

QUELLENKUNDE

CONVOYRECHNUNGSBÜCHER UND ZOLLISTEN – SACHTHEMATISCHES INVENTAR ZUM NEUZEITLICHEN SEEVERKEHR

VON CHRISTINA DEGGIM

Ein von der Volkswagen-Stiftung gefördertes Projekt des Niedersächsischen Staatsarchivs in Stade unter der Leitung von Dr. Bernd Kappelhoff dient der Erstellung eines sachthematichen Inventars mit dem Titel: »Archivalische Quellen zum Seeverkehr und den damit zusammenhängenden Waren- und Kulturströmen in Norddeutschland vom 16. bis zum 19. Jahrhundert.« – »Und wozu soll das gut sein?« wurde die Bearbeiterin bei einem Besuch vom Archivleiter des Deutschen Schiffsarchivmuseums gefragt. Dieser Artikel stellt das Projekt vor und erläutert zugleich Zweck und Benutzungsmöglichkeiten eines lange entbehrten Hilfsmittels für die Forschung.

Christina Dalhede stellte kürzlich in den *Scripta Mercaturae* ihr an der Universität Göteborg angesiedeltes Projekt »Zur Rolle der Handelsfamilien am Europamarkt der frühen Neuzeit – sozialwirtschaftliche Beziehungen und kulturelle Interessen« vor.¹ Um die Schiffs- und Handelsbeziehungen einer Stadt (in diesem Falle Göteborg) bzw. der dortigen Kaufmannschaft zu erforschen, benutzt ihr Projekt nicht nur Quellen des Göteborger Archivs, sondern auch Archivalien aus Stockholm und Lübeck. Anhand der Lübecker und Stockholmer Quellen konnten die Abgabenregister aus Göteborg für die Fahrtstrecke Göteborg-Lübeck systematisch kontrolliert und ihre Angaben ergänzt werden, wodurch wirklich zuverlässige Aussagen über diese Verkehrsrouten ermöglicht wurden.² Für andere Häfen, die von Göteborger Schiffen angelaufen wurden, wären ähnliche Recherchen sinnvoll. Beispielsweise enthält das Stader Staatsarchiv unter der Signatur Rep 5a Fach 227, Nr. 1–26 zahlreiche Akten, welche die Vergabe schwedischer See- und Schiffspässe sowie Reklamationen schwedischer Untertanen wegen aufgebrachtener Schiffe im 17. Jahrhundert betreffen, und in zahllosen Schiffslisten im Bremer Staatsarchiv werden Schiffe aus Göteborg mit Schiffen, Größe und Ladung genannt, wenn auch zumeist erst aus dem 19. Jahrhundert.

Damit ist ein Problem der Forschung angesprochen, das bei jeder Arbeit über den Seeverkehr auftritt: Um zuverlässige Aussagen über den Seeverkehr treffen zu können, müssen Quellen aus zahlreichen Archiven benutzt werden. Der Seeverkehr einer Hafenstadt kann nicht allein aus dem im jeweiligen kommunalen Archiv vorhandenen Material erschlossen werden. Das Bremerhavener Stadtarchiv beispielsweise beinhaltet über die Schiffsfahrt Bremerhavens, Lehes und Geestendorfs kein ausreichendes Material, das grundlegende Rückschlüsse auf den dortigen Seeverkehr erlaubt. Dieses Material ist vielmehr in erster Linie in

den Staatsarchiven in Bremen und Stade zu suchen, weil diese die Überlieferung der für Bremerhaven damals federführenden staatlichen Behörden verwahren. Doch nicht allein diese regionale und administrative Zuständigkeit macht umfangreiche Recherchen auch in entfernteren Archiven notwendig, sondern der Charakter der Handelsschifffahrt an sich. Seehandel bedeutet immer den Transport von Waren zwischen mindestens zwei Punkten. Daher ist es sinnvoll und notwendig, an beiden Punkten nach einem Niederschlag dieses Transports in den Quellen zu suchen. Wenn beispielsweise ein reger Handel zwischen Bremerhaven und dem schwedischen Nordseehafen Göteborg bestand, sind die für beide Städte zuständigen Archive heranzuziehen, um Angaben über die Schiffstypen und -größen, ihre Herkunft und Reiserouten, eventuelle Zwischenstationen, die Art und Menge ihrer Ladung, ihre Befrachter und Reeder sowie über die Reisedauer zu finden. Darüber hinaus wären zum Vergleich die für die Zwischenstationen zuständigen Archive zur Kontrolle und zum Vergleich der Bremerhavener und Göteborger Angaben zu benutzen. Da jedoch nicht nur zwischen Bremerhaven und Göteborg, sondern u.a. auch zwischen Bremerhaven und nordamerikanischen, niederländischen, englischen, dänischen oder anderen deutschen Häfen Handelsschifffahrt stattfand, sind auch die dortigen Quellen etwa für eine Einordnung des Bremerhavener Seehandels heranzuziehen.

Geht es dabei im Falle des erst 1827 gegründeten Bremerhaven nur um den recht kurzen und dank der bereits vergleichsweise modern geführten zeitgenössischen Statistiken verhältnismäßig einfach zu überschauenden Zeitraum seit dem zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts, so eröffnen sich für alle älteren Hafenorte der deutschen Nord- und Ostseeküste Dimensionen, die nur in langjährigen Archivstudien zu bewältigen sind. Vor dieser Arbeit hat vor allem die deutsche Forschung bisher zurückgeschreckt, insbesondere wohl deshalb, weil kaum bekannt ist, wo welches Quellenmaterial vorhanden ist und welche Informationen es enthält. Anstatt mit eigenem, fundierten Zahlenmaterial zu arbeiten, wird daher zumeist auf alte Arbeiten wie Walther Vogels historisch-statistischen Versuch zur Größe der europäischen Handelsflotten von 1915 zurückgegriffen.³ Einerseits fehlen neuere zuverlässige Angaben über den Umfang des neuzeitlichen Seeverkehrs in den norddeutschen und den übrigen europäischen Hafenorten, während andererseits in den Archiven wertvolle Quellen ungenutzt liegen, welche genau die gewünschten präzisen Informationen liefern können. Die überwiegend seriellen Quellen, die beispielsweise bei der Erhebung von Zöllen und anderen Abgaben in den Hafenorten angefertigt wurden, geben Auskunft über Fahrtgebiete und Intensität des Schiffsverkehrs sowie über Waren-, Kultur- und Handelsströme. Sie sind in den Staats- und Kommunalarchiven in häufig beeindruckender Dichte vorhanden, in der Forschung jedoch bisher weitgehend unbekannt und daher ungenutzt.

In den Archiven selbst helfen bei der Suche nach solchen Quellen auch die Findbücher oft kaum weiter, da sie zum Teil nicht einmal Laufzeiten der Serien vermerken und die darin genannten Aktentitel nur für die mit der Tektonik des jeweiligen Archivs vertrauten Archivare aussagekräftig sind. Um diesem Mißstand abzuhelpfen, gezielte Zugriffsmöglichkeiten auf archivalische Quellen zu schaffen und zeitraubendes, unnötiges Suchen jedes einzelnen Forschers zu vermeiden, wurde das hier in Rede stehende Projekt zur Erstellung eines sachthemenatischen Inventars entwickelt. Das Inventar soll eine kommentierte knappe Zusammenstellung und Übersicht darüber bieten, was wo mit welchem Inhalt unter welcher Signatur liegt. Das Projekt will die Grundlage für eine Schifffahrtsgeschichtsforschung schaffen, die durch direkte Benutzung archivalischer Quellen zuverlässig ist und methodisch sauber zu nachvollziehbaren Ergebnissen führt.

Um einen möglichst umfassenden Überblick über die dafür einschlägigen Quellen bieten zu können, soll das auf mehrere Jahre angelegte Projekt vom Nordkap über Gibraltar bis

zum Mittelmeer und vom Baltikum bis nach England die Bestände aller für die Küsten zuständigen Archive erfassen. Von der Volkswagen-Stiftung wird seit dem 1. Oktober 1998 zunächst eine anderthalbjährige Pilotphase des Projekts finanziert, in der die deutsche, niederländische und dänische Nordseeküste im Mittelpunkt steht. Diese Pilotphase dient u.a. dazu, für die anschließende Hauptphase, die allerdings gesondert beantragt und bewilligt werden muß und daher vorläufig noch keinesfalls gesichert ist, die Methoden der Informationserhebung und -verarbeitung zu erproben. Archivbesuche werden vorbereitet anhand aller vorab zu gewinnenden Informationen (gedruckte Beständeübersichten, schriftliche oder telefonische Anfragen). In den Archiven wird dann zunächst anhand der Findbücher und in Absprache mit den jeweiligen Archivaren festgelegt, welche Archivalien bzw. Beständeabschnitte tatsächlich durchgesehen werden müssen, was je nach dem Bearbeitungsstand der Findbücher und der Menge des einschlägigen Materials, stichprobenhaft oder vollständig geschieht. Am Ende der Pilotphase sollen die zusammengetragenen Daten als druckfähiges Manuskript vorliegen. Die dabei gewonnenen arbeitspraktischen und grundsätzlichen Erkenntnisse dienen außerdem als Grundlage für die Beantragung der anschließenden Hauptphase, die den Bereich der gesamten Ostseeküste, der norwegischen, englisch-irischen und belgisch/französischen Nordsee- bzw. Kanalküste sowie der anschließenden Atlantikküste bis nach Gibraltar in gleicher Weise erfassen soll, in der jetzt die für die deutsche, dänische und niederländische Nordseeküste zuständigen Archive bearbeitet werden. Ob auch die europäische Mittelmeerküste in die Erhebungen einbezogen werden kann, ist noch offen, wie auch noch einmal darauf hinzuweisen ist, daß die eben umrissene Hauptphase, so wünschenswert sie der Sache nach ist, vorläufig keineswegs gesichert ist, sondern nur stattfinden kann, wenn die VW-Stiftung einen entsprechend voluminösen Antrag bewilligt.

In den ersten sechs Monaten der Pilotphase hat die Bearbeiterin 13 Archive im Elbe-Weser-Raum besucht und bereits umfangreiches Material gesammelt. Sechs weitere Archive schieden nach telefonischen oder schriftlichen Anfragen im Vorwege aus, da sie kein relevantes Material zum Thema Seeverkehr boten. Viele weitere Archive im In- und Ausland haben auf gezielte Anfragen bereits geantwortet und mitgeteilt, welche ihrer Bestände für das Projekt in Frage kommen. Für andere Archive erlauben gedruckte Beständeübersichten eine erste Orientierung. Die folgenden Monate können somit für Recherchen vor Ort in den übrigen für die Hafenorte der deutschen Nordseeküste von Ostfriesland bis Schleswig-Holstein zuständigen Archiven genutzt werden. Auf dem Reiseplan stehen anschließend, soweit die bewilligte Zeit ausreicht, die Archive der angrenzenden dänischen und niederländischen Küstenabschnitte.

Das Inventar nimmt in erster Linie Angaben über Quellen auf, die für einen möglichst langen Zeitraum zuverlässige und vergleichbare Aussagen über den Schiffsverkehr, d.h. über Abfahrt- und Zielhäfen, Ladungsart, Ladungsmengen, Befrachter usw. ermöglichen. Derartige Quellen werden summarisch erfaßt um als Grundlage und Hilfsmittel für die Benutzer zu dienen. Dabei werden jeweils die Signatur der Quelle, die Bestandsbezeichnung und die Laufzeit aufgenommen, ferner eine knappe Charakterisierung, welche Informationen sich aus der Quelle gewinnen lassen, sowie Anschrift und Benutzungsbedingungen der verwahrenden Archive. Das Inventar soll in erster Linie dazu dienen, bisher unbekannte, nicht benutzte, kaum oder überhaupt nicht erschlossene Quellen zugänglich zu machen. Dadurch soll die Forschung in den Bereichen angeregt werden, in denen sie bislang aufgrund der unübersichtlichen Quellenlage stagnierte.

Das Projekt will somit keine eigene Forschung zur Schifffahrtsgeschichte betreiben; das entstehende sachthematische Inventar bietet vielmehr der Forschung Hilfestellung bei der Nutzung der einzelnen Archive und diesen damit zugleich eine bessere und/oder zusätzli-

che Erschließung der jeweils einschlägigen Bestände. Es soll also die Findbücher in den Archiven keineswegs überflüssig machen, sondern eine möglichst gründliche Orientierung über vorhandene Bestände ermöglichen, bevor Archivreisen überhaupt geplant oder angetreten werden und die Findbücher ergänzen, wo deren Angaben allzu pauschal sind. Findbucheinträge nach dem Muster von »ein Konvolut mit 42 Schriftstücken die Schifffahrt betreffend« oder »Generalia et diversa« helfen den Archivbenutzern ebenso wenig wie die in der Literatur nicht seltene Quellenangabe »aus einer alten Handschrift« o.ä. Auch die in der älteren Literatur genannten Archivsignaturen für bereits bekannte Quellen können aufgrund von kriegsbedingten Verlusten und der Rückführung ausgelagerten Archivguts aus der früheren DDR und Sowjetunion selten genutzt werden. Was noch in den 80er Jahren als unwiederbringlich verloren galt, ist der Forschung heute teilweise wieder zugänglich. So ist ein 1949/50 unter der Leitung Erich von Lehes zusammengestelltes Verzeichnis der Hamburger Quellen zur Schifffahrts- und Hafengeschichte mit den darin verzeichneten Signaturen überholt, da zahlreiche Bestände inzwischen neu geordnet wurden. Eine aktuelle Überprüfung, welche Quellen tatsächlich zur Verfügung stehen, ist somit überfällig.

Zu den bisher besuchten Archiven gehören die der Handelskammern in Hamburg und Bremen. Hier warten zahlreiche Quellen zum Seeverkehr auf ihre Entdeckung – die Archivalien der Commerzbibliothek in Hamburg sind bisher wohl nur vom früheren Bibliotheksleiter Ernst Baasch in größerem Umfang für die Erforschung des Seehandels genutzt worden. Mattias Hoeps Handlungsbücher von 1553ff. und das »Scheeps-Boek van't ship« von 1765–1768 aber sind nur Beispiele für die, soweit bekannt, kaum oder überhaupt nicht ausgewerteten Schätze, die dort unerschlossen lagern. Für die Jahre 1786–1793 existiert im Archiv der Bremer Handelskammer ein gerade erst aus Moskau zurückgekehrtes Verzeichnis der in Bremen ein- und auslaufenden Schiffe, das neben dem Datum und den Namen der Schiffer auch angibt, aus welchem Hafen die Schiffe gekommen, bzw. zu welchem Hafen sie aufgebrochen sind. Die dort ebenfalls vorhandenen Tonnengeld- und Elberleuterechnungsbücher für die Jahre 1538 bis 1652 geben Auskunft über die Befrachter und ihre Ladungen sowie die gezahlten Tonnengeldbeträge, z.T. auch über die Schiffer und den Bestimmungsort der Waren. Die Rechnungsbücher sind alphabetisch nach den Vornamen der Befrachter geordnet und entwickelten sich zu einer Art Kontobücher, in denen für jeden Befrachter genau angegeben war, wann er welche Waren in welchen Mengen im Laufe eines Jahres verschifftete, in welchen Schiffen er sie transportieren ließ und wie hoch die Abgaben dafür waren. Mit Hilfe dieser Quelle lassen sich sehr genaue und konkrete Angaben über Art, Umfang und Richtungen des Bremer Seeverkehrs erzielen; durch die Namen der Befrachter und Schiffer lassen sich weitere Erkenntnisse gewinnen über die Träger des Seehandels, die Verminderung des Transportrisikos durch das Verteilen der Ladung eines Befrachters auf mehrere Schiffe etc. Ergänzend ist hier das im Bremer Staatsarchiv vorhandene Kornakzise- und Tonnengeldregister von 1532 heranzuziehen.⁴

Auch die seit dem Hamburger Stadtbrand von 1842, dem auch große Teile des Rats- und Kammereiarchivs zum Opfer gefallen sind, gegenüber dem frühneuzeitlichen Hamburger Seeverkehr in der Forschung geübte Zurückhaltung kann mit Hilfe des Inventars aufgegeben werden. Zwar kann das Projekt selbstverständlich keine verbrannten Quellen wieder benutzbar machen, aber da Hamburg als Seehandelszentrum sehr starke Attraktivität nicht nur für die benachbarten Regionen besaß, kann der von Hamburg ausgehende und Hamburg berührende Seeverkehr zu großen Teilen anhand der Bestände anderer Archive rekonstruiert werden. So enthält das Bremer Staatsarchiv zahlreiche die Handelsschifffahrt der drei Hansestädte Bremen, Hamburg und Lübeck betreffende Unterlagen, so daß sich, wenn in der Hauptphase auch die Bestände des Lübecker Stadtarchivs aufgenommen werden können, aus den Bremer und Lübecker Archivalien gemeinsam Aufschlüsse über den Hambur-

ger Seehandel gewinnen lassen. Beispielhaft hierfür ist das Gesamtinventar der Akten des Oberappellationsgerichts der vier Freien Städte Deutschlands.⁵ Dieses bietet einen Überblick, welche Unterlagen sich in welchem der berücksichtigten Archive befinden. Für den Hamburger Seehandel sind ebenfalls die heute im Hamburger Staatsarchiv aufbewahrten Quellen aus Altona, Bergedorf und Harburg heranzuziehen. Bei den Bergedorfer Akten befinden sich beispielsweise die Abrechnungen des gemeinsam von Hamburg und Lübeck erhobenen Esslinger Zolls von 1550 bis 1863, die vor allem ein Bild der Hamburg berührenden Elbschiffahrt vermitteln und damit die Rolle der Stadt als Knotenpunkt zwischen dem See- und Flußverkehr verdeutlichen.

Die Archive der an Hamburg grenzenden Regionen enthalten zahllose Hinweise auf die Dominanz des Hamburger Hafens für den Seehandel dieser Gebiete. So wurde eine Anfrage der königlichen Regierung zu Stade aus dem Jahr 1783 über den Umfang des Buxtehuder Seeverkehrs zu holsteinischen Häfen, insbesondere Glückstadt, dahingehend beantwortet, daß alle Buxtehuder Schiffer Handel mit Hamburg betrieben. Wichtig sind in diesem Zusammenhang auch die Cuxhavener Quellen, vor allem die Quarantäneprotokolle und -fragebögen, die sehr differenziert Auskunft über den Seeverkehr auf der Unterelbe geben. Somit kann der Hamburger Seeverkehr aus den zahlreichen Bruchstücken in verschiedenen Archiven, insbesondere wenn auch die Bestände aus ausländischen Hafenorten aufgenommen werden, trotz der schweren Hamburger Verluste rekonstruiert werden.

Das Inventar soll jedoch nicht nur Forschung über den Schiffsverkehr einzelner Hafenorte unterstützen und anregen, sondern auch Quellen für die Bearbeitung verwandter Themen aufnehmen und anbieten, beispielsweise durch Aufnahme von Ein- und Ausfuhrlisten sowie Handelsstatistiken. Zu Schiffsschicksalen kann es Hinweise geben, z.B. auf die über 30 000 Schiffs- und Wetterjournale beim Deutschen Wetterdienst in Hamburg oder auf die Vermerke über den Verbleib der Schiffe in den Bodmereibüchern des Bremer Staatsarchivs. Auch zu den Einflüssen politischer Ereignisse wie der französischen Besetzung der Hafenorte Anfang des 19. Jahrhunderts, Handelsverträgen und -blockaden sowie Kriegen, zu Piraterie und Migration wird das Inventar eine Fülle von Quellenhinweisen enthalten.

Die Publikation des Inventars in Buchform, voraussichtlich mehrbändig, ist in der Veröffentlichungsreihe der Niedersächsischen Archivverwaltung geplant. Aufgrund der Ausdehnung und der großzügigen Anlage des Projekts ist eine möglichst weite Verbreitung des Inventars wünschenswert. Da bereits die Datenerhebung EDV-gestützt erfolgt, wäre eine Nutzung beispielsweise per CD-Rom oder Internet etc. wünschenswert. In welcher Publikationsform auch immer, das Inventar soll nach Abschluß der Hauptphase ein unentbehrliches Nachschlagewerk für jeden sein, der sich mit Themen der neuzeitlichen Seeverkehrsgeschichte befaßt und mit frischem Wind der Forschung aus der Flaute helfen, in die sie aufgrund der unübersichtlichen Quellenlage geraten ist.

Anmerkungen:

- 1 Christina Dalhede: Göteborg und Europa im 17. Jahrhundert. Sozial-wirtschaftliche Beziehungen und kulturelle Interessen der Handelsfamilien. Bericht über ein schwedisches Europaprojekt. In: Scripta Mercaturae – Zeitschrift für Wirtschafts- und Sozialgeschichte. 2/1998, S. 85–109.
- 2 Ebd., S. 100f.
- 3 Vogel, Walther: Zur Größe der europäischen Handelsflotten im 15., 16. und 17. Jahrhundert. Ein historisch-statistischer Versuch. In: Forschungen und Versuche zur Geschichte des Mittelalters und der Neuzeit. Festschrift Dietrich Schäfer zum siebzigsten Geburtstag dargebracht von seinen Schülern. Jena 1915.
- 4 Hofmeister, Adolf E.: Das Bremer Kornakzise- und Tonnengeldregister von 1532, in: Bremisches Jahrbuch, Band 72, 1993, S. 51–97.
- 5 Gesamtinventar der Akten des Oberappellationsgerichtes der vier Freien Städte Deutschlands. Bearbeitet von Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt. Köln-Weimar-Wien 1996.

Convoy account books and customs lists: A thematic inventory on modern maritime traffic

Summary

This article presents a project being carried out by the State Archive of Lower Saxony in Stade under the direction of Dr. Bernd Kappelhoff with the support of the Volkswagen Foundation. The objective of the project is the drawing up of a thematic inventory entitled: "Archival sources for maritime traffic and the related flow of goods and culture in Northern Germany from the 16th to the 19th century." As sea traffic is continually reflected in the archives of the ports of arrival and departure as well as those where stops were made along the way, the information contained in numerous archives must be taken into consideration in order to make reliable statements on this form of traffic. In the process, however, researchers are confronted with the complete lack of information as to what kind of source material is available where. The primarily serial sources – records made, for example, in connection with the levying of customs and other dues in the port towns – provide data on the areas travelled and the intensity of traffic as well as the flow of goods, culture and commerce.

In state and local archives such sources are available in often impressive quantities but until now are unknown to – and therefore unused by – research. The archive catalogues are generally of little help, for they often fail to indicate even the starting and ending dates of the series. Thus each individual researcher is compelled to carry out his/her own time-consuming search. In order to remedy this state of affairs and create direct means of access to these archival sources, the planned inventory is to provide a brief, annotated compilation and overview of the contents of these sources and where they are to be found. The sources will be summarily registered so as to serve as a basis and aid for the user. In each case the information will include the address of the archive in which the source is kept and the conditions for the use of that archive, the shelf mark of the source, its archival designation and its starting and ending dates, as well as a brief description of the information it contains. As the pro-

ject will encompass the inventories of all archives responsible for the coasts from the North Cape to Gibraltar / the Mediterranean and from the Baltic Provinces to England, several years are scheduled for its realisation. A one-and-one-half-year pilot project, funded by the Volkswagen Foundation, has been underway since October 1998, focusing primarily on the German, Dutch and Danish North Sea Coast. In the pilot project, the data registration and processing methods are being tested. The main project, the funding of which must be separately applied for and granted, will use the same methods in connection with the entire Baltic Sea coast, the Norwegian, English/Irish and Belgian/French North Sea and English Channel coasts and the adjoining Atlantic coast as far as Gibraltar. The inventory is expected to appear as a several-volume reference work within the publication series of the Lower Saxon Archive Administration.

Les livres de comptes des convois et les listes de douane – inventaire thématique du trafic maritime des temps modernes

Résumé

C'est un projet des archives d'état de Basse-Saxe à Stade, sous la direction du Dr. Bernd Kappelhoff, sponsorisé par la fondation Volkswagen. Il sert à la réalisation d'un inventaire thématique ayant pour titre: «Sources d'archives sur le trafic maritime, ainsi que les courants de marchandises et culturels en résultant du 16e au 19e siècle, dans le nord de l'Allemagne». Etant donné que le trafic maritime a toujours laissé des traces dans les ports de départ et d'arrivée, ainsi que dans d'éventuelles stations intermédiaires, il est nécessaire de compiler les sources de nombreuses archives avant de se permettre une déclaration fiable quant au trafic maritime. La recherche se trouve ainsi confrontée à la difficulté suivante: jusqu'à présent, il est pratiquement impossible de savoir quel matériel se trouve à quel endroit, et quelles informations il recèle. La plupart des sources qui sont en série, comme par ex. le prélèvement des droits de douane et autres taxes, renseignent sur les régions sillonnées et l'intensité du trafic des navires, ainsi que sur les courants de marchandises, de commerce et culturels. Elles se trouvent souvent dans les archives d'état et communales en nombre impressionnant pourtant largement inconnues de la recherche et de là, inutilisées. Les répertoires numériques détaillés des archives ne sont souvent d'aucune utilité, car ils ne font pour la plupart même pas mention de la période couverte par les séries. Afin de remédier à cet état de choses, et de créer des possibilités de trouvailles, d'épargner de longues et inutiles recherches à chaque chercheur, l'inventaire offrira un bref recensement et une vue d'ensemble, commentés, permettant de savoir où se trouve quoi, avec quel contenu et sous quelle cote. Ce genre de sources sera résumé afin de servir de base et d'aide à l'utilisateur. Pour cela, seront enregistrées à chaque fois la cote de la source, la classification des fonds et la période concernée, plus loin une brève caractérisation de laquelle ressortira quelles informations peuvent être tirées de la source, ainsi que l'adresse et les conditions d'utilisation des archives concernées. Ce projet, prévu sur plusieurs années, doit rassembler les ressources de toutes les archives relatives aux côtes, depuis le pôle Nord jusqu'à la Méditerranée en passant par Gibraltar, depuis la Baltique jusqu'à l'Angleterre. À partir du 1er octobre 1998, la fondation Volkswagen a tout d'abord financé une phase pilote du projet d'une durée d'un an et demi, dans laquelle les côtes de la mer du Nord de l'Allemagne,

des Pays-Bas et du Danemark sont au premier plan, et les méthodes de la récolte des informations et leur utilisation sont testées. De la même façon, la phase principale, qui n'est encore aucunement assurée, mais qui doit encore être présentée à part et agréée, englobera le domaine de la totalité de la côte de la Baltique, de la côte de la mer du Nord norvégienne, anglo-irlandaise ainsi que la côte belge et française de la Manche, tout comme la côte atlantique jusqu'à Gibraltar. La publication de l'inventaire sous forme de livre, probablement en plusieurs tomes, est prévue dans la série des publications de l'Administration des Archives de Basse-Saxe.