeger	unklar	unklar	unklar	VOC Schiff, genaueres siehe Kapitel V.2.2.	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore
Yell	Dezember 1657	unklar	Dänemark	unklar	unklar	unklar	unklar	Passagier oder Seemann Jacob Petersen war an Bord, war später mit Schottin verheiratet, verkaufte teile des Schiffes	R.S. Bruce
Yell	1664	Mie Neaps (?)	Niederlande	Whelehardt	unklar	unklar	unklar	hatte Pelze und Kupfer geladen, Crew unklar	R.S. Bruce, Off Scotland
Yell	1667	bei Yell	Dänemark	unklar	unklar	unklar	unklar	weiteres unklar	Off Scotland
Yell	15.11. 1680	Gris Skerrie	England/London	Thomas and George	unklar	unklar	unklar	kam wohl aus Norwegen, Masten im Sturm gebrochen, Skipper und vier Seeleute gerettet, Rest starb	R.S. Bruce, Off Scotland (hier bei Whalsay)
Yell	30.10. 1681	Vatiseller Ness	Bremen	Engel Raphael	unklar	unklar	unklar	Steuermann Johan Lubbens/Lübbens, Ladung teilweise gerettet	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore, Wessex Archaeology
Yell	1693	bei Cullivoe	Brandenburg	unklar	unklar	unklar	unklar	Glocke der alten Kirche soll von Skipper gestiftet worden sein	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore, Wessex Archaeology
Yell	1700	Holm of Gloop	unklar	unklar	unklar	unklar	unklar	Kunsthändler und Handwerker an Bord, konnte sich alle an Land retten	R.S. Bruce, Off Scotland
Fetlar	1601	unklar	Dänemark	unklar	unklar	unklar	unklar	weiteres unklar	Bruce, Off Scotland
Fetlar	1674	Wick of Gruting/ Rumkles Baa	Niederlande	unklar	unklar	unklar	unklar	Rumkles war eventuell der Name des Skippers	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore, Wessex Archaeology
Fetlar	1699	Hamain Ness	Shetland	unklar	unklar	unklar	unklar	Postschiff, kam aus Scalloway, acht von neuen Passagieren starben	R.S. Bruce
Nesting	April 1641	unklar	unklar	unklar	unklar	unklar	unklar	hatte Holz geladen, Skipper hieß eventuell Pfeifferkorn	R.S. Bruce, Off Scotland

Nesting	Oktober 1685	Insel im Dury Voe	Bremen	St. Anna	Johan/Jan Lubbens/ Lübbens	aus Bergen kommend und nach Bremen gehend	R. S. Bruce, Off Scotland, Canmore, Wessex Archaeology
Lunnasting	1602	Ness of Lunning	Schottland	unklar	unklar	Eigner war Andrew Lindsay	R. S. Bruce, Off Scotland (unklar ob gleiches Schiff gemeint ist)
Lunnasting	1670	Lunna Ness (unklar)	unklar	Pissalmen Ship	unklar	weiteres unklar	R. S. Bruce, Off Scotland (unklar ob gleiches Schiff gemeint ist), Canmore, Wessex Archaeology
Whalsay	vor Juli 1602	unklar	Niederlande	unklar	unklar	wohl Walfänger	R. S. Bruce, Off Scotland
Whalsay	1650	Swarf/Holm of Sundwick	unklar	unklar	unklar	war eventuell. auf dem Weg in die Neue Welt, hatte Mühlesteine geladen, viele liegen noch vor Ort	R. S. Bruce, Off Scotland
Dunrossness	13.03. 1665	Pool of Virkie	Tönning (Schleswig- Holstein)	Svan	Johan Jacobsen	damals dänisch, Wrackteile wurden verkauft an Robert Hunter of Lunna	R. S. Bruce, Off Scotland, Canmore, Wessex Archaeology
Dunrossness	04.02. 1678	Quendale Bay	Bergen	St. Fanciscus	Javob Müller/Miller	Wrack wurde geplündert, Plünderer wurden dann festgesetzt, Crew - 17 Mann - wurden gerettet	R. S. Bruce, Off Scotland (hier aus Frankreich), Canmore, Wessex Archaeology
Dunrossness	09.09. 1686	Maa Craig (unklar)	Dänemark	Fortuna	Jörgen Meyer	hatte ca. 107 dän. Fuß Kiellänge, nicht gesunken, verlor Ruder, wurde dann im Bressay Sound repariert, ursprünglich als <i>Christiansand</i> für dänische Marine gebaut, später an dänische Westindien Kompanie verkauft und umbenannt	R. S. Bruce, Canmore
Dunrossness	18.10. 1691	Little Holm/ Quendale Bay	Rotterdam	Hoyfaert	Gerethe Lenardsone	weiteres unklar	R. S. Bruce, Off Scotland (hier 1681), Canmore, Wessex Archaeology

Dunrossness	1700	Sloo/ nahe Fithful Head	unklar	unklar	unklar	unklar	unklar	unklar	war wohl aus Eiche gebaut, eine acht Fuß lange Planke wurde später geborgen (durch Johan Werk)	R.S. Bruce, Off Scotland
Sandwick	vor August 1602	Sandwick Bay	Niederlande	unklar	unklar	unklar	unklar	unklar	Händler war Herman Sneman, ist auch als Händler in Laxfirth nachzuweisen	R.S. Bruce, Off Scotland (hier 1601), Canmore, Wessex Archaeology
Sandwick	02.01. 1676	Channerswick	unklar	Friendship (of Kirkcally)	unklar	unklar	unklar	unklar	wurde geplündert	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore (unklar ob gleiches Schiff gemeint ist)
Sandwick	1680	bei Hoswick	unklar	unklar	unklar	unklar	unklar	unklar	von Island kommend, teile der Ladung durch Andrew Duncan übernommen, dieser hatte Schiff eventuell auch auf Felsen getrieben	R.S. Bruce, Off Scotland (unklar ob gleiches Schiff gemeint ist)
Cunningsburgh	November 1673	Fladdabister	Niederlande	unklar	unklar	unklar	unklar	unklar	hatte Stoffe geladen, Crew gerettet, insgesamt 18 Mann	R.S. Bruce, Off Scotland (hier 1672), Canmore, Wessex Archaeology
Cunningsburgh	ca. 1680	Aith Voe (Mündungsareal)	unklar	unklar	unklar	unklar	unklar	unklar	alle gestorben	R.S. Bruce, Off Scotland
Fair Isle	September 1690	unklar	Niederlande	Hetland van Schouwen	Abraham Post	VOC Schiff aus Batavia kommend, fuhr im Konvoy	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore			
Fair Isle	September 1690	unklar	Niederlande	Pijlswaard	Francoise Villeries	VOC Schiff aus Batavia kommend, fuhr im Konvoy	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore			
Fair Isle	September 1690	unklar	Niederlande	Capelle	Doede van der Gaag	VOC Schiff aus Batavia kommend, fuhr im Konvoy, wurde im Jahr 1686 gebaut, 145 Fuß lang und 160 Last	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore			
Fair Isle	September 1690	unklar	Niederlande	Alkmar	unklar	VOC Schiff aus Batavia kommend, fuhr im Konvoy	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore			
Burra	vor August 1602	bei Burra	England	unklar	unklar	weiteres unklar	R.S. Bruce, Off Scotland			
Burra	1621	Tondra/ Westburra	unklar	Blessing	Cap. Hall	soll <i>Barque/Bark</i> gewesen sein	Off Scotland			
Burra	Sommer 1652	Burra Isle (westl. Seite)	Niederlande	Amsterdam	Berent Pieterszoon Dorrevelt	125 Mann Besatzung, 34 Kanonen, teil der niederländischen Flotte unter Admiral Tromp	Bruce, Wessex Archaeology, Off Scotland (hier Auster Dan)			

Burra	Sommer 1652	Burra Isle (westl. Seite)	Niederlande	Prins Maurits	Cornelius Pieterszoon Taenman	110 Mann Besatzung, 34 Kanonen, teil der niederländischen Flotte unter Admiral Tromp	R.S. Bruce
Burra	Sommer 1652	Burra Isle (westl. Seite)	Niederlande	St. Pieter	Isaac de Jongh	110 Mann Besatzung, 29 Kanonen, teil der niederländischen Flotte unter Admiral Tromp	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore, Wessex Archaeology
Burra	Sommer 1652	Burra Isle (westl. Seite)	Niederlande	De Engel	Claes Janszoon	27 Kanonen, teil der niederländischen Flotte unter Admiral Tromp	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore, Wessex Archaeology
Burra	Sommer 1652	Burra Isle (westl. Seite)	Niederlande	De Nijmegen	unklar	trug vorher den Namen <i>Kasteel van Memblik</i> , 26 Kanonen, teil der niederländischen Flotte unter Admiral Tromp	R.S. Bruce
Burra	1666	bei Burra	Dänemark/ Frederickstad	Vriend	unklar	gestrandet, Teile des Schiffs wurden weiterverkauft	R.S. Bruce
Burra	1700	bei Tondra/ bei Torgur	unklar	unklar	unklar	eventuell zwei Schiffe, weiteres unklar	Off Scotland
Burra	1700	Ayre of Papil/West Burra	unklar	unklar	unklar	hatte Wein geladen	Off Scotland
Burra	1700	bei Croo Taing/ South Havra	England	unklar	unklar	hatte Teer geladen	Off Scotland
Lerwick	15.06. 1640	Bressay Sound/ Weststrand	Niederlande	De Haan	unklar	VOC Schiff, lag im Sund vor Anker wurde von Dünkirchener Piraten angegriffen, Schiff auf Flucht aufgelaufen, Reste wurden im Jahr 1922 gefunden	R.S. Bruce, Off Scotland (bei Tingwall), Canmore
Lerwick	15.06. 1640	Bressay Sound	Niederlande	De Reiger	unklar	VOC Schiff, lag im Sund vor Anker wurde von Dünkirchener Piraten angegriffen, Schiff wurde aufgebracht und verbrannt	R.S. Bruce, Off Scotland (bei Tingwall), Canmore, Wessex Archaeology
Tingwall	15.06. 1640	Bunthammasland (unklar), Bressay Sound	Niederlande	De Jonas	unklar	VOC Schiff, auf Flucht vor Dünkirchener Piraten auf Land gesetzt und durch Crew angezündet	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore, Wessex Archaeology
Lerwick	15.06. 1640	Bressay Sound	Niederlande	Enkhuizen	unklar	militärisches Begleitschiff für VOC Flotte, lag im Sund vor Anker und wurde von Dünkirchener Piraten angegriffen, Schiff wurde als Prise genommen	R.S. Bruce

Lerwick	1680	unklar	Orkney Islands/ Egilsbay	Providence	Edward Maxwell	im Sturm vom Anker gerissen und gesunken	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore (hier als Sloop bezeichnet)
Lerwick	1700	unklar	Niederlande	unklar	unklar	Crew gerettet, soll den Winter in der Broch of Clickimin verbracht haben	R.S. Bruce, Off Scotland
Bressay	1669	bei Noss	unklar	unklar	unklar	soll <i>Dogger</i> oder <i>Ketsch</i> von 60 t gewesen sein	R.S. Bruce
Bressay	1675	Keldabister Ness	Dänemark	Charlotta Amelia	unklar	hatte Stockfisch und Kupfer geladen; wurde geplündert, später die Einzelteile verkauft	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore, Wessex Archaeology
Bressay	23.2. 1677	Aith Voe	unklar	Nordstjernen	unklar	hatte Stockfisch und "Muldabeer" geladen, vom Anker gerissen, 15000 Stück Stockfisch und 60 Fässer „Muldabeer“ wurden geborgen	R.S. Bruce, Off Scotland (hier am 12.02.1677)
Bressay	vor August 1677	bei Bressay	unklar	unklar	unklar	weiteres unklar	R.S. Bruce
Bressay	April 1688	bei Noss	unklar	unklar	unklar	Ladung bestand aus Holz und Eisen, 29 Liespfund Eisen und Holz für 100 Pfund wurden geborgen	R.S. Bruce, Off Scotland
Bressay	29.11. 1688	Noss Head	Niederlande	Tobias Leijdsman	Petter Degilda	VOC Schiff, Totalwrack, wurde geplündert	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore, Wessex Archaeology
Bressay	April 1694	Bressay Sound (Südseite)	Niederlande	unklar	unklar	war eine <i>Fregatte</i> , gehörte wohl zum Schutz der VOC Schiffe, umrundete bei gutem Wetter mit zwei anderen Schiffen Bressay, offenbar schlechter Navigator, ließ Schiff auflaufen, Crew wurde gerettet	R.S. Bruce, Off Scotland
Tingwall	1600	bei Brethren	unklar	unklar	unklar	weiteres unklar	R.S. Bruce, Off Scotland
Tingwall	1600	Sheam/Skeam Sound (East Burra)	unklar	unklar	Carl (unklar)	Schiff auf Felsen gelaufen, östliche Seite bei Green Holm	R.S. Bruce, Off Scotland (unklar ob gleiches Schiff gemeint ist)
Tingwall	1674	Brethren	unklar	unklar	unklar	weiteres unklar	R.S. Bruce, Off Scotland

Sandsting	1602	Culswick	unklar	unklar	unklar	unklar	unklar	weiteres unklar	R.S. Bruce, Off Scotland
Sandsting	1667	Culswick	Hamburg	Coninck Davidth	unklar	Claus Costerwerk	Steuermann oder Erster Maat war Jan Vippermann, Eigner war Claus Cosler (eventuell gleiche Person wie Skipper)	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore, Wessex Archaeology	
Aisthing	August 1687	bei Vementry	unklar	unklar	unklar	unklar	geplündert durch Einheimische	R.S. Bruce, Off Scotland	
Papa Stour	27.07. 1602	bei Papa Stour	unklar	unklar	unklar	unklar	hatte Holz geladen, dieses trieb an der Küste entlang	R.S. Bruce, Off Scotland	
Papa Stour	24.10. 1675	Hamnavoe	Frankreich/Bayonne	St. Pierre	Jean de Harislegny	war Walfänger, Steuermann war Samson de Harislegny, Harpunier war Joannis d'Eichenertz, Crew von 44 Mann wurde gerettet	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore, Wessex Archaeology		
Foula	1700	West Cliff	unklar	unklar	unklar	eventuell Sklavenschiff oder hatte viele „Schwarze“ in der Mannschaft, keine Überlebenden, Seemannsgeschichten erzählen von Geistern der Toten im Bereiche der Unglücksstelle, alles sehr vage!	R.S. Bruce, Off Scotland		
Northmaven	1600	Isle of Graves (Halbinsel)	unklar	unklar	unklar	keine Überlebenden, alle beerdigt, daher der Name der Halbinsel	R.S. Bruce, Off Scotland		
Northmaven	July oder August 1664	Sands Voe/ nahe "Black Face"	Niederlande	unklar	unklar	Walfänger auf dem Weg zurück in die Niederlande, Ort "Black Face" wird von Fischer so genannt, diese haben hier oft Leinenhänger und Holzstückchen an den Hacken	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore, Wessex Archaeology		
Northmaven	04.08. 1678	Hamnavoe	Niederlande /Middelburg	St. Georg	Johan Jobsen	kam von der Barbary-/Barbareskenküste- Nordafrika, erster Skipper war Johnne Keine, dieser starb an der Barbareskenküste	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore, Wessex Archaeology		
Northmaven	1700	Klibber/Kuber Gir/Fethaland	unklar	unklar	unklar	einige der Crewmitglieder starben, wurden beerdigt und Namen auf Speckstein in der Nähe der Unglücksstelle geritzt, Geschichte ist wohl falsch!	R.S. Bruce, Off Scotland		
Out Skerries	July 1602	bei den Out Skerries	Niederlande (unklar)	unklar	unklar	wohl Walfänger, wurde geplündert	R.S. Bruce		

Out Skerries	1626	Harda Skerrie/ Housay	Frankreich	unklar	unklar	unklar	Ladung wohl Holz und/oder Teer, kam wohl aus Archangelsk, als Ballaststein wurde Flint verwendet, teile der Ladung wurden in die Nordmündung des Bouray getrieben, eventuell ist hier auch die französische <i>Fregatte</i> des Jahres 1694 gemeint, siehe Kapitel V.2.2.	R.S. Bruce, Off Scotland
Out Skerries	20.12. 1664	unklar	Niederlande	Kennermerland	unklar	unklar	VOC Schiff, siehe Kapitel V.2.2.	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore, Wessex Archaeology
Out Skerries	23.07. 1687	unklar	Dänemark	Wrangels Palais	unklar	unklar	dänisches Kriegsschiff, siehe Kapitel V.2.2.	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore, Wessex Archaeology
Out Skerries	1700	Jamna Skerrie/ nahe Bound Skerrie	unklar	unklar	unklar	unklar	Ladung war Stockfisch, dieser wurde teilweise an Land gespült	R.S. Bruce, Off Scotland
Out Skerries	1700	(Flat) Lamba Stack	unklar	unklar	unklar	unklar	hatte Teer geladen	Off Scotland
unklar	1621	unklar	Niederlande	unklar	unklar	unklar	Walfänger	R.S. Bruce, Off Scotland (hier Fischerboot), Canmore
unklar	1625	unklar	Dünkirchen	unklar	unklar	unklar	Dünkirchener Pirat, wurde versenkt im Kampf gegen „Bursenflotte“ der Niederländer	R.S. Bruce
unklar	ca. 1650	unklar	unklar	unklar	unklar	unklar	Schiffbruch an der Küste, viele Migranten waren wohl an Bord, diese sollten als Sklaven nach Virginia (USA) verkauft werden, diese Geschichte geht auf einen verschollenen Brief zurück, alles sehr vage und ungenau!	R.S. Bruce
unklar	Juli 1652	unklar	Niederlande	unklar	unklar	unklar	sollen drei <i>Man of War</i> gewesen sein	Off Scotland
unklar	1654	unklar	englisch	Sophia	Cap. Kirby	unklar	hatte 24 Kanonen	Off Scotland

unklar	1665	unklar	Niederlande	Zeepaard	unklar	VOC Schiff, fuhr im Konvoy mit der <i>Kemmerland</i> (1664), war aber kleiner als diese	R.S. Bruce, Canmore
unklar	Juni 1677	unklar	Belgien/ Ostende	unklar	unklar	Piratenschiff mit acht bis zehn Kanonen, versenkt durch die <i>La Palme</i> mit 18 Kanonen und 120 Tonnen	R.S. Bruce
unklar	15. 12. 1688	Deltung oder Unst	unklar	unklar	unklar	eventuell Schiff der Landungsflotte des Prinz von Orange, Crew wurde gerettet	R.S. Bruce
unklar	Dezember 1699	unklar	Schottland	unklar	unklar	kam eventuell aus Firth, Crew wurde gerettet	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore

Region	Datierung	Verlustort	Herkunft	Bezeichnung/ Name	Kapitän	Anmerkungen	Register
Unst	Oktober 1705	eventuell Uyeasund	Hannover	Cilicia (of Lehe)	Henrick Schade	stammte aus Bremen-Lehe	R.S. Bruce, Off Scotland
Yell	01.11. 1701	Wick of Breckin	Norwegen	Ragnvald Jarl	unklar	Crew ertrunken, später alle am Strand beerdigt, Ladung Holz wohl geplündert	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore
Yell	ca. 1705	unklar	unklar	unklar	unklar	Johan Smollet als Passagier, wurde dann Ahnherr der Familie Smyllet	R.S. Bruce
Dunrossness	März 1702	Grutness Voe	Shetland (unklar)	Elizabeth	James Young (Eigner)	Young war Händler in Wick, Schiff soll <i>Sloop</i> oder <i>Bark</i> gewesen sein	R.S. Bruce, Canmore
Dunrossness	1702	Dunrossness	Niederlande/ Amsterdam	unklar	unklar	über 300 t, wurde geplündert	R.S. Bruce, Off Scotland
Fair Isle	1703	bei Fair Isle	Niederlande	unklar	unklar	Admiralsschiff, verloren bei Kampf gegen sechs französische Schiffe	Off Scotland
Fair Isle	22.06. 1703	bei Fair Isle	Niederlande	Wolfswinkel	unklar	<i>Fregatte</i> , diente zum Schutz der „Heringsbursenflotte“, im Kampf mit Franzosen versenkt	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore
Fair Isle	22./23.06. 1703	bei Fair Isle	Frankreich	L'Adroit	unklar	gehörte zur französischen Schwadron unter Chevalier de St. Pol, nach Gefecht mit der <i>Wolfswinkel</i> vor Fair Isle gesunken	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore
Fair Isle	22.06. 1703	bei Fair Isle	Niederlande	De Gouden Son	unklar	Kriegsschiff, durch Franzosen versenkt	Off Scotland
Fair Isle	22.06. 1703	bei Fair Isle	Niederlande	Hetcasteel van Antwerpen	unklar	Kriegsschiff, durch Franzosen versenkt	Off Scotland
Fair Isle	22.06. 1703	bei Fair Isle	Niederlande	unklar	unklar	Convoysschiff, durch Franzosen versenkt	Off Scotland
Bressay	1701	bei Bressay	Irland/ Dublin	unklar	Eiderman Bell (Eigner)	weiteres unklar	R.S. Bruce
Bressay	22./23. Juni 1703	Bressay Sund	Niederlande	unklar	unklar	ca. 160 Heringsbursen wurden durch eine französische Schwadron von vier Kriegsschiffen, unter dem Kommando von Chevalier de St. Pol, versenkt oder verbrannt	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore, Wessex Archaeology
Sandsting	Januar 1703	Westseite, nahe Skeld	unklar	unklar	unklar	hatte Eisen geladen, kam aus "East Sea", eventuell Ostsee	R.S. Bruce

Delting	22.01. 1702	Ruds Gio/ Muckle Roo	Dänemark/ Kopenhagen	Island	unklar	ca. 400 t, war auf Weg von Kopenhagen nach Cadiz (Spanien), hatte Dielen (Deals) geladen, Eigner war Jacob Lerke, lief wohl auf Felsen, Skipper und Crew verließen Schiff wohl überstürzt, Jonas Lind (Crewmitglied) blieb an Bord und wurde Zeuge des Untergangs, gab später Aussage gegen den Skipper zu Protokoll, Ladung wurde teilweise noch von Einheimischen geborgen	R.S. Bruce, Off Scotland (hier 1703), Canmore, Wessex Archaeology
Northmaven	August 1701	bei dem Ort Uyea	Niederlande	Duiker	Simon Jacobszoon Dirck	bewaffneter Walfänger, aufgelaufen aber die Stelle war von Land einfach zu erreichen, Crew teilweise gerettet, Ladung und Schiffsteile wurden später geborgen und verkauft	R.S. Bruce, Off Scotland, Canmore, Wessex Archaeology
unklar	1705	wohl bei Yell	Schottland	unklar	unklar	soll eine <i>Schmack</i> gewesen sein	Off Scotland

beruflicher Werdegang

- 10/2016 - 09/2017 angestellt als wissenschaftlicher Mitarbeiter in dem Forschungsprojekt „Zwischen Nordsee und Nordmeer: Interdisziplinäre Studien zur Hanse“, angesiedelt am Deutschen Schiffahrtsmuseum (DSM) in Bremerhaven
- 03/2013 - 02/2016 angestellt als wissenschaftlicher Mitarbeiter und Promotionsstudent am Institut für Ur- und Frühgeschichte der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel (CAU zu Kiel), unterstützt durch die Graduiertenschule „human development in landscapes“

Ausbildung

- 03/2013 - 11/2017 Promotion am Institut für Ur- und Frühgeschichte der CAU zu Kiel. Titel der Dissertation: Die späthansezeitliche Schifffahrt im Nordatlantik vom 15. Jahrhundert bis zum 17. Jahrhundert. Das maritim-archäologische Potenzial hansischer Handelsplätze auf den Shetland Inseln, den Färöer Inseln und Island anhand archäologischer und historischer Quellen (eingereicht 05/2017, Disputation 11/2017)
- 03/2014 - 08/2014 Ausbildung zum geprüften Forschungstaucher am Forschungstauchzentrum (FTZ) der CAU zu Kiel
- 04/2006 - 05/2012 Studium der Ur- und Frühgeschichte (Hauptfach - HF), Klassische Archäologie (1. Nebenfach - 1. NF), Kunstgeschichte (2. Nebenfach - 2. NF) an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel
Abschluss: Magister Artium
(Titel der Magisterarbeit: Mittelalterliche Schiffsholzfundstücke aus einem Gebäudebefund des 14. Jh. vom Fundplatz Stralsund-Franken Hof)
- 02/2008 - 06/2008 Auslandssemester und Studium an der Universidad de Cadíz/Spanien. Förderung durch das europäische Sokrates/Erasmus-Programm
- ab 10/2004 Studienaufnahme an der CAU zu Kiel. Studiengang: Mittlere und Neue Geschichte (HF), Klassische Archäologie (1. NF), Kunstgeschichte (2. NF)