



IMMER *LOOKING IN FROM THE EDGE* WEITER

FRÜHNEUZEITLICHER HANDEL
IN ORKNEY UND SHETLAND

Herausgeber:

Bart Holterman & Philipp Grassel

ORCADVM et SCHE TLAN
INSVLARVM accuratissima desc

The Faire Yle

ORCADES

MARE

GERMANI

CVM.

SCOTIÆ
PART OF CATNES.
PARS.



EST NOBILIS IRA LEONIS

DEUCALIDONÆUS
OCEANVS

OCEANVS
DEUCALIDONÆUS



IMMER *LOOKING IN FROM THE EDGE* WEITER



FRÜHNEUZEITLICHER HANDEL IN ORKNEY UND SHETLAND

Herausgeber:

Bart Holterman & Philipp Grassel

Autoren:

Julia Cussans

Mark Gardiner

Sarah Jane Gibbon

Philipp Grassel

Jen Harland

Bart Holterman

Daniel Lee

Ingrid Mainland

Natascha Mehler

Jocelyn Rendall

VORWORT

Das Büchlein, das Sie gerade in den Händen halten, entstand begleitend zur Ausstellung *Immer Weiter – Die Hanse im Nordatlantik*, die ab dem 24. März 2023 bis zum Frühjahr 2024 am Deutschen Schifffahrtsmuseum (DSM), Leibniz-Institut für Maritime Geschichte, gezeigt wird. Ab November 2023 finden zudem parallel Ausstellungen im Stromness Museum auf Orkney und im Shetland Museum and Archives statt. Diese Ausstellungen sind ein Teil des internationalen und interdisziplinären Forschungsprojektes *Looking In From The Edge (LIFTE)* („Vom Rande aus betrachtet“). An dem Projekt sind neben den beiden Herausgebern dieses Bandes Forschende der Universität Tübingen – Abteilung für Archäologie des Mittelalters, der englischen Lincoln University und der schottischen University of the Highlands and Islands (UHI), Orkney College beteiligt. Alle hier enthaltenen Kapitel wurden von Mitgliedern des Projekts geschrieben.

Das LIFTE-Projekt beschäftigt sich mit einer auch heute noch abgelegenen Region am Rande Europas – den britischen Orkney- und Shetlandinseln – im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit. Trotz (oder gerade wegen) ihrer Lage am Rande Europas ziehen diese beiden nördlichsten Inselgruppen der Britischen Inseln heute jedes Jahr Tausende von Touristen an und bilden Ankerpunkte für die Öl- und Offshore-Industrie in der Nordsee. Aber schon ab dem Spätmittelalter waren sie das Ziel von Hansekaufleuten, englischen und schottischen Händlern und holländischen Fischern.

Bereits seit dem Jahr 2015 wird am DSM in unterschiedlichen Projekten zu

den spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Handelsnetzwerken im Nordatlantik geforscht. Eines dieser Projekte mit Namen *Zwischen Nordsee und Nordmeer: Interdisziplinäre Studien zur Hanse (2015–2019)*, das von der Leibniz-Gemeinschaft gefördert wurde, beschäftigte sich neben den Shetlandinseln auch mit den Hansekaufleuten auf Island und den Färöern im 15. und 16. Jahrhundert. Das LIFTE-Projekt ist das Folgeprojekt und wird für die Zeit von 2020 bis 2024 von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) und dem britischen Arts and Humanities Research Council (AHRC) gefördert. Beide Projekte waren und sind interdisziplinär ausgerichtet, sodass Forschende aus den Geschichtswissenschaften, der Historischen Archäologie, der Maritimen Archäologie, der Archäozoologie und der Archäobotanik miteinander kooperieren.

Die historischen und archäologischen Quellen zu diesen kleinen, auf der Grenze zwischen Nordsee und Nordatlantik gelegenen Inseln sind durchaus reichhaltig, und wir möchten mit diesem Band die weitgehenden und teilweise auch überraschenden Beziehungen zwischen dem europäischen Festland und den Inseln vom 15. Jahrhundert bis zum 17. Jahrhundert illustrieren. Die kurzen Beiträge zu verschiedenen Forschungsthemen vermitteln dabei einen Eindruck vom Leben und Handel auf den Inseln in jener Zeit. Dieses Ausstellungsbüchlein ist somit ein Spiegel der interdisziplinären und internationalen Forschungen, die wir mit unseren Kolleginnen und Kollegen im Rahmen des Projekts betreiben.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen!

Bart Holterman
Philipp Grassel

INHALT

Einleitung	4
Knotenpunkt Nordatlantik	6
Der Ablauf des Handels	10
Schiffe im Nordatlantikhandel	14
Buden und andere Gebäude	18
Ausgrabungen in Orkney: Skail	22
Handelswaren in den Schriftquellen	26
Blauer Rauch über Orkney und Shetland	28
Die Bedeutung der Keramik in der Archäologie	30
Ausgrabungen in Shetland: Gunnister und Lerwick	32
Getreide	36
Butter	38
Fisch	40
Kaufleute und ihre Familien in Orkney	44
Deutsche Kaufleute und ihre Familien	48
Konflikte und Gewalt	52
Impressum	56



EINLEITUNG

In der Geschichte der Erweiterung der europäischen Handelswege und der Anfänge der Globalisierung im Spätmittelalter und der Frühen Neuzeit werden oft die großen Entwicklungen und mächtigen Zentren aus einer europäischen Perspektive betont: Hierzu gehören z.B. die „Entdeckungsreisen“ der Europäer, die die unterschiedlichsten Regionen der Welt miteinander verbanden, der Kolonialismus und der Aufstieg großer Handelsmetropolen wie Sevilla, London oder Amsterdam. Ähnliches gilt für die Hanse, die in der öffentlichen Wahrnehmung häufig als ein Handelsimperium gilt, das die Hafenstädte der Nord- und Ostsee über Schifffahrtsrouten mit den wichtigen Märkten London, Brügge, Bergen und Nowgorod verband. Diese Entwicklungen hatten jedoch nicht nur Auswirkungen auf die großen Handelszentren und die außereuropäischen Gesellschaften, mit denen die Europäer in Kontakt traten. Auch marginale Gesellschaften in Europa selbst wurden zunehmend in die internationale Handelsnetzwerke einbezogen und dadurch beeinflusst. Die Rolle dieser marginalen Regionen im internationalen Handelsnetzwerk wurde bisher eher wenig beachtet.

Die Inselgruppen Orkney und Shetland, zwischen Schottland und Norwegen an der Grenze zwischen der Nordsee und dem Nordatlantik gelegen, sind so eine marginale Region. Trotz ihrer relativ abgeschiedenen Lage trafen sich auf diesen Inselgruppen Menschen aus ganz Nordeuropa, um miteinander zu handeln, zu fischen, sich zu bekämpfen und miteinander zu leben. Voll beladene Schiffe fuhren zwischen den Inseln und Schottland, England, Holland, Norddeutschland und Norwegen hin und her. Kaufleute aus Bremen und Hamburg segelten jedes Jahr in die Gewässer des Nordatlantiks, Holländer fischten bei den Inseln nach Hering, und große Handelsschiffe fuhren auf ihrem Weg nach Südeuropa, Amerika oder Fernost in Sichtweite vorbei.

Viele Details zu diesen Handelsverbindungen sind uns in Schriftquellen überliefert: Briefe wurden geschrieben, um Beschwerden zu formulieren oder um Nachrichten auszutauschen, Verordnungen wurden erlassen, um das Zusammenleben zu regulieren, oder Testamente wurden verfasst, um den Nachlass zu regeln. In den Archiven in Orkney und Shetland sind viele solcher Dokumente erhalten, aber auch in Archiven in Hamburg und Bremen, in Edinburgh, London oder den Niederlanden. Sie zu sammeln und zu entziffern ist eine spannende Aufgabe. Viele dieser Schriftquellen sind der Öffentlichkeit zugänglich unter hansdoc.dsm.museum. Schauen Sie gerne mal rein.



Es gibt aber auch noch weitere Quellen, die uns von dieser Zeit erzählen und die wir ebenso gut „lesen“ können, z.B. Keramikscherben, Metallgegenstände oder andere Materialien, die bei archäologischen Ausgrabungen zutage gefördert werden. Die Archäologie untersucht längst nicht mehr nur die ältesten Perioden der Menschheitsgeschichte. Seit einigen Jahrzehnten gibt es auch die Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit (Historische Archäologie genannt). Die Objekte aus anorganischen Materialien werden Artefakte genannt, und sie sind meist sehr gut erhalten. Organische Funde wie Knochen (von Menschen oder Tieren), Körner oder Samen (sogenannte Ökofakte) finden sich ebenfalls. Diese Funde zu bergen, zu konservieren und zu analysieren ist heute gleichwertiger Bestandteil interdisziplinärer Forschungsprojekten.

In den folgenden Kapiteln geben wir Einblicke in unterschiedliche Aspekte des Handels mit den Orkney- und Shetland-

inseln vom späten 15. bis zum frühen 18. Jahrhundert. Nach einem kurzen einführenden Kapitel über die historische Entwicklung des Handels mit den Inseln im Spätmittelalter und in der Frühen Neuzeit werden drei Themengebiete unterschieden. Diese können mit den Fragen: 1. Wie wurde gehandelt? 2. Was wurde gehandelt? und 3. Wer handelte? umschrieben werden. Themengebiet 1 behandelt die Infrastruktur, die Methoden und Mittel des Handelns wie Schiffe und Seerouten, Handelsorte und Gebäude und den praktischen Ablauf des Handels. Themengebiet 2 beschäftigt sich mit den Handelswaren, die ein- und ausgeführt wurden. Wir beschreiben dabei auch Handelswaren, die besonders wichtig waren oder die sich im archäologischen Fundmaterial gut nachweisen lassen. Hierzu gehören Keramik, Tabak(pfeifen), Getreide, Butter und Fisch. Themengebiet 3 befasst sich mit den Personen, die sowohl auf den Inseln selbst als auch speziell in Bremen und Hamburg in den Handel involviert waren, und zeigt zudem, dass der Handel in dieser Zeit nicht immer nur friedlich verlief.



KNOTENPUNKT NORDATLANTIK

Die Inselgruppen der Orkney- und Shetlandinseln bilden die nördlichsten Ausläufer der Britischen Inseln. Shetland ist dabei fast so weit von Norwegen entfernt wie von Schottland. Es ist daher kein Zufall, dass beide Inselgruppen in ihrer Geschichte einen starken skandinavischen Einfluss erfahren haben. So ließen sich im 9. sowie 10. Jahrhundert Skandinavier hier nieder, allerdings waren die Inselgruppen bereits seit der Steinzeit besiedelt. Als *Earldom of Orkney*, was soviel wie Grafschaft Orkney bedeutet, gehörten die beiden Inselgruppen dann im Mittelalter, zusammen mit Island und den Färöern, zu den Überseegebieten des norwegischen Königreichs.

In den folgenden Jahrhunderten, als das norwegische Königreich mit Dänemark vereinigt wurde, verloren die skandinavischen Könige allmählich das Interesse an ihren nordatlantischen Besitzungen, während der Einfluss Schottlands zunahm. Seit dem 13. Jahrhundert waren die Earls von Orkney schottischer Abstammung, und schottische Grundbesitzer nahmen nach und nach große Teile des Landes in Besitz. Ihr Einfluss war auf den Orkney-Inseln, die geografisch näher an Schottland liegen, am stärksten. Aber auch auf Shetland hatten sie starken Einfluss. Im Jahr 1468 wurde Orkney vom dänischen König Christian I. schließlich an Schottland verpfändet. Der König, der sich in ständiger Geldnot befand, nutzte die Inseln als Pfand für die Mitgift seiner Tochter Margaret, die den schottischen König Jakob III. heiratete. Die Shetlandinseln folgten 1469 als weiteres Pfand, und da der dänische König sein Pfand

nie einlöste, gehören die Inseln bis heute zu Schottland. Während des Mittelalters hatten die norwegischen Überseegebiete den besonderen Status von Schatzländern, den sogenannten *skattlönd*. Das bedeutete, dass sie dem norwegischen König Tribut zahlen mussten, der im Gegenzug versprach, die Inseln regelmäßig mit notwendigen Gütern zu versorgen. Dreh- und Angelpunkt in diesem System war die Stadt Bergen an der westnorwegischen Küste, die als zentraler Handelsknotenpunkt oder Stapelhafen für Nordnorwegen und die Schatzländer genutzt wurde. Bergen war auch der wichtigste Knotenpunkt für den norwegischen Handel mit Mitteleuropa und den Britischen Inseln, und dieser Handel wurde wiederum von deutschen Hansekaufleuten dominiert. Die Hanse war ein Zusammenschluss von Städten und Kaufleuten aus dem deutschsprachigen Raum mit gemeinsamen Handelsinteressen. In Bergen errichteten die hansischen Kaufleute ab der Mitte des 14. Jahrhunderts eine Niederlassung (Kontor genannt). Sie erhielten vom norwegischen König Handelsprivilegien, die ihnen nahezu ein Monopol auf den Handel in Bergen verliehen. Ihr Hauptinteresse galt dem Stockfisch, einem luftgetrockneten Fisch, der in Kontinentaleuropa sehr gefragt war. Dieser Stockfisch wurde in Nordnorwegen und auf den nordatlantischen Inseln (also Island, den Färöern und Shetland) produziert. Allerdings war es den deutschen Kaufleuten in Bergen strengstens untersagt, selbst dorthin zu fahren und direkt vor Ort Handel zu treiben.

Diese Situation änderte sich im 15. Jahrhundert, als die Engländer, die von den hansischen Kaufleuten in Bergen verdrängt worden waren, begannen,



direkt nach Island zu segeln, um dort zu fischen. Deutsche Kaufleute, vor allem aus Hansestädten wie Bremen und Hamburg, die in Bergen nicht sehr stark vertreten waren, folgten diesem Beispiel. Etwa zur gleichen Zeit, als der dänische König Christian I. Orkney und Shetland an Schottland verpfändete, erlaubte er auch der Hanse den direkten Handel in Island.

Obwohl Island das Hauptziel der hansi- schen Handelsinteressen im Nordatlantik war, begannen die deutschen Kaufleute auch, Handelsverbindungen mit den Shetlandinseln zu knüpfen. Dies gilt insbesondere für Kaufleute aus Bremen, die erstmals im Jahr 1494 mit einer regel-

Murdoch Mackenzie,
South Isles of Orkney (um 1750). Die Karte zeigt die Ankerplätze, Handelsrouten und Fischgründe rund um die Orkney-Inseln in der Mitte des 18. Jahrhunderts.
Reproduziert mit Genehmigung der National Library of Scotland.

mäßigen Präsenz auf den Shetlandinseln bezeugt sind.

Aufgrund des starken schottischen Einflusses trieben die Orkneyinseln wahrscheinlich schon seit langer Zeit direkten Handel mit Schottland. Ein Interesse deutscher Kaufleute an Orkney ist in den überlieferten Schriftquellen bisher nicht erkennbar, wahrscheinlich weil man sich auf den Orkneys mehr auf den Getreideanbau als auf die Fischerei konzentrierte und traditionell engere Beziehungen mit Schottland unterhielt. Orkney wurde darum weniger von ausländischen Kaufleuten besucht und entwickelte eine eigene Kaufmannschaft, die im 17. Jahrhundert deutlich sichtbar wird. Trotz der Abtrennung der beiden Inselgruppen vom Handelsknotenpunkt in Bergen blieb Norwegen ein wichtiger Handelspartner für sie, insbesondere als Lieferant von Holz und Teer. Denn diese waren Mangelwaren auf den baumlosen Inseln.

Das 16. und frühe 17. Jahrhundert gelten als die Blütezeit des regelmäßigen Handels deutscher Hansekaufleute mit Shetland, und die meisten von ihnen kamen aus Bremen. Ab der Mitte des 16. Jahrhunderts gesellten sich dann vor allem Hamburger Kaufleute hinzu, die zunehmend Schwierigkeiten im Handel mit Island hatten. Die Hansekaufleute belieferten die Inselbewohner mit allen möglichen Waren wie Getreide, Bier, Kleidung, Eisenwaren, Angelleinen und Tabak und kauften im Gegenzug getrockneten sowie gesalzenen Fisch, Butter und Wolle.

Im gleichen Zeitraum wurden auch

die Niederländer in den Gewässern der Shetlands und Orkneys zahlreicher. Das lag vor allem an den vielen niederländischen Fischereischiffen, die in den Gewässern um die Inseln nach Hering fischten. Obwohl einige von ihnen nachweislich auf den Shetlandinseln Handel trieben, wurden sie jedoch nie zu einer Konkurrenz für die Hansekaufleute. Für die Niederländische Republik waren die Shetlandinseln auch eine Zwischenstation auf den Handelsrouten nach Fernost und Amerika. Denn die großen niederländischen Handelsschiffe vermieden die Fahrt durch den Ärmelkanal, um Angriffen von Kaperschiffen zu entgehen, und umsegelten stattdessen die Britischen Inseln im Norden.

Das 17. Jahrhundert war in vielerlei Hinsicht eine dunkle und unangenehme Zeit. So gab es auf den Orkney- und Shetlandinseln häufige Phasen außer-

William Daniell, *Die Kathedrale von St. Magnus, Kirkwall, Orkney* (1814–1825). Kirkwall war bis zum Ende des 17. Jahrhunderts die einzige Stadt auf Orkney und Shetland. Das Stadtbild wurde von der mittelalterlichen Kathedrale geprägt.
Bild: © Tate – CC-BY-NC-ND 3.0 (unported).





gewöhnlich kalten Wetters und starker Stürme. Das feuchtkalte Wetter führte dazu, dass nicht selten die Ernten verderben, was wiederum oft Hungersnöte nach sich zog. Die Stürme machten dazu die Überfahrt über die Nordsee zu einer gefährlichen Unternehmung. Aber auch das politische Klima war stürmisch: Die Reformation im Jahr 1560 und die Machtwechsel zwischen König und Parlament führten zu einer erbitterten Spaltung Schottlands. Der schottische Handel litt unter den englischen Schifffahrtsgesetzen, die die schottische Schifffahrt von den englischen Häfen ausschlossen, was in gewisser Weise erklärt, warum die Kaufleute der Orkneys neue Märkte auf der anderen Seite der Nordsee suchten. Auch die Deutschen in Shetland hatten unter diesen Problemen zu leiden. Die englisch-schottische Krone verfolgte eine

Politik, die zunehmend darauf abzielte, den Außenhandel und die Fischerei einzuschränken, was dazu führte, dass die Zollgebühren für Einfuhrwaren ab den 1660er-Jahren wiederholt erhöht wurden. Ein anderes Problem stellten die zahlreichen Kriege zwischen den europäischen Mächten dar, die auch auf See ausgefochten wurden und das Risiko gewaltsamer Übergriffe auf Schiffe erhöhten. Der endgültige Schlag kam jedoch mit der Gründung des Vereinigten Königreichs im Jahr 1707 und den darauf folgenden Schifffahrtsgesetzen, die die Einfuhr von Salz, einer wichtigen Zutat für die Herstellung von Trockenfisch auf den Shetlandinseln, auf ausländischen Schiffen nach England und Schottland verboten. Infolgedessen verschwanden die deutschen Händler aus Shetland, und ihre Rolle wurde von lokalen Grundherren (*Lairds*) und schottischen Händlern übernommen.



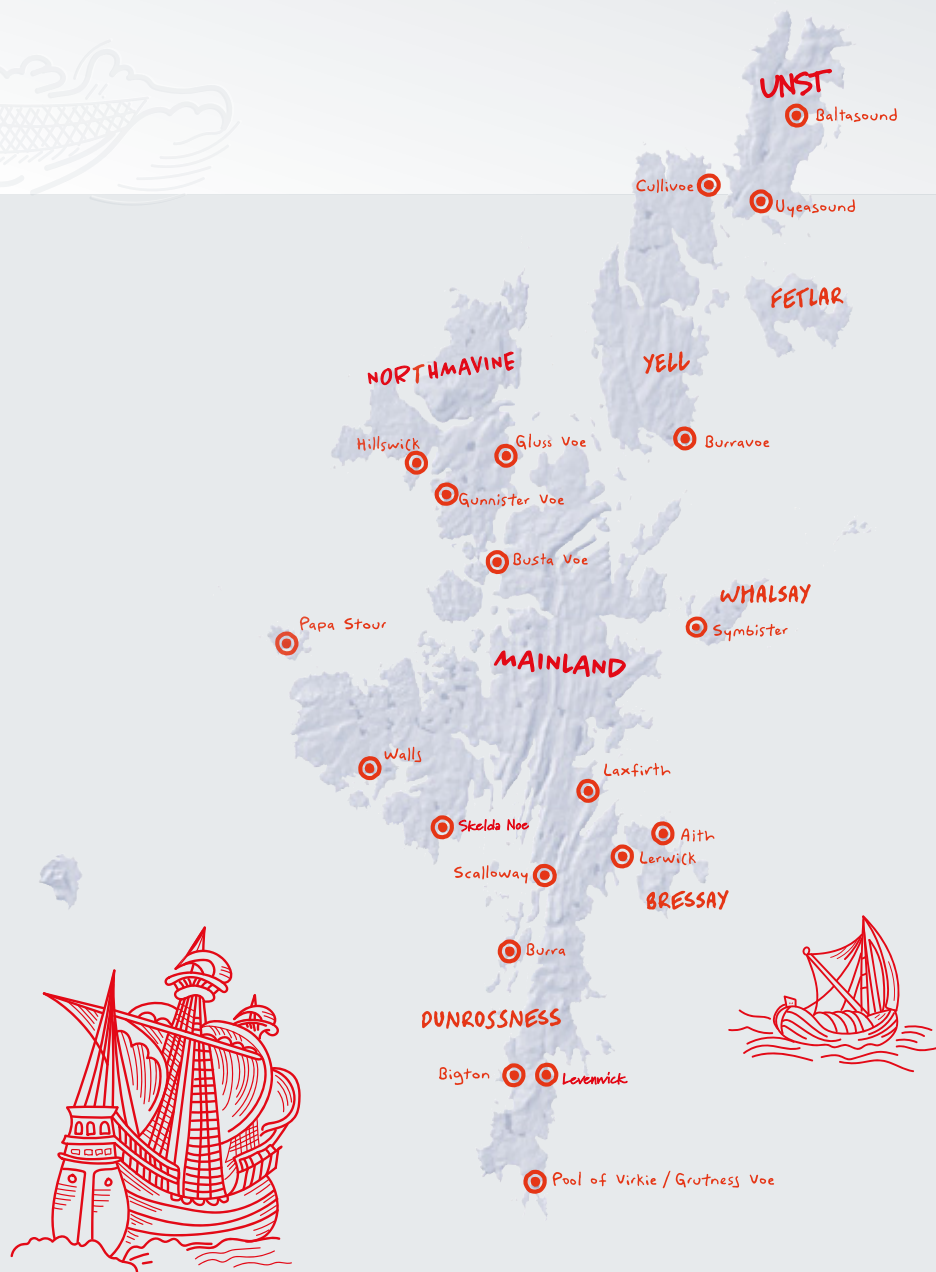
DER ABLAUF DES HANDELS

Im spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Kontinentaleuropa und auf den Britischen Inseln konzentrierte sich der Handel zumeist in den Städten, wo es eine Handelsinfrastruktur in Form von Märkten, Waagen, Häfen mit Kränen, Lagereinrichtungen, Maklern, Banken usw. gab. Auf den Orkney- und Shetlandinseln gab es nur einen solchen Ort: Kirkwall auf Orkney, das 1486 von König Jakob III. von Schottland zur *royal burgh* erhoben wurde, was unter anderen das Recht beinhaltete, drei Jahrmärkte zu veranstalten. Als einzige stadtähnliche Siedlung auf den Inseln war Kirkwall das Zentrum des Handels auf den Orkneys, der in den Händen einiger weniger bedeutender lokaler Familien lag. Im 17. Jahrhundert wuchsen diese Familien zu Dynastien von *Merchant Laids* heran, die so genannt wurden, weil sie Land besaßen (*Lairds*) und mit Waren handelten. Mit dem wachsenden Wohlstand der Handelsfamilien stieg auch ihre Nachfrage nach Luxusgütern, modischer Kleidung und importierten Lebensmitteln, nach Gewürzen, Wein und Branntwein. Sie organisierten den internationalen Austausch mit den Inseln, oft über ein Netz von Verwandten, die auf Gütern auf den Orkneyinseln und in Städten im Ausland lebten und ihre Spuren in der Stadt in Form von Türstürzen mit ihren Namen und Grabsteinen in der örtlichen St.-Magnus-Kathedrale hinterließen.

Kirkwall war auch das politische Zentrum der Grafschaft Orkney und der Sitz des Bischofs von Orkney und als solches das Zentrum für die Eintreibung und Verteilung der Pacht, die von den Pächtern des Bischofs, der Earls und des Königs

erhoben wurde. Die meisten Einwohner der Orkneys waren kleine Pächter, die ihre Pacht in Naturalien entrichteten: hauptsächlich in Form von Getreide und Butter oder Öl, aber auch in Form von Kaninchen- und Otterfellen, Kuhhäuten, Gänsefedern und -daunen sowie gesalz-nem Fisch. Die meisten dieser Waren wurden exportiert, wobei ein Großteil als Pachtzahlungen an die Krone nach Leith in Schottland ging. Andere Waren wurden von Kaufleuten aufgekauft, die sie nach Norwegen, Schottland, Irland und zum Kontinent exportierten und Ladungen von Holz, Teer, Eisen und vielen anderen von den Grundbesitzern gewünschten Gütern zurückbrachten.

Auf den Shetlandinseln war die Situation vergleichbar, auch wenn die Einwohner ihre Pacht in der Regel nicht in Getreide, sondern in Butter, Fischöl oder Wadmal (einem groben Wollstoff) zahlten. Es gab jedoch auch bedeutende Unterschiede: Erstens gab es lange Zeit keinen zentralen Handelsplatz. Eine geschlossene Siedlung entwickelte sich erst in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts unter dem Einfluss der zahlreichen holländischen Heringsbüsen, die bei schlechtem Wetter im Bressay Sound Schutz suchten. Obwohl die Holländer vor allem zum Fischen und nicht zum Handeln nach Shetland kamen, ließen sich Shetländer an der Küste nieder, um ihnen gestrickte Strümpfe und Dienstleistungen zu verkaufen, woraus sich die Stadt Lerwick mit ihrer charakteristischen Reihe von Lagerhäusern (*Lodberries*) am Ufer entwickelte. Der zweite Unterschied bestand in der beschränkten Beteiligung der Laids am Handelsprozess. Stattdessen wurde der Handel überwiegend von ausländischen Kauf-



Die ausländischen Kaufleute auf den Shetlandinseln handelten nicht an einem zentralen Ort, sondern besuchten eine Vielzahl kleiner Häfen. Neben den deutschen Kaufleuten gab es auch schottische und englische Händler. Diese Karte zeigt die Handelsplätze der deutschen Kaufleute, die in den schriftlichen Quellen erwähnt werden.

Fair Isle





leuten wie Schotten und Engländern, vor allem aber von Deutschen organisiert.

Die deutschen Kaufleute, die nach Shetland kamen, um Trockenfisch zu kaufen, arbeiteten mit einem System, das viele Parallelen zum deutschen Handel in Island im 16. Jahrhundert hat. Ihre Tätigkeit konzentrierte sich nicht auf einen bestimmten Ort, sondern verteilte sich auf viele verschiedene Handelsplätze auf den Inseln. Der Handel war stark saisonabhängig: Die Deutschen kamen im Frühjahr zu den Shetlandinseln und verließen sie im Spätsommer oder Herbst wieder. Aus Beschwerden der Shetländer über ihren Sheriff Laurence Bruce aus dem Jahr 1577 erfahren wir einige Einzelheiten über den Brauch des *Coupsetting*, d.h. der offiziellen Eröffnung der Handelssaison nach der Ankunft der Deutschen, bei der die Zölle an den Sheriff entrichtet, die Preise für die wichtigsten Waren festgesetzt und ein Fass *Coup Beer* von jedem Schiff an die Einwohner des Landes verteilt wurden. Nachdem die Handelssaison eröffnet worden war, lieferten die Fischer ihre Fänge regelmäßig an die Händler. Sehr wahrscheinlich waren die Kaufleute auch selbst an der Trocknung des Fisches beteiligt, wofür sie die steinigten Strände (*ayres*) in der Nähe der Handelsbuden nutzten.

Geld war auf den Inseln Mangelware, und die meisten Zahlungen erfolgten in Naturalien oder als Tauschgeschäfte. Da die Pacht und die Grundsteuer (*scat*) von den Pächtern in Naturalien erhoben und dann von den Steuereintreibern (*tacksmen*) oder ihren Faktoren an die ausländischen Kaufleute verkauft wurden, waren Letztere die wichtigste

Geldquelle auf den Inseln. Aus Briefen der Tacksmen erfahren wir, wie sie die deutschen Kaufleute in ihren Buden und Schiffen aufsuchten und mit ihnen über den Preis für Butter verhandelten. Auf den Orkneyinseln arbeiteten die Steuereintreiber mit den örtlichen Merchant Laids oder Kaufleuten aus schottischen Städten zusammen, um die Pachteinahmen zu exportieren. Die Verleihung von Krediten war bei Transaktionen auf beiden Seiten weit verbreitet. Im Laufe des 17. Jahrhunderts verschuldeten sich die deutschen Kaufleute auf den Shetlandinseln zunehmend bei der Obrigkeit, oft für hohe Summen, was wahrscheinlich mit den steigenden Zöllen für den Fernhandel zusammenhing, die ihre Handelsbilanzen negativ beeinflussten.



Rheinischer Goldgulden, 1434–1439
Inv.-Nr. CUR 2006.68

Der Rheinische Goldgulden wurde ab dem 14. Jahrhundert im Rheinland geprägt, aber weit darüber hinaus als Handelsmünze benutzt. Diese Münze wurde in Köln geprägt.



Schottische Münze, 1559
Inv.-Nr. CUR 2022.70



Rechenpfennig, Nürnberg, 16. Jahrhundert
Inv.-Nr. CUR 2008.13
Rechenpfennige wurden nicht als Währung, sondern als Hilfsmittel beim Rechnen benutzt. Viele davon wurden in Nürnberg geprägt. Dieser Rechenpfennig wurde zusammen mit einer Hamburger Münze in Shetland gefunden und wahrscheinlich von Hamburger Kaufleuten benutzt.



Die schwierige Handelssituation gegen Ende des 17. Jahrhunderts führte auch zu einer zunehmenden Beteiligung der Grundherren als Kaufleute am internationalen Handel in Shetland. Einige schottische Kaufleute ließen sich in deutschen Hafenstädten nieder und beteiligten sich am Handel mit Fisch aus Shetland, oft in Zusammenarbeit mit ihren deutschen Kollegen, aber auch in Kooperation mit einheimischen Kaufleuten und Schiffern aus Shetland und Orkney. Zum Beispiel hatte sich der schottische Kaufmann Robert Jolly in den 1680er-Jahren in Hamburg niedergelassen und beteiligte sich zusammen mit seinem Bruder Alexander, der Schiffer war, am Handel mit Trockenfisch aus Shetland. Um 1700

geben zahlreiche Briefe zwischen dem schottischen Kaufmann Gilbert Spence, der in Bremen lebte, dem shetländischen Kaufmann Arthur Nicolson, der damals in Hamburg wohnte, dem Edinburgher Schreiber Charles Mitchell of Uresland und ihren deutschen Handelspartnern in Bremen und Hamburg einen detaillierten Einblick in die Organisation des Shetlandhandels mit Deutschland zu dieser Zeit. Sie zeigen die sich wandelnde Rolle der schottischen und shetländischen Kaufleute im Handel und die wachsende Bedeutung internationaler Handelsnetzwerke.

Frühneuzeitliche Münzen aus Shetland. Shetland hatte keine eigene Währung, und die örtliche Wirtschaft funktionierte größtenteils ohne Geld. Das meiste Geld wurde daher von ausländischen Kaufleuten mitgebracht. Diese deutschen, niederländischen und schottischen Münzen, die bei Ausgrabungen und durch Sondengänger auf Shetland gefunden wurden, zeugen von der Anwesenheit ausländischer Händler. Alle Münzen stammen aus der Sammlung des Shetland Museum and Archives.



Duit, Friesland (NL), 1626
Inv.-Nr. CUR 2022.72



Duit, Overijssel, 1628
Inv.-Nr. CUR 814
Diese Münze stammt aus der niederländischen Provinz Overijssel. Sie könnte ein Beweis dafür sein, dass niederländische Fischer im 17. Jahrhundert nach Shetland gereist sind. Die Münze wurde wahrscheinlich an einer Kette getragen, was das Loch in der Mitte erklären würde.



1/48 Taler, Hamburg, 1676
Inv.-Nr. CUR 2008.14



2 Schilling, Schleswig-Holstein-Gottorf, 1693
Inv.-Nr. CUR 2022.81



3 Pfennige, Münster, 1703
Inv.-Nr. CUR 8241 (c)

SCHIFFE IM NORDATLANTIKHANDEL

Um einen Eindruck von den Schiffen zu erhalten, die zu den Inseln des Nordatlantiks fuhren, genügt es nicht, sich die berühmte „Kogge“ im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven anzuschauen. Dieses Schiff segelte nie zu den Orkney- und Shetlandinseln oder gar nach Island und war vermutlich noch im Bau, als es um das Jahr 1380 in der Weser versank. Es ist davon auszugehen, dass die Schiffe, die der Konstruktion der „Bremer Kogge“ entsprachen, so gut wie nie in den Nordatlantik fuhren, da sie für die dort herrschenden Bedingungen wenig tauglich erscheinen. Weiterhin kann uns ein Schiff des 14. Jahrhunderts nur wenig über die Schiffe des 16., 17. und frühen 18. Jahrhunderts erzählen, also jener Zeit, in der die deutschen Kaufleute auf Shetland aktiv waren.

Wir kennen aus Schriftquellen eine Vielzahl von Namen der in diesen Zeiten genutzten Schiffstypen. Bezeichnungen wie Holk, Kraweel, Fleute, Boot, Bojer, Büse/Burse, Galiot, Schmack usw. geben uns einen Eindruck von der großen Vielfalt dieser Schiffe. Jedoch ist es bis heute sehr schwierig, die historischen mit den archäologischen Belegen abzugleichen. Eine der größten Schwierigkeiten ist jene, dass die historischen Quellen nur selten ein genaues Bild der genutzten Schiffstypen bieten. Dies macht die Zuordnung von Schiffsbezeichnungen zu archäologischen Befunden sehr kompliziert. Häufig zeigt sich sogar innerhalb der einzelnen Typenbezeichnungen ein solch großer Variantenreichtum in Größe und Form der Schiffe, dass eine allgemeingültige Beschreibung nahezu unmöglich ist.

Was wissen wir nun über die Schiffe, die ab dem 16. Jahrhundert zu den Orkney- und Shetlandinseln unterwegs waren? Zuerst einmal müssen wir hier zwischen jenen Schiffen unterscheiden, die die Inseln selbst zum Ziel hatten, und jenen, die lediglich die Gewässer um die Inseln befuhren. Die großen Fernhandelsschiffe, von denen z.B. die Wracks der niederländischen LASTDRAEGER (gesunken 1653) und der KENNEMERLAND (gesunken 1664) in den Gewässern der Shetlandinseln gefunden wurden, hatten nicht die Inseln des Nordatlantiks zum Ziel. Diese Schiffe nahmen auf ihrem Weg von oder nach Fernost die Nordroute um die Britischen Inseln herum, um feindlichen Schiffen im Ärmelkanal zu entgehen. Nicht wenige dieser Schiffe gerieten jedoch im Nordatlantik in Seenot, und einige sanken. Sie können aber nicht als typische Handelsschiffe im Verkehr mit den Inseln angesehen werden.

Ein anderer Punkt betrifft die Unterscheidung zwischen Handelsschiffen und Marineschiffen. Die Gewässer um die nordatlantischen Inseln waren und sind nicht nur aufgrund von Stürmen, Wellen, Strömungen, Untiefen und versunkenen Felsen für die Seefahrt gefährlich. Auch auf Seeräuber, aggressive Konkurrenten und feindliche Kriegsschiffe konnten Handelsschiffe hier treffen. Die großen, bewaffneten Schiffe, die zum Schutz der Handelsschiffe oder aber auch zum Verderben derselben in den Gewässern um die nordatlantischen Inseln kreuzten, sind jedoch ebenfalls nicht als typische Vertreter des dortigen Schiffsverkehrs anzusehen.



Aus Schriftquellen wissen wir, dass der Handel mit den Inseln des Nordatlantiks vor allem mit eher kleinen Segelschiffen bewältigt wurde. Die Schiffe des 16. und 17. Jahrhunderts, die z.B. von Bremen oder Hamburg zu den Inseln fuhren, hatten eine durchschnittliche Größe von ca. 20 bis 40 Last. Die Last bezeichnete das Ladungsgewicht eines Schiffes und wird generell mit dem Verhältnis von 1:2 in metrische Tonnen umgerechnet. 20 bis 40 Last ergeben damit ein Ladungsgewicht von ca. 40 bis 80 Tonnen pro Schiff. Bedenkt man hierbei, dass z.B. Bremer Schiffe für den Ostseehandel in der Zeit des 16. Jahrhunderts schon über 100 Last (mehr als 200 Tonnen) aufweisen konnten, wird der Größenunterschied sehr deutlich. Die großen niederländischen Handelsschiffe des 17. Jahrhunderts waren sogar noch wesentlich größer. So sind z.B. für die genannte LASTDRAEGER über 300 Last (mehr als 600 Tonnen)

Kunstdruck (spätes 17. Jahrhundert), vermutlich nach einem Original von Johannes (Jan) Porcellis. Zu sehen sind mehrere niederländische Heringsbösen. Mindestens zwei sind mit Kanonen bewaffnet, was auf die ständige Bedrohung durch feindliche Schiffe hinweist. Drei der Schiffe haben mindestens einen Mast niedergelegt, was darauf schließen lässt, dass sie die Heringsnetze ausgelegt haben. Die drei Masten weisen darauf hin, dass es sich um größere Bösen (ca. 50 bis 60 Last) handeln könnte. Copyright: Kunstdruck im Archiv des DSM.

anzunehmen. Es handelte sich bei den Bremer und Hamburger Handelsschiffen, die zu den Shetlandinseln fuhren, also um kleine bis mittelgroße Schiffe.

Wie sahen diese Schiffe aber aus? Schiffstypen wie etwa der Bojer kommen hierfür als Mittel der Wahl in Frage. Bojer hatten ab dem 16. Jahrhundert ein bis zwei Masten sowie

eine durchschnittliche Größe von 45 Last (ca. 90 Tonnen). Sie konnten allerdings auch über 100 Last aufweisen. Weiterhin lassen sich zeitgleich andere Schiffstypen wie Boote, Fleuten und Büsen/Bursen mit ähnlichen stark schwankenden Lastangaben und teilweise bis zu drei Masten nachweisen. Für Schiffe wie den Bojer sind wiederum stark schwankende Besatzungszahlen zu finden, die je nach Größe unterschiedlich hoch ausfielen. Auf Bojern von 50 Last fuhren im 16. Jahrhundert etwa fünf bis sechs Seeleute. Hinzu kamen noch die mitreisenden Händler und ihre Leute mit etwa derselben Anzahl. Im Ganzen können also auf so einem eher kleinen Handelsschiff wie einem Bojer durchaus zehn bis fünfzehn Personen geistert sein.

Über das praktische Be- und Entladen der Schiffe auf den Inseln ist relativ wenig bekannt. Befestigte Hafenanlagen wie

Kajen, Ladekräne und Piere waren kaum vorhanden. Auch sind archäologische Belege solcher Anlagen aus der Frühen Neuzeit bisher nicht gefunden worden. Es kann daher angenommen werden, dass die Handelsschiffe in den Buchten der Inseln ankerten und/oder über lange Taue an sogenannten Ankerringen festgemacht wurden. Dann konnten sie mithilfe kleinerer Boote, sogenannten Leichtern, entladen werden. Diese Leichter wurden dann an günstigen Landeplätzen, wie etwa flachen Strandabschnitten, direkt angelandet. Anschließend verstaute bzw. lagerte man die Handelswaren in Buden, die sich meist in direkter Nähe zum Ufer befanden.

Durchschnittlich fuhren ab der Mitte des 16. Jahrhunderts jährlich fünf Handelsschiffe von Bremen aus zu den Shetlandinseln. Aus Hamburg reisten in derselben Zeit durchschnittlich zwei Schiffe zu den Inseln. Diese geringe Zahl der Schiffe lässt vermuten, dass der Handel mit den nordatlantischen Inseln nicht im Zentrum des gesamten bremischen und hamburgischen Handelsinteresses stand. Dennoch war er für die Händler selbst von großer Bedeutung.

Die Schiffe fuhren von Bremen und Hamburg entweder über eine östliche Route entlang der jütländischen und süd-norwegischen Küste bis Bergen (Norwegen) und kreuzten dann die Nordsee in Richtung Shetland oder sie nahmen die westliche Route entlang der holländischen, englischen und schottischen Küste und erreichten Shetland über Orkney. Eine solche Reise dauerte durchschnittlich zwei Wochen, und die Kapitäne navigierten mithilfe von Landmarken an den Küsten und mit Segelanweisungen

Modell eines Bojers
DSM Inv-Nr. I/09369/01





Willem Jansz. Blaeu, *Het Licht der Zee-vaert* (Amsterdam, 1620)

Bild: David Rumsey Map Collection, David Rumsey Map Center, Stanford Libraries.

Das Buch enthält Seekarten und detaillierte Segelanweisungen für die europäischen Meere. Diese Seite zeigt eine nach Westen ausgerichtete

Karte der Shetlandinseln. Im Süden Shetlands sind einige Hinweise auf den Aufenthalt ausländischer Kaufleute zu finden. So gibt es einen Ankerplatz mit dem Namen „Hamburger haven ofte Bremerhaven“. In der Nähe deutet der Name „Schotsche Ree“ zudem an, dass die Bucht auch häufig von Schotten benutzt wurde.

aus sogenannten Seebüchern. Der Kompass wurde von hansischen Seefahrern ab dem frühen 15. Jahrhundert genutzt, und weitere Navigationsinstrumente, wie Jakobsstab oder Astrolabium, kamen im Hanseraum ab dem 16. Jahrhundert auf. Das Tiefenlot blieb jedoch lange Zeit das wichtigste Navigationsinstrument und diente sowohl der Tiefen- als auch der Ortsbestimmung. Die Seebücher wurden immer genauer und seit der Mitte des 16. Jahrhunderts auch mit Seekarten,

die Details wie Hafen- und Ankerplätze sowie Wassertiefen aufwiesen, versehen. Eine praktische und flächendeckende Nutzung dieser frühen Karten durch die Kapitäne auf den einfachen Handelsschiffen ist jedoch aufgrund ihrer hohen Anschaffungskosten eher zu bezweifeln. Wahrscheinlich waren die von den Karten begleiteten Segelanweisungen für die nautische Praxis wichtiger.

BUDEN UND ANDERE GEBÄUDE

In der Frühen Neuzeit wurde der internationale Handel in Nordeuropa größtenteils über große Städte und gut etablierte Häfen abgewickelt. Der Handel auf Orkney und Shetland verlief etwas anders. Selbst in den einzigen städtischen Zentren Kirkwall und Lerwick war die Entwicklung einer Hafeninfrastruktur sehr begrenzt. Es wurde in Gebäude investiert, wenn es notwendig war, um sichere und trockene Lagerräume zu schaffen, aber es wurde nur wenig Geld für den Bau von Hafenanlagen ausgegeben. Die Schiffe ankerten vor der Küste in geschützten Buchten. Die Waren wurden mit Booten, die an den Stränden angelandet wurden, zu den Schiffen transportiert. Der einzige Hinweis auf den Bau einer Anlegestelle für Boote ist eine Felsstruktur, die bei Ausgrabungen vor der Kathedrale in Kirkwall entdeckt wurde. Offenbar rechtfertigte der Umfang des Handels die Ausgaben für eine Erleichterung des Be- und Entladens von Schiffen nicht.

Die wichtigsten Überreste im Zusammenhang mit dem Handel sind daher nicht die Hafenanlagen, sondern die Lagerhäuser, in denen die Waren vor dem Verladen gesammelt wurden. Diese Gebäude wurden errichtet, um die Waren trocken zu halten und zu belüften, damit sie nicht verderben, und sie vor Diebstahl zu schützen. Sie waren aus Stein gebaut und hatten zwei Stockwerke, wobei das obere zur Aufbewahrung von Getreide diente, das frei von Mäusen und Ratten gehalten werden musste. In dem regnerischen und feuchten Klima der Orkney- und Shetlandinseln war es eine besondere Herausforderung, die

Waren trocken zu halten. Solche Lagerhäuser erforderten große Investitionen und müssen zu jener Zeit zu den größten und beeindruckendsten Gebäuden auf den Inseln gehört haben.

Das älteste bekannte Lagerhaus ist das in Kebister auf den Shetlandinseln. Es war eine unerwartete Entdeckung, die bei archäologischen Ausgrabungen gemacht wurde. Die Mauern sind noch bis zu 1,5 m hoch. Ein Zierstein, der ursprünglich über dem Eingang angebracht war, weist das Gebäude als das Werk von Erzdiakon Henry Phankouth (1501–1529) aus. Der Erzdiakon war der führende Kirchenmann auf den Shetlandinseln. Er beaufsichtigte den Kirchenbesitz auf den Inseln und zog die Zehnten ein. Da die vorrangigen Erzeugnisse der Shetlandinseln Butter und grobes Tuch waren, ist es wahrscheinlich, dass dies die wichtigsten Waren waren, die als Zehnt eingezogen und hier gelagert wurden. Obwohl man davon ausgeht, dass das Gebäude nur ein Stockwerk hoch war und sich auf dem Dachboden weitere Lagerräume befanden, ermöglicht eine erneute Untersuchung der baulichen Befunde eine andere Schlussfolgerung. Das Lagerhaus muss zwei Stockwerke hoch gewesen sein, wobei das obere Stockwerk so konstruiert war, dass es eine schwere Last tragen konnte. Es hatte einen schmalen Eingang zum Erdgeschoss mit einer soliden Tür, die zweifellos verschlossen werden konnte. Bei den Ausgrabungen wurden Glasfragmente gefunden, was darauf hindeutet, dass es Glasfenster gab, mit denen die Feuchtigkeit im Inneren des Gebäudes kontrolliert werden konnte. Es muss auch eine Vorrichtung zur Luftzirkulation gegeben haben, um

Kondensation zu verhindern. Die Lage an der geschützten Bucht Dales Voe ermöglichte es, Waren aus allen Teilen Shetlands im Lagerhaus in Empfang zu nehmen und damit Schiffe für die Ausfuhr nach Bergen oder zum schottischen Festland zu beladen, wo die Ladungen verkauft wurden. Das Haus des Erzdiakons befand sich in Tingwall, etwa 4 km über Land von Kebister entfernt, so dass die Warenlogistik im Lagerhaus von dort aus gut überwacht werden konnte. Im Bischofspalast in Kirkwall auf den Orkneys befand sich ein weiteres Lagerhaus für die Zehnten und die Pachtzahlungen, das eine ähnliche Funktion erfüllte, aber es ist nicht erhalten geblieben. Auf Orkney gibt es noch zwei weitere Lagerhäuser, die an erster Stelle für die Lagerung von Getreide gebaut wurden. Das Gebäude in St. Mary's auf der Hauptinsel von Orkney hat zwei Eingänge an

der Giebelseite, die den Zugang zum Erdgeschoss bzw. zum ersten Stock ermöglichen. Zwei weitere „Türöffnungen“ im ersten Stock waren mit Löchern für Eisengitter versehen, die ein Eindringen in das Gebäude verhindern sollten. Sie konnten geöffnet werden, um die dort gelagerten Waren zu belüften. Die Fenster im ersten Stock waren ebenfalls durch Eisengitter geschützt. Im Gegensatz dazu waren die Öffnungen im Erdgeschoss nicht auf die gleiche Weise gesichert. Das deutet darauf hin, dass die wertvolleren Waren, wahrscheinlich Getreide, in den trockeneren Räumen im Obergeschoss gelagert wurden. Sperrige, aber weniger wertvolle Waren könnten im Erdgeschoss gelagert worden sein.

Das Lagerhaus von St. Mary's auf Orkney. In diesem 1649 errichteten Gebäude wurde Getreide vom Gut Graemeshall gelagert, bevor es aus der südlich gelegenen Bucht verschifft wurde.
Foto: Mark Gardiner.

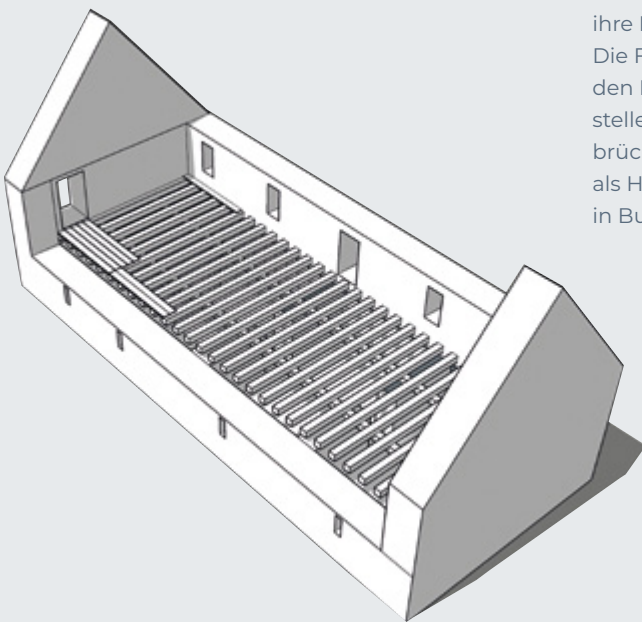


Das zweite erhaltene Lagerhaus auf den Orkneyinseln liegt auf der Insel Burray und war ähnlich konstruiert, wenn auch die Anordnung der Fenster etwas anders war. Die größeren Fenster befanden sich im Erdgeschoss; die Fenster im ersten Stock waren kleiner und mit Glas versehen. Auch hier scheint das erste Stockwerk für die Lagerung von Getreide vorgesehen gewesen zu sein. Dieser Speicher hatte ebenso zwei gegenüberliegende Türen mit Eisengittern, um den Raum zu belüften, und das Glas ermöglichte die Kontrolle der Feuchtigkeit im Inneren.

Die Ähnlichkeit der beiden Lagerhäuser ist nicht überraschend. St. Mary's wurde 1649 erbaut, das Gebäude in Burray einige Jahre früher, 1645. Außerdem wurde etwa zur gleichen Zeit in Kirkwall ein dritter Gironel (Getreidespeicher) für

die Erhebung der königlichen Pacht gebaut, der jedoch im 18. Jahrhundert durch ein neueres Gebäude ersetzt wurde. Dies deutet darauf hin, dass in den 1640er-Jahren eine große Bautätigkeit herrschte, weil die Großgrundbesitzer auf Orkney die Möglichkeit sahen, Waren ins Ausland zu exportieren, und daher in die dafür erforderlichen Gebäude investierten.

Das Lagerhaus in Kebister auf den Shetlandinseln und die Lagerhäuser auf den Orkneys waren große und solide Bauten, die für die Lagerung von Waren bestimmt waren, bis sie ins Ausland verschifft werden konnten. In vielen Buchten der Shetlandinseln, von wo vor allem Trockenfisch ausgeführt wurde, wurde ein etwas anderes System für den Warenumschlag angewandt. Das Fischangebot unterlag nicht der Kontrolle eines einzelnen Lairds (Großgrundbesitzers), sondern war das Produkt zahlreicher Fischer, die ihre Fänge zu den Kaufleuten brachten. Die Fischer investierten daher nicht in den Bau von Lagerhäusern oder Anlandestellen. Sogar die mögliche Landungsbrücke, die auf Karten des 19. Jahrhunderts als Hermanpea (Hermans Anlegestelle) in Burra Voe auf der Insel Yell in Shet-



Rekonstruktion des ausgegrabenen Lagerhauses in Kebister auf den Shetlandinseln. Das Obergeschoss wurde nicht nur durch Querbalken gestützt, sondern auch durch zwei Balken, die sich über die gesamte Länge des Gebäudes erstreckten. Dies deutet darauf hin, dass das Gebäude so konstruiert war, dass das erste Stockwerk eine schwere Last tragen konnte. Auf den Balken waren Fußbodenbretter verlegt, von denen nur eine kleine Anzahl abgebildet ist.

Das Pier House im Hafen von Symbister auf der Insel Whalsay, Shetland. Das Gebäude wird laut der örtlichen Tradition mit Bremer Kaufleuten in Verbindung gebracht, stammt aber in seiner heutigen Form aus dem 18. Jahrhundert, nachdem die Deutschen die Insel verlassen hatten.

Foto: Philipp Grassel.



land zu sehen ist, war nicht mehr als ein natürlicher Felsvorsprung, an dem Boote festgemacht werden konnten. Sie wurde möglicherweise nach Herman Detken benannt, einem deutschen Kaufmann, der im frühen 17. Jahrhundert in Yell Handel trieb. Die in den geschützten Buchten ankernden Schiffe fungierten praktisch als schwimmende Lagerhäuser. Die Fischfänge wurden in die kleinen Buden am Ufer gebracht, wo sie gegen Waren aus Deutschland oder vom schottischen Festland eingetauscht wurden. Der getrocknete Fisch konnte dann mit Booten zu den Schiffen gebracht und in den Laderäumen eingelagert werden. Schriftquellen belegen, dass einige dieser Buden von den Kaufleuten selbst errichtet wurden, andere aber auf Kosten der örtlichen Gutsherren, die sie dann an die Kaufleute vermieteten.

Keine dieser frühen Buden hat die Zeiten überdauert, obwohl ein noch immer existierendes Gebäude am Wasser, das Pier House in Symbister auf der Insel Whalsay, der örtlichen Tradition nach mit Bremer Kaufleuten in Verbindung

gebracht wird. Das Gebäude wird jedoch tatsächlich ins 18. Jahrhundert datiert und stammt deswegen aus einer Zeit, in der die deutschen Kaufleute in Shetland so gut wie verschwunden waren. Mindestens eine Bude ist aber archäologisch bekannt und wurde in Gunnister Voe ausgegraben, obwohl nur kurze Mauerabschnitte erhalten geblieben sind. Die Buden waren aus Stein gebaut und boten Schlafplätze für den Kaufmann und den Schiffer. Die Besatzung schlief an Bord des Schiffes. Die Buden lagen an leicht abfallenden Ufern, damit die Boote anlanden konnten, aber ausreichend hoch über der Hochwassermarken, damit sie trocken blieben.

Die verschiedenen Handelsgebäude – Lagerhäuser, Girnels und Buden – geben einen Einblick in die verschiedenen Formen des Handels und die von Orkney und Shetland im 16. und 17. Jahrhundert ausgeführten Waren. Diese Gebäude erzählen eine Geschichte der Handelsaktivitäten, die nicht weniger wichtig ist als die Schriftquellen.

AUSGRABUNGEN IN ORKNEY: SKAILL

Skaill ist ein verlassenes Gehöft an der Westküste der Insel Rousay, Orkney. Der Ort wurde zuletzt im 19. Jahrhundert bewohnt, hat aber eine Geschichte, die viel weiter zurückreicht. Der Ortsname deutet darauf hin, dass eine bedeutende nordische Siedlung mit einer Halle den verfallenen Gebäuden aus dem 19. Jahrhundert vorausging. Das Gebiet von Westness, zu dem Skaill gehört, wird in der *Orkneyinga Saga* aus dem späten 12. Jahrhundert als Wohnort eines mächtigen Häuptlings, Sigurd von Westness, erwähnt. Könnte es sein, dass seine Halle sich in Skaill befand? Das Archäologische Institut der University of Highlands and Islands (UHI) hat Skaill seit 2015 mit geophysikalischen Untersuchungen, Probe-schnitten und Ausgrabungen untersucht. In den unteren (d.h. älteren) Schichten des Siedlungskomplexes wurden Beweise

für eine wikingerzeitliche/nordische Halle gefunden, mit einem späteren Bauernhof östlich davon, unterhalb der erhaltenen Wirtschaftsgebäude aus dem 19. Jahrhundert. Diese lange Siedlungsgeschichte macht Skaill zu einem idealen Ort, um zu untersuchen, was die Orkadier im Laufe der Jahrhunderte konsumiert und produziert, gekauft und verkauft haben.

Luftaufnahme der Küste von Rousay und des Gehöfts Skaill, von Süden gesehen. Im Vordergrund sind der Hof und die Ausgrabungen zu sehen: die Ruinen aus dem 19. Jahrhundert und östlich davon die ausgegrabenen mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Strukturen. Das wikingerzeitliche Langhaus liegt im Westen, teilweise unter den anderen Gebäuden. Es wurde in früheren Jahren ausgegraben und ist daher hier nicht zu sehen.

Foto: Bobby Friel @ TakeTheHighView.



Ausgrabung des mittelalterlichen nördlichen, quadratischen Gebäudes während der Grabungssaison 2023. Foto: Daniel Lee.



Der Siedlungshügel ist mit einer Größe von etwa 70 m x 50 m und einer Höhe von bis zu 2 m sehr groß, so dass die Ausgrabungen auf bestimmte Bereiche begrenzt sind. Während jeder Grabungssaison im Sommer wurden nur Teile des Geländes geöffnet und ausgegraben. Das wikingerzeitliche Langhaus wurde nur teilweise freigelegt und ist im Inneren über 14,5 m lang und 5,5 m breit. Erste Datierungen aufgrund von Funden (Speckstein, unglasierte Keramik, Fischknochen) deuten darauf hin, dass es vom 11. bis 13. Jahrhundert genutzt wurde. Bei mehreren Testgrabungen rund um die Halle wurden wikingerzeitliche und spätere Abfallhaufen gefunden. Die Halle in Skaill ähnelt anderen nordischen Langhäusern, die auf den Orkneyinseln ausgegraben wurden, wie in Sandwick, Quoygre, Westray und Skaill in Deerness.

Nach der letzten Ausgrabungssaison 2023 hat das Team der UHI ein besseres Verständnis des frühen Gehöfts und der Abfolge der Gebäude bekommen und eine Reihe von Artefakten (Keramik, Tierknochen, Fischknochen, Metallgegenstände) geborgen. Eine der großen Fragen in Skaill war, ob die wikingerzeitliche Halle, die zuletzt 2019 freigelegt wurde, durch das spätere Gehöft im Osten ersetzt wurde. Die späteren Phasen der Besiedlung der Halle wurden auf das 11. bis frühe 12. Jahrhundert datiert, aber reicht die kontinuierliche Besiedlung des Geländes bis ins späte Mittelalter und darüber hinaus? Andere Hinweise aus den Abfallgruben um den Bauernhof deuten darauf hin und liefern Daten aus dem 13. bis 16. Jahrhundert. Wie diese datierten

Gruben mit den Gebäuden zusammenhängen, war eine Schlüsselfrage für die Ausgrabungsarbeiten im Jahr 2023.

Am nördlichen Ende des ausgegrabenen Bereichs wurden die Überreste einer Getreidetrocknungsanlage aus dem frühen 19. Jahrhundert dokumentiert und abgetragen, um ein darunter liegendes Gebäude freilegen zu können. Bei der Erweiterung der Grabung nach Osten kam ein großes, fast quadratisches Gebäude zum Vorschein, das an der Nord- und Südseite bis zu 1 m breite, sehr fein bearbeitete Steinmauern aufweist. Mit den Außenmaßen von 6,70 m x 5,75 m und einer erhaltenen Mauerhöhe von 1 m ist das nördliche Gebäude das älteste im Grabungsschnitt. Es gibt zwei Eingänge, im Süden und im Osten, wobei der südliche Eingang durch eine Mauer verschlossen ist. Eine Untersuchung der Abfolge von Ablagerungen und Oberflächen im Osten des Gebäudes zeigt, dass es viel älter ist als bisher angenommen und im 13. oder 14. Jahrhundert oder sogar noch früher errichtet worden sein könnte. Diese Erkenntnis hat Auswirkungen auf die Interpretation der Gebäude im Süden.

Es ist unklar, wofür das nördliche quadratische Gebäude ursprünglich genutzt wurde. Andere Beispiele für größere quadratische Gebäude sind von Bauernhöfen aus der Frühen Neuzeit bekannt, die als Getreidespeicher oder Scheunen dienen. Wenn das quadratische Gebäude von Skaill jedoch tatsächlich aus so früher Zeit stammt, wie es den Anschein hat, könnte es eine andere Funktion gehabt haben. Es scheint zu einer Zeit gebaut worden zu sein, als sich die Häuser von

Langhäusern (wie die nordische Halle in Skaill) zu norwegischen *Stofa*-Gebäuden (Fachwerkhäusern) entwickelten, und es könnte daher ein mittelalterliches Haus gewesen sein. Das nördliche Gebäude in Skaill ähnelt dem spätwikingergezeitlichen Steinhaus in Skaill in Deerness, das ebenfalls ein kleines Trockengebäude im Außenbereich aufweist. Es ist noch zu früh, um die ursprüngliche Nutzung des nördlichen quadratischen Gebäudes in Skaill zu bestätigen, und die Ausgrabungen werden in der nächsten Saison im Inneren fortgesetzt, um die Innenböden zu untersuchen.

Weitere Ausgrabungen sind für die Innenböden des südlichen Hauses geplant, das über eine zentrale Feuerstelle

verfügt, die recht alt sein könnte. Das Bemerkenswerte an diesem Gebäudekomplex ist, dass die frühesten Phasen auf das Mittelalter zurückgehen könnten und dass der Komplex nach zahlreichen Veränderungen weiter genutzt wurde, bis er im späten 18. / frühen 19. Jahrhundert aufgeschüttet und eingeebnet wurde, als der Hof „modernisiert“ und das Wohnhaus sowie die Trockenscheune gebaut wurden, die heute noch an diesem Ort stehen. Eine Analyse der in Skaill gefundenen Keramik hat gezeigt, dass es sich um importierte Ware aus ganz Europa aus dem 16. bis 18. Jahrhundert handelt. Dies belegt, dass dieses ländliche Inselgehöft in Rousay mit den größeren europäischen Handelsnetzwerken verbunden war.



Spinnwirtel aus Knochen, Wikingerzeit.
Mit einem durch das Loch geschobenen Schaft ergibt sich eine Handspindel, ein einfaches Gerät zum Verspinnen von Wolle.



Teil eines Kamms, 13. Jahrhundert

Die zahlreichen Artefakte, die auf dem Gelände von Skaill gefunden wurden, vermitteln einen Eindruck davon, was auf einem Bauernhof in Orkney im Laufe der Jahrhunderte produziert und konsumiert wurde. Einige Beispiele sind hier zu sehen. Fotos: Daniel Lee.

Rheinisches Steinzeug, 16./17. Jahrhundert



Schottische rote Irdenware, 16./17. Jahrhundert



Pferdeschädel, 18. oder 19. Jahrhundert



HANDELSWAREN IN DEN SCHRIFTQUELLEN

Von allen Waren, die im Spätmittelalter und in der Frühen Neuzeit von ausländischen und einheimischen Kaufleuten auf den Orkney- und Shetlandinseln gehandelt wurden, waren die meisten verderblicher oder organischer Natur (z.B. Lebensmittel und Kleidung) und dürften daher kaum archäologische Spuren hinterlassen haben. Aus diesem Grund stammen die meisten Informationen über Handelswaren aus schriftlichen Quellen. Einige erhaltene Rechnungen aus dem 17. Jahrhundert zeigen uns ein breites Spektrum unterschiedlicher Waren, die auf die Inseln eingeführt wurden. Beispiele für solche Quellen sind eine Rechnung über die Geschäfte der shetländischen Fischer im Dienst von Laurence Sinclair of Brugh mit dem Hamburger Kaufmann Otto Make aus dem Jahr 1653, in dem auf der einen Seite die Fischlieferungen an Make verzeichnet sind und auf der anderen Seite die Waren, die er ihnen im Gegenzug verkaufte. Eine weitere Quelle, die einen guten Überblick über die verschiedenen Handelswaren gibt, sind die Notizbücher des Kapitäns Peter Winchester aus Orkney aus dem dritten Viertel des 17. Jahrhunderts. Sonstige wertvolle Dokumente, die Importe und Exporte auflisten, sind Zollregister sowohl auf den Inseln als auch in den schottischen und deutschen Häfen, da die Zölle in der Regel auf der Grundlage der Menge und des Wertes der Schiffsladung erhoben wurden.

Zu den auf die Inseln eingeführten Waren gehören im Grunde alle Güter, die aufgrund der klimatischen Bedingungen nicht auf den Inseln selbst hergestellt werden konnten. Viele dieser Waren kamen von weit her und wurden auf den Märkten in den großen europäischen Handelszen-

tren wie Hamburg und London erworben. Sie lassen sich grob in fünf Kategorien einteilen:

1. Lebensmittel waren die wichtigsten Produkte, die von den Inseln zu den Britischen Inseln und dem europäischen Festland exportiert wurden: getrockneter Fisch von den Shetlandinseln und Getreide aus Orkney. Andere Produkte der Inseln waren Butter und Tran, die von den Bauern als Steuerzahlung hergestellt und von den Steuereintreibern ins Ausland verschifft wurden. Auch Schaf- oder Ochsenfleisch wird manchmal als Ausfuhrware erwähnt. Shetland importierte nicht nur Gerste und



BIER



SALZ

Diese Rechnung listet Fischlieferungen (hauptsächlich Leng) von shetländischen Fischern an den Hamburger Kaufmann Otto Make im Sommer 1653 auf. Auf der Rückseite sind die Verkäufe von Waren durch Make an die Shetländer verzeichnet. Dazu gehören Bier, Fischereibedarf, Kleidung, Tabak und Gewürze.

Shetland Museum and Archives, D12/110/9.



Hafer aus Orkney, sondern auch Roggenmehl und andere Getreideprodukte aus Deutschland. Die wichtigsten Importe von Lebensmitteln auf die Inseln waren jedoch alkoholische Getränke wie Bier aus Norddeutschland, Wein aus Südeuropa und dem Rheinland, Met und Spirituosen. Offenbar dienten die deutschen Handelsbuden auf Shetland zeitweise auch als Kneipen. Schließlich wurde auch Salz in großen Mengen importiert, das meist aus der Biskaya über die deutschen Häfen kam. Das meiste davon wurde nicht zum Verzehr verwendet, sondern zum Einsalzen des Fisches, der zurück zum Festland gebracht wurde.

2. Textilien finden wir sowohl als Rohmaterial als auch als fertige Kleidung. Die Inselbewohner stellten natürlich auch selbst Wollstoffe her; der Rohstoff stand ausreichend zur Verfügung von den vielen Schafen, die auf den Inseln lebten. Ein Teil davon wurde bis ins 17. Jahrhundert als Steuer in Form von Wadmal, einem wetterfesten, groben Stoff, erhoben. Dieser war in Skandinavien bekannt (z.B. das isländische *vaðmál*) und wurde hauptsächlich nach Norwegen exportiert. Im späten 17. Jahrhundert förderte die Anwesenheit der holländischen Heringsfischer auch das Stricken von Socken und Strümpfen auf den Shetlandinseln, was eines der Gewerbe war, um das herum sich die Stadt Lerwick entwickelte. Feinere kontinentale und englische Stoffe und Leinen wurden von ausländischen Kaufleuten importiert, und zwar nicht nur als Stoffe, sondern auch als Kleidung. Zu den Kleidungsstücken gehörten auch Lederwaren wie Schuhe und Gürtel. Damit hatten auch die Inselbewohner Zugang zu Kleidung nach der neuesten europäischen Mode.

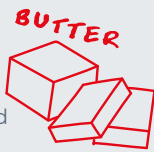
3. Die Rohstoffknappheit auf den Inseln führte dazu, dass die meisten **Rohstoffe** importiert werden mussten. Vor allem Holz war als Baumaterial für Häuser und Boote auf den fast baumlosen Inseln sehr nachgefragt, und wurde meist aus Norwegen eingeführt. Weitere importierte Rohstoffe waren Eisen, Kupfer, Blei, Teer und Hanf.

4. Auch eine Vielzahl von **Fertigwaren** wurde auf die Inseln eingeführt. Dies ist die

Kategorie Handelswaren, die die meisten archäologischen Spuren hinterlässt. Es handelt sich um Luxusgüter wie Geschirr, aber auch um Güter des täglichen Bedarfs, wie leere Fässer, und Massenprodukte, wie Tonpfeifen zum Rauchen. Ein interessantes Merkmal des deutschen Handels sind die großen Mengen an importiertem Fischereibedarf (Leinen und Haken), die für die shetländische Langleinenfischerei auf Kabeljau und Leng benötigt wurden. Auch Werkzeuge und Waffen in Form von Messern und Gewehren wurden importiert. Es war Brauch, dass die deutschen Kaufleute auf Shetland ihre Zölle zum Teil in luxuriös verzierten Gewehren bezahlten, die möglicherweise zur Ausschmückung der Häuser der Grundherren dienten.

5. Eine letzte Kategorie, die im 17. Jahrhundert an Bedeutung gewann, sind **exotische und koloniale Produkte** – ein Zeichen für die wachsende Bedeutung des Kolonialhandels, der die Lebensweise der europäischen Gemeinschaften, einschließlich der Bewohner der Orkney- und Shetlandinseln, beeinflusste. Sie reichen von Gewürzen (Ingwer, Zimt, Pfeffer) bis hin zu Zucker und Tabak. In den Rechnungsbüchern von Peter Winchester wird beispielsweise eine breite Palette an exotischen Produkten wie Pfeffer, Zimt, Farbstoffe, Amber, Zucker, Tabak und Tabakpfeifen neben eher lokalen Erzeugnissen wie Getreide, Butter, Wein, Teer, Öl, gesalzenen Häuten und gesalzenem Rindfleisch aufgeführt.

Natürlich beeinflussten die jahrhundertlangen Handelsbeziehungen die Kultur und Gewohnheiten der Inselgesellschaften. George Buchanan beobachtete den Einfluss des deutschen Handels auf den Shetlandinseln, als er 1582 seine *Rerum Scoticarum Historia* schrieb: „Die Shetländer kleiden sich nach deutscher Art, aber für ihre Fähigkeiten nicht unanständig. Sie produzieren eine einzigartige Art von dickem Stoff, den sie an die Norweger verkaufen, Öl, das aus Fischeingeweiden hergestellt wird, Butter und Fisch. [...] Sie benutzen Maße, Zahlen und Gewichte nach deutschem Brauch.“



BLAUER RAUCH ÜBER ORKNEY UND SHETLAND

Mit der Kolonisation Amerikas beginnt das globale Zeitalter. Bis spürbare Folgen dieser Globalisierung auch die Orkney- und Shetlandinseln erreichten, sollte es aber noch eine Weile dauern. Unser bester Gradmesser hierfür ist der Beginn des Tabakkonsums auf den nordatlantischen Inseln, denn das Rauchen lässt sich ausgezeichnet archäologisch nachweisen. Bei vielen Ausgrabungen werden Bruchstücke von Tonpipen gefunden, die bei Archäologen häufig große Begeisterung auslösen. Denn die Rauchgeräte zeugen nicht nur von der globalen Verbreitung des Rauchens, sie sind auch häufig sehr gut datierbar. Auch lassen sich sehr oft ihr Hersteller und auch der Herstellungsort nachweisen, was zusätzlichen Aufschluss über Handelsnetzwerke gibt.

Tabak als koloniale Handelsware erreichte Schottland den Schriftquellen zufolge im frühen 17. Jahrhundert. Schon bald geriet dieses neue Laster in Verruf. König James VI. von Schottland (1566–1625) verfasste 1604 eine berühmte Abhandlung mit dem Namen „A Counterblaste to Tobacco“ (Ein Gegenschlag gegen den Tabak), in der er heftig über die neue (Un-)Sitte des Rauchens wetterte. Folgende Beschreibung dieser neuen Sitte ist berühmt: das Rauchen sei „a custom loathsome to the eye, hateful to the nose, harmful to the brain, dangerous to the lungs, and in the black, stinking fume thereof, nearest resembling the horrible Stygian smoke of the pit that is bottomless“ (ein Gebrauch, widerlich fürs Auge, abscheulich für die Nase, schädlich fürs Gehirn, gefährlich für die Lungen,

und dessen schwarzer, stinkender Qualm ähnelt noch am meisten dem furchtbaren stygischen Rauch der bodenlose Grube). Einige Jahre später, 1616, führte er sogar ein Tabak-Importverbot ein.

Doch der Siegeszug des Tabaks war nicht mehr aufzuhalten. Noch im selben Jahr änderte der König seine Meinung und übertrug Captain William Murray ein Importmonopol für Tabak, das diesem für die Dauer von 21 Jahren verliehen wurde. Fortan versuchten in Schottland (wie auch in anderen europäischen Ländern) die Landesherren das Rauchen bzw. den Erwerb von Tabak und Tonpipen zu regulieren und zu kontrollieren und über sehr hohe Steuern am Rauchen mitzuvordienen.

Wann und wie aber erreichte das Rauchen Orkney und Shetland? Und woher kamen Tabak und Tonpipen? Diese Fragen sind nicht leicht zu beantworten. Die erste schriftliche Erwähnung für die Inseln stammt von Orkney aus dem Jahr 1619. George Graham, der Bischof von Orkney und Shetland, ist zu dieser Zeit bereits ein eifriger Raucher und verlangt in einem Brief nach mehr Tabak und Tonpipen. Aus dieser frühen Zeit kennen wir allerdings noch keine



Tonpfeifenfunde von den Inseln. Die ältesten Tonpfeifenfragmente, die in den Zeitraum ca. 1630 bis 1650 datieren, stammen aus dem Zentrum von Kirkwall. In den selben Zeitraum datieren auch die ältesten Tonpfeifenfunde der Shetlandinseln, aus dem Umfeld von Scalloway Castle. Sie stammen aus Holland, und auch der Tabak, der damit geraucht wurde, dürfte über Holland nach Shetland importiert worden sein. Das ist nicht überraschend, denn im 17. Jahrhundert waren viele Holländer in Shetland, um zu fischen. Auch die deutschen Kaufleute bezogen ihren Tabak und ihre Tonpfeifen wahrscheinlich aus Holland. In Shetland taucht Tabak als Importware Bremer und Hamburger Kaufleute um 1650 erstmals auf und wird schnell zu einem festen Teil ihres Warensortiments.

Der Tabak, der Schottland und die Inseln erreichte, stammte im 17. Jahrhundert wohl fast ausschließlich aus Virginia in Nordamerika. In den frühen englischen Kolonien an der amerikanischen Ostküste gedieh der Tabak prächtig, und sein Export nach Europa versprach hohen Profit. Der Tabak wurde in Virginia in Fässer verpackt, auf Schiffe verladen und dann nach Bristol oder London in England verschifft. Der Tabak, der nach Schottland ging, kam meist über London die englische Ostküste entlang. Dieser Handel wurde mehrmals durch die sogenannten Navigation Acts unterbrochen. Diese Bestimmungen sahen vor, dass außereuropäische Güter wie Tabak nur auf englischen Schiffen importiert werden durften. Die holländische Konkurrenz sollte damit ausgeschaltet werden. Die Händler aus Schott-



land, das zu dieser Zeit noch nicht mit England vereinigt war, versahen sich in diesen Zeiten mit Tabak, der an andere europäische Häfen wie Danzig oder Amsterdam geliefert wurde. Auch Peter Winchester, ein Kaufmann aus Orkney, nahm an diesem Tabakhandel teil. 1671 schickte ihm sein Freund, der niederländische Kaufmann Jacob Abrahams, Tabak nach Kirkwall in Orkney. In den folgenden Jahren verkaufte Peter Winchester dann auch Tabak und Tonpfeifen; beides stammte vermutlich aus Holland.

Der Tabakhandel zeigt also, dass trotz ihrer etwas abgeschiedenen Lage die Orkney- und Shetlandinseln im frühen 17. Jahrhundert Teil der globalisierten Welt wurden.



DIE BEDEUTUNG VON KERAMIK IN DER ARCHÄOLOGIE

Unter den vielen unterschiedlichen archäologischen Artefakten, die uns aus dem Mittelalter und der Frühen Neuzeit auf den Inseln begegnen, stechen Keramikscherben besonders hervor, weil sie sich normalerweise sehr gut im Boden erhalten und hervorragend zu datieren sind. Zudem sind sie ein gutes Beispiel für die Diskrepanz zwischen dem Wissen, das wir aus den Schriftquellen ziehen können, und jenem, das uns das archäologische Fundmaterial liefert. So werden Keramikreste häufig bei archäologischen Grabungen oder Feldbegehungen gefunden, aber relativ selten in Schriftquellen als Handelsware genannt. Keramikscherben bieten also die Möglichkeit, die Geschichte, wie wir sie aus Schriftquellen kennen, zu nuancieren, zu ergänzen oder zu kontrastieren.

Was können uns also Scherben von Keramikgefäßen erzählen? In Shetland und Orkney wurden im Mittelalter und der Frühen Neuzeit kaum Keramikgefäße hergestellt. Alle Töpfe, Pfannen, Kannen oder Becher mussten importiert werden. Reste von einfachem Kochgeschirr wie etwa den sogenannten Grapen, dreibeinigen Kochtöpfen aus Keramik oder Metall, finden sich daher relativ häufig. Solche Keramikgefäße kamen auf Schiffen aus Norddeutschland, aus den Niederlanden, aus England oder Schottland entweder auf direktem Weg oder über Umwege und Zwischenstationen. Die Produktionsgebiete sind relativ gut bekannt, und häufig hat jedes Gebiet eigene Warengruppen und Keramikformen. Die Form eines Gefäßes unterlag bestimmten modischen bzw. zeitlichen Strömungen, so dass sich Gefäße anhand

ihrer Formen, Verzierungen und Keramikarten relativ gut datieren lassen. So lassen sich die Herstellungsorte von Keramikscherben, die z.B. bei Grabungen in Skaill auf Rousay in Orkney oder Gunnister und Lerwick in Shetland gefunden wurden, in den Niederlanden, Schottland oder Deutschland verorten.

Wir unterscheiden grundlegend zwei große Gruppen von Keramik: die Irdenware und das Steinzeug. Irdenware ist in der Zeit des 15. bis 17. Jahrhunderts häufig aus rot brennendem Ton geformt und innen meist glasiert, um das Innere des Gefäßes abzudichten. Steinzeug braucht dagegen keine Innenglasur. Der Ton kann bei dieser Keramikart bei so hohen Temperaturen gebrannt werden, dass das Gefäß undurchlässig wird. Daher wurde Schankgeschirr, also Krüge, Becher, Kannen etc., meist aus Steinzeug hergestellt. Die sogenannten Bartmannskrüge sind ein sehr gutes Beispiel für Steinzeug. Sie erhielten ihren Namen von dem prägnanten bärtigen Gesicht, das sie zierte. In Mittel- und Nordeuropa gab es nur wenige Regionen, die Steinzeug herstellen konnten. Die wichtigste Region war das Rheinland. Im Gebiet um Köln entstanden Unmengen an Steinzeuggefäßen, die ab dem 16. Jahrhundert in die ganze Welt verhandelt wurden. So kann uns z.B. ein Bartmannskrug genau seinen Herstellungsort und seinen Herstellungszeitraum verraten. Auch gibt er Aufschlüsse zu seinem ehemaligen Inhalt und so zu seiner Verwendung. Darüber hinaus zeigt er uns ebenfalls, über welche Wege er möglicherweise einst auf die nordatlantischen Inseln kam.



Reste von fünf sogenannten Bartmannskrügen aus rheinischem Steinzeug. Sie wurden in Frechen bei Köln im Zeitraum zwischen 1625 und 1675 hergestellt und waren beliebte Transportbehältnisse für Getränke wie Bier, Wein oder Schnaps. Von Köln gelangten sie über den Rhein in die Niederlande oder auf dem Landweg nach Bremen und weiter nach Orkney und Shetland. Diese Fragmente sind Unterwasserfunde aus Shetland, die einst offenbar beim Verladen der Schiffe über Bord gingen. Foto: Natascha Mehler.



Grapen aus dem 17. Jahrhundert, gefunden in Skaill, Deerness, Orkney. Foto: Daniel Lee / Orkney Museum.

AUSGRABUNGEN IN SHETLAND: GUNNISTER UND LERWICK

Das Ziel vieler archäologischer Ausgrabungen ist es, den Grundriss von Gebäuden oder anderen Aktivitätsbereichen zu ermitteln. Manchmal geht es aber auch nur darum, die Art der Ablagerungen zu erfassen und eine Probe der Artefakte und umgebungsbedingte Nachweise zu erhalten. In solchen Fällen ist es schneller und zweckmäßiger, Testschnitte durchzuführen, in denen kleinere Proben über ein größeres Gebiet untersucht werden. Auf den Shetlandinseln wurden im Rahmen des LIFTE-Projekts zwei Standorte untersucht, ein ländlicher und ein städtischer.

Als ländlicher Standort wurde der Hof Gunnister gewählt. Er liegt an der Spitze der gleichnamigen Voe (Bucht), die von 1582 bis 1602 als Handelsplatz durch den Hamburger Kaufmann Simon Harriestede genutzt wurde. Eine frühere Ausgrabung hat den wahrscheinlichen Standort seiner Handelsbude in einiger Entfernung untersucht. Der Hof in Gunnister liegt auf einer Anhöhe, bei der es sich offenbar um einen „Hofhügel“ handelt. Solche Hügel sind aus Nordnorwegen, Island und von den Orkneyinseln bekannt, und sie sind durch die wiederholte Nutzung der Orte über einen langen Zeitraum hinweg entstanden. Man ging davon aus, dass ein ähnlicher Hügel unter dem Bauernhof in Gunnister liegen könnte, aber die Probegrabungen zeigten schnell, dass diese Annahme falsch war. Der Hof liegt auf einem natürlichen Felsvorsprung, und auf dem Land neben den Wirtschaftsgebäuden befindet sich nur ein dünner Boden. Weiter weg, den Hang hinunter, wurde der Boden im 19.

Jahrhundert aufgeschüttet und durch eine Steinverkleidung an seinem Platz gehalten. So entstanden kleine Parzellen für den Anbau von Kohl und Kartoffeln rund um das Haus. Weitere Testschnitte wurden am unteren Ende des Hangs ausgehoben und zeigten, dass der Boden auf dem flacheren Land anders beschaffen war. Hier handelte es sich um eine tiefe, reichhaltige, humose Ablagerung, die durch die Anhäufung von Mist und anderen Abfällen über viele Jahrhunderte hinweg entstanden war. In jedem der Testschnitte, die im unteren Teil des Hangs ausgehoben wurden, fand man rote Irdenware, die möglicherweise aus Norddeutschland stammte und in die Zeit des 16. und 17. Jahrhunderts datiert wurde. Außerhalb des gedüngten Bereichs wurde in den dort ausgehobenen Testschnitten keine Keramik gefunden.

Die Arbeiten in Gunnister haben zwei wichtige Ergebnisse erbracht. Erstens wurde der Hausmüll des Hofes seit dem 16. Jahrhundert nicht mehr zu einem Hofhügel aufgeschüttet, sondern als Dünger zur Verbesserung der Felder auf dem besten Land am Fuß des Hangs verwendet. Er diente ganz gezielt der Bodenverbesserung nur auf der kleinen Fläche des Ackerlandes. Die einzige weitere gedüngte Fläche war ein Bereich unterhalb des Hofes. Im 19. Jahrhundert wurde die gedüngte Fläche vergrößert, als kleine

Die Ausgrabungen in Gunnister, Shetland. Das Bauernhaus befindet sich auf einem Felsvorsprung im Hintergrund, während eine Reihe von Testschnitten mit regelmäßigen Abständen in das gedüngte Feld hinunterführt. Foto: Mark Gardiner.





Parzellen an den Hängen rund um den Hof angelegt wurden. Diese wurden ummauert, um den Boden an seinem Ort zu halten und das Vieh auszusperren. Zweitens gelangte importierte Keramik auch in kleinere Orte wie Gunnister. Auf der Insel wurde keine Keramik hergestellt, und diese eingeführte Ware sowie eine kleinere Menge aus Schottland stellten die einzigen Gefäße dar. Weitere Untersuchungen haben ergeben, dass „niederländische“ rote Irdenware auf den shetländischen Höfen weit verbreitet gewesen zu sein scheint.

Der für die Probenschnitte gewählte städtische Standort befand sich in Lerwick, der einzigen Stadt auf Shetland. Lerwick entwickelte sich am Anfang des 17. Jahrhunderts zu einem Handelszentrum, als holländische Fischereischiffe zum Heringsfang eintrafen. Das niederländische *College van de Grote Visserij* untersagte den Beginn des Fischfangs vor dem 24. Juni eines jeden Jahres. Die holländischen Seeleute, die vor diesem Tag ankamen, gingen an verschiedenen Orten an Land, um mit den Shetländern zu trinken und zu handeln. Die holländischen Schiffe konnten eine Besatzung von dreizehn bis zwanzig oder mehr Seeleuten haben, und Hunderte von Schiffen fuhren auf Heringsfischerei. Dies hatte zur Folge, dass die Shetlandinseln im Hochsommer einen enormen Zustrom von Ausländern verzeichneten.

Lerwick entwickelte sich zum wichtigsten Zentrum für die Versorgung der Seeleute, weil der angrenzende Hafen am Bressay Sound größer und besser

geschützt war als andere. Eine Verordnung von 1615 befahl den Abriss der Buden, die entlang des Hafens zur Versorgung der Seeleute errichtet worden waren. Sie wurde offensichtlich nicht befolgt, denn zehn Jahre später wurde sie wiederholt, allerdings mit dem Zugeständnis, dass Männer dort Socken und andere Strickwaren verkaufen durften. Frauen waren verboten, weil man befürchtete, dass sie sich prostituieren würden. Am Anfang des 18. Jahrhunderts war die Stadt so schnell gewachsen, dass eine Kirche, ein Verwaltungsgebäude und eine Festung zum Schutz des Ankerplatzes errichtet worden waren. Zu dieser Zeit lebten dort dauerhaft zwei- bis dreihundert Menschen.

Siebzehn Testschnitte wurden in den hinteren Gärten von Lerwick ausgehoben, aber nicht alle konnten bis auf das Niveau des Unterbodens ausgegraben werden. Einige wenige Grabungen stießen auf moderne Störungen, Schutt oder andere undurchdringliche Ablagerungen. Die ausgegrabenen Testschnitte befanden sich abseits des Hauptsiedlungsgebiets der Altstadt, die sich entlang des Ufers erstreckt. In Lerwick war es ebenso wie in den ländlichen Gehöften wie Gunnister üblich, Abfälle zu deponieren, um den Boden für den Anbau zu verbessern. In der Stadt wurde das Land hinter den Gebäuden genutzt. Eine Karte von 1783 zeigt, dass dieses Gebiet in lange Gärten aufgeteilt war, die hinter den Häusern den Hang hinauf verliefen. Dieser Bereich wurde mithilfe von Testschnitten beprobt. Die Grabungen bestätigten, dass sich auf dem ehemals dünnen Torfboden dicke humose Ablagerungen gebildet hatten.



Der Boden im unteren Bereich der Testschnitte erhielt importierte Keramik aus dem 17. Jahrhundert, die zusammen mit anderen Abfällen zur Bodenverbesserung weggeworfen worden war. Einiges deutet darauf hin, dass die Düngung unmittelbar hinter den Häusern anfang und im 18. und 19. Jahrhundert auch eine größere Fläche weiter oben am Hang genutzt wurde.

Die gefundenen Knochenreste müssen noch analysiert werden, aber sie dürfen Aufschlüsse über die Ernährung der Stadtbewohner von Lerwick geben. Wahrscheinlich stammen die meisten Knochen vom Vieh, das in die Stadt gebracht und dort geschlachtet wurde, und von Fischen, die entweder vor Ort verzehrt oder für den Export zubereitet wurden. In einem Testschnitt wurden ganz andere Knochen gefunden. Sie stammten von einem Hund und einer Katze, die zusammen in einem Korb begraben worden waren. Der Hund hatte ein Halsband aus Leder und einer Kupferlegierung aus dem 19. Jahrhundert mit einer Befestigung für ein Vorhängeschloss, das als

Einer der Testschnitte im Zentrum von Lerwick, Shetland.

Foto: Natascha Mehler.

Besitzvermerk diente. Wir kennen die Geschichte hinter dieser Bestattung nicht, aber sie erinnert uns daran, dass nicht alle Tiere in Lerwick wegen des Fleisches gehalten wurden.

Die Testschnitte haben einen Einblick in die Perioden der Besiedlung und der Bodenbearbeitung erlaubt, sowohl auf dem ländlichen Grundstück von Gunnister als auch in der Stadt Lerwick. Sie bieten auch Aufschlüsse über die importierten Waren und zeigen, dass solche Waren auch auf abgelegenen Höfen auf den Shetlandinseln vorhanden waren. Die zu beiden Orten gewonnenen Daten tragen zu dem Bild einer zunehmend kommerzialisierten Wirtschaft bei, die prägend war für die Entwicklung der Stadt Lerwick, und sie zeigen zudem, dass die Waren aus diesem Handel auch abgelegene kleine Höfe erreichten.

GETREIDE

Zu den wichtigsten Exportprodukten der Orkneys zählten Getreide und davon abgeleitete Waren. Die beiden vorrangigen Getreidearten, die während der Frühen Neuzeit auf Orkney angebaut wurden, waren Gerste und Hafer. Bei der auf Orkney angebauten Gerste handelte es sich um eine spezielle Sorte namens *Bere* (manchmal auch *Bear*, *Beir* oder *Beer*). Dabei handelte es sich um eine sechsstreihige Gerstenvariante, die sich besonders gut für den Anbau auf den Inseln eignete. Sie wird manchmal auch als 90-Tage-Gerste bezeichnet, da sie während der kurzen Vegetationsperiode und den langen Sommertagen auf Orkney gut gedeiht. *Bere* ist eine sehr widerstandsfähige Gerstenart, die kalte und nasse Witterung viel besser verträgt als andere Gerstensorten und zudem lange gelagert werden kann. Gerste wird auf den Orkneyinseln schon seit der Steinzeit angebaut, aber archäologische Ausgrabungen haben gezeigt, dass diese frühe Gerste nicht dieselbe Sorte wie *Bere* war. Es ist nicht genau bekannt, wann *Bere* auf Orkney eingeführt wurde, und es ist möglich, dass sich diese Sorte dort entwickelt hat. In der Vergangenheit wurde angenommen, dass sie von den Wikingern eingeführt wurde, aber neue Erkenntnisse anhand der genauen Form der Gerstenkörner und aus DNA-Analysen deuten darauf hin, dass dies nicht der Fall war. Hafer wurde auf den Orkneys ebenfalls häufig angebaut und gedieh auch auf ärmeren Böden.

In der Frühen Neuzeit waren die meisten Bauernhöfe auf Orkney entweder im Besitz der Grafschaft oder

des Bistums, und die Pächter mussten jedes Jahr Pacht und *Scat* (Grundsteuer) an ihren Grundherrschaft zahlen. *Bere*, Malz (gemälzte Gerste) und Hafermehl waren häufig Teil dieser Zahlungen und wurden zentral in eigens errichteten Lagern, den sogenannten *Girrells*, gesammelt. Von hier aus wurden sie dann ins Ausland verkauft. Joan Blaeus Atlas von Schottland aus dem Jahr 1654 enthält die folgende Beschreibung:

„Ihre Getreideproduktion, besonders die von Gerste (aber Hafer, von dem sie nicht so viel haben, behalten sie zuhause), ist so groß, dass sie es, nachdem es gut geschnitten, gereinigt und in Körbe gepackt (in der Volkssprache ‚cassies‘ genannt), d.h. Säcke, geschickt aus Stroh gemacht, wurde, zum Verkauf ins Ausland schicken.“

Diese gesamten Getreideprodukte waren wahrscheinlich die wertvollste Exportware der Orkneyinseln. Aus vielen historischen Dokumenten können wir uns eine Vorstellung der Mengen des angebauten Getreides und der gehandelten Getreideprodukte machen. Für manche Jahre sind sehr detaillierte Aufzeichnungen über die an das Bistum und die Grafschaft gezahlten Abgaben und Pachten überliefert. Der Historiker Hugh Marwick hat errechnet, dass die Zahlungen an das Bistum und die Grafschaft in einem einzigen Jahr wahrscheinlich 730 Tonnen *Bere* und 50 Tonnen Hafermehl entsprachen, was darauf hindeutet, dass große Mengen an Getreideprodukten für den Handel verfügbar waren.

Rechnungen und Schiffslisten in den Orkney Archives zeigen, dass *Bere* und Malz häufig einen Teil oder sogar die gesamte Ladung der Handelsschiffe aus-

Bere-Gerste wird auch heute noch auf Orkney angebaut. Foto: Julia Cussans.

machten. Zielorte dieser Schiffe waren unter anderem Bergen, Kristiansand und andere Orte in Norwegen; auch Holland wird als Zielort erwähnt. Aus einem Bericht des orkadischen Kapitäns Peter Winchester aus dem Jahr 1664 geht hervor, dass 26 Chalder (ein Chalder entspricht etwa 3400 Litern) „Bear“ (Bere) in Orkney auf sein Schiff geladen wurden, das ursprünglich nach Holland unterwegs war, aber aufgrund von „Gegenwind“ schließlich nach Norwegen segelte. Hier wurde die Menge Bere mit 700 Fässern angedeutet, was ungefähr 27 Fässern pro Chalder entspricht. Das Getreide wurde daraufhin in Stavanger und Bergen verkauft.

Obwohl nach dem Export genügend Getreide in Orkney verblieb, um den Bedarf der Bevölkerung zu decken, gab es auch Zeiten schwerer Hungersnöte. In den 1600er-Jahren setzte die sogenannte Kleine Eiszeit den Möglichkeiten der Inselbewohner, Getreide anzubauen, enge Grenzen, so dass die Ernten in mehreren Jahren ausfielen und viele Menschen verhungerten. Aus einem Bericht aus den 1630er-Jahren geht hervor, dass die Menschen auf den Feldern starben und gezwungen waren, Seetang und manchmal ihre Hunde zu essen, um zu überleben. In diesen Hungerjahren hatte der Verwalter der Girnells einen schweren Job, da er die in Getreide und Malz gezahlte Pacht und Steuer eintrieb, und es fiel ihm schwer, die Orkadier hungern zu sehen, obwohl Vorräte in den Lagern vorhanden waren. Die Bedürftigsten hatten selten Geld, um für Getreide zu bezahlen, und so kam es häufig zu großen Schulden, die trotz Strafverfolgung nicht beglichen wurden. Im späten 17. Jahrhundert wurden bessere Vorkehrungen für die Armen getroffen, indem der Rat von Kirkwall und die Kirk Sessions (die Kirche) Getreide aufkauften, um es an die Armen zu verteilen.

Auf den Shetlandinseln ist die Geschichte des Getreides eine ganz andere



als auf Orkney. Abgesehen von Hungersnöten wuchs das Getreide auf Orkney in der Regel gut und war reichlich vorhanden. Auf Shetland waren Klima und Böden für den Ackerbau hingegen weit weniger geeignet. Deswegen konnten die Shetländer nur selten ausreichend Getreide für den Eigenbedarf anbauen. In einem Bericht aus dem Jahr 1633 heißt es:

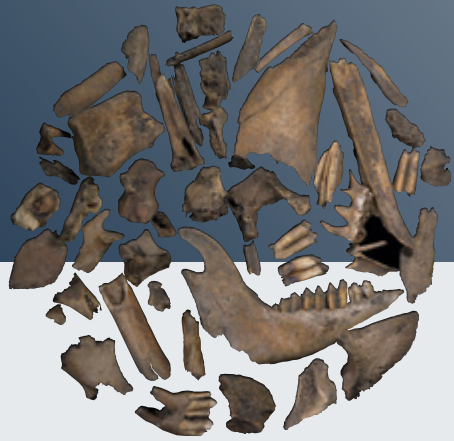
„The Country affords but little Corn, and much of that often shaken by the Violent Winds, or spoiled with the Sea water blewn in upon it, so that they must be supplied from Orkney and the Continent of Scotland“ (Das Land ermöglicht nur wenig Getreide, und ein großer Teil davon wird oft von den heftigen Winden geschüttelt oder durch das eindringende Meerwasser verdorben, so dass sie aus Orkney und dem schottischen Festland versorgt werden müssen).

Einige der Getreideerzeugnisse, vor allem Roggenmehl und Malz, wurden auch von deutschen Kaufleuten geliefert. Die Shetländer waren in der Lage, andere Produkte zu erzeugen, vor allem Fisch, die sie gegen Getreide verhandeln konnten. Wie die Orkadier litten sie aber ebenso manchmal unter Hungersnöten.

BUTTER

Die Einwohner der Orkney- und Shetlandinseln bezahlten ihre Pacht und *Scat* (Landsteuer) in Naturalien. Neben Getreide in Orkney und Tran und Wadmal (einem groben Wollstoff) in Shetland produzierten viele Bauern Butter als Steuerzahlung. Dies war eine Art Steuer, die im vormodernen Skandinavien sehr häufig vorkam, und Ähnliches war z.B. in Norwegen und Island anzutreffen.

Butter wurde aus der Milch von Kühen hergestellt, die auf fast allen Inseln gehalten wurden. Im Sommer wanderten sie frei herum und grasten auf den Allmen-den (*scattald*), aber im Winter mussten sie gefüttert werden, normalerweise mit Heu, aber in schwierigen Zeiten auch mit Heidekraut, gekochtem Seetang oder sogar gekochtem Fisch. In Shetland existierte eine eigene Rindviehrasse, die manchmal als „schwarzes Rindvieh“ bezeichnet wurde; diese Rinder waren sehr klein. Die orkadischen Rinder ähnelten eher dem Rindvieh von Caithness auf dem schottischen Festland, obwohl auch diese eher klein waren. Archäologische Belege von Rinderknochen aus Orkney und Shetland bestätigen, dass die Rinder im 15. bis 18. Jahrhundert klein waren und etwa 80–100 cm Schulterhöhe maßen. Die Bedeutung des Rindviehs und dessen Produkten in diesem Zeitraum wird auch sichtbar in den großen Mengen an Rinderknochen, die bei Grabungen gefunden wurden, wie z.B. in Skaill in Rousay, Orkney. Rinder wurden nicht nur wegen der Milch gehalten, sondern lieferten auch Fleisch und Häute, von denen manche eingesalzen und ausgeführt wurden. Die Hamburger Zollrechnungen listen z.B. kleine Mengen Ochsenfleisch sowie Ochsen- und Kalb-



Archäologische Funde von Tierknochen aus Abfallgruben aus Skaill in Rousay, Orkney, aus dem 15. bis 18. Jahrhundert. Diese Art von Belegen zeigt, welche Tiere auf den Inseln gehalten wurden, und sie kann benutzt werden, um nachzuweisen, wie sich bäuerliche Praktiken in Reaktion auf die Steuererhebung für Produkte wie Butter oder gesalzenes Rindfleisch durch die Zeit veränderten.

häute auf, die auf Schiffen aus Shetland eingeführt wurden. Es gibt einige Hinweise darauf, dass in Shetland im 17. Jahrhundert auch Käse hergestellt wurde. Der Großteil der Milch wurde jedoch zu Butter verarbeitet. Die Butter kann in zwei Kategorien eingeteilt werden: *Meat-* (Fleisch-) und *Grease-* (Fett-)Butter, von denen die erste die bessere Qualität darstellte, die für den heimischen Verbrauch bestimmt war, und Letztere die Butter niedriger Qualität, mit der die Steuer bezahlt wurde. Die Butter wurde mithilfe von Salz und/oder Honig (später Zucker) haltbar gemacht.

Das System hatte zur Folge, dass große Mengen an Butter produziert und durch die Grundherren und *Tacksmen* (Steuer-eintreiber) gesammelt wurden, die wiederum versuchten, diese durch Verkauf ins Ausland in Geld umzuwandeln. Die meiste Butter aus Orkney wurde in die schottischen Hafenstädte wie Leith verschifft, aber die shetländische Butter wurde hauptsächlich an die deutschen Kaufleute verkauft. Die Butterausfuhr war deswegen sehr wichtig für die Machthaber, aber der Wert der Butter als Handelsware ist ziemlich unklar, da es in Schottland und Kontinentaleuropa nur wenig Nachfrage nach dieser Butter gegeben zu haben scheint.



Zum Beispiel wurde gesalzene Butter aus Orkney 1521 für einen sehr niedrigen Preis in Schottland verkauft. Dies wurde wahrscheinlich durch die berühmte schlechte Qualität der Inselbutter verursacht, die verunreinigt und ungeeignet für den Verzehr gewesen zu sein scheint. Der Historiker Gordon Donaldson beschreibt die Butter der Shetlandinseln als „fit only for greasing wagon-wheels“ (nur geeignet als Schmiermittel für Wagenräder), obwohl die Butter auch für andere Zwecke benutzt worden sein kann. Der shetländische Kaufmann Arthur Nicolson schrieb 1705 in einem Brief, dass seine deutschen Handelspartner meinten, dass die Butter „usfull to nothing bott soap“ (nur für Seife geeignet) sei, und er versuchte daraufhin die Butter an die Hamburger Seifensieder zu verkaufen, aber ohne Erfolg.

Wir sind ziemlich gut informiert über die Haltung der deutschen Kaufleute zur shetländischen Butter durch eine Reihe von Briefen, die zeigen, dass die Deutschen zurückhaltend waren, die Butter zu kaufen, weil sie einen schlechten Preis auf dem Markt erzielte. Zum Beispiel schrieb 1640 der Kaufmann James Omand an seinen Herrn, den *Laird* Laurence Sinclair of Brugh, über die Schwierigkeiten, die er hatte, einen guten Preis für die Steuerbutter zu bekommen in Verhandlungen mit den deutschen Kaufleuten in Unst. Fünfzehn Jahre später schrieb Andro Greig demselben Herrn, dass der Hamburger Kaufmann Otto Make die Butter nicht kaufen wollte „be reasone that the

Butter aus Orkney und Shetland ist teilweise erhalten geblieben, weil sie im Moor vergraben worden war. Hier ein Beispiel eines archäologischen Klumpens Butter, der in Shetland gefunden wurde.
Foto: Shetland Museum and Archives / Ian Tait.

buter gave no pryce with tham the last yeir“ (weil die Butter bei ihnen letztes Jahr keinen [guten] Preis erzielte). Dass es manchmal notwendig war, die Deutschen ein wenig unter Druck zu setzen, damit sie die Butter kauften, wird durch den Tacksman David Murray of Clarden zum Ausdruck gebracht, als er seinem Diener Andro Mowat 1682 schrieb, dass er „all possible means“ (alle möglichen Methoden) anwenden sollte, „to cause them take of the keengs butter [...] but by all means to deall civellie with them“ (um sie [d.h. die Deutschen] die Butter des Königs mitnehmen zu lassen [...], aber was du auch tust, behandle sie höflich). Diese Zurückhaltung ist nicht überraschend, da große Mengen an Butter und Käse von hoher Qualität aus den Niederlanden und dem norddeutschen Tiefland importiert wurden, so dass es keinen Mangel an Butter auf dem deutschen Markt gab.

Trotz ihrer Zurückhaltung waren die deutschen Kaufleute jedoch wichtige Exporteure der Butter der Shetlandinseln. Die Hamburger Zollrechnungen zeigen, dass fast jedes Schiff aus Shetland Butter an Bord hatte, und es gibt viele Beispiele für deutsche Kaufleute, die im 17. Jahrhundert bei den *Lairds* und *Tacksmen* verschuldet waren für Ladungen Butter und Tran, die sie nach Deutschland ausgeführt hatten. Es scheint fast so, als ob sie den *Tacksmen* einen Gefallen hätten tun wollen, solange es ihnen auch erlaubt wurde, mit dem wertvolleren Trockenfisch zu handeln. Nachdem die Deutschen im frühen 18. Jahrhundert aus dem Handel ausgeschieden waren, wurde beklagt, dass die gelagerte Bestände an *Scat-Butter* und *-Tran* aus Orkney und Shetland verderben, da sie nicht nach Schottland exportiert wurden, weil „there was no mercat here for them at Leith“ (es hier in Leith keinen Markt für sie gab).

FISCH

Da die Orkney- und Shetlandinseln von Wasser umgeben sind, spielte Fisch schon immer eine wichtige Rolle für den Lebensunterhalt der Einwohner, sowohl für den lokalen Verzehr als auch als Exportprodukt. In den Gewässern um die Inseln gab es in der Vergangenheit reichhaltige Fischbestände, besonders von Kabeljau und Leng, aber auch saisonal von Hering. Das Wachstum der Städte in vielen europäischen Regionen und die Einführung christlicher Fastenregeln, zu denen auch der Verzicht auf Fleisch an

schen und anderen fremden Kaufleute mit Handelswaren belieferte. Überraschenderweise sieht es so aus, als ob in Orkney eine umgekehrte Entwicklung stattfand. Archäozoologische Funde deuten darauf hin, dass es auf Orkney im Mittelalter eine exportorientierte Fischerei gab, die jedoch ab dem 14. Jahrhundert zurückging und nur noch für den eigenen Bedarf betrie-

Reste frühneuzeitlicher Kabeljauknochen, in Bremen gefunden. Die Größe der Knochen, das Fehlen von Kopfknochen, Schnitt- und Zubereitungsspuren deuten darauf hin, dass sie von getrocknetem Kabeljau stammen, der aus dem Nordatlantik importiert wurde.

Foto: Bart Holterman.



Freitagen und in der Fastenzeit gehörte, führten im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit zu einer hohen Nachfrage nach konserviertem Fisch wie gesalzenem Hering und luftgetrocknetem Kabeljau (Stockfisch). Unter dem Einfluss dieser Nachfrage entwickelte sich in Norwegen und Island eine exportorientierte Fischerei, und englische und deutsche Kaufleute und Fischer konkurrierten um die Kontrolle des Handels mit diesen Gebieten. Die Shetlandinseln waren ebenso an dieser Entwicklung beteiligt und entwickelten im 15. und 16. Jahrhundert eine umfangreiche Fischerei, die die deut-

ben wurde. Die Gründe dafür sind nicht genau geklärt, aber mögliche Erklärungen sind der schottische Einfluss auf die Inseln, der dazu führte, dass Orkney wirtschaftlich stärker mit Schottland als mit Norwegen und der Hanse verbunden war, oder die größere kommerzielle Bedeutung der Landwirtschaft auf Orkney. Auch der Klimawandel könnte eine Rolle gespielt haben, da das Meer zu dieser Zeit stürmischer und unberechenbarer wurde – was allerdings die Shetländer nicht vom Fischfang abhielt.

Die kommerziell wichtigsten Fischarten waren Hering und Kabeljau sowie nahe Verwandte des Kabeljaus wie Leng, Schellfisch, Köhler (Seelachs) und Pollack. Hering war in gesalzenem Zustand als Handelsware von großer Bedeutung, wurde aber nur selten durch die Inselbewohner selbst gefangen. Stattdessen fuhren vor allem Fischer aus Holland mit großen Flotten von Heringsbüsen in die Gewässer um Orkney und Shetland, um dort zu fischen. Junger Köhler wurde überwiegend für den lokalen Verzehr gefangen und sowohl wegen seines Fleisches als auch wegen seiner Leber verwendet, woraus durch Kochen Tran (Fischöl) hergestellt wurde. Dieser Tran

allerdings Kabeljau und Leng. Manchmal wurden auch andere Fische gefangen und in kleinen Mengen exportiert. In den Hamburger Zollregistern des 17. Jahrhunderts finden wir zum Beispiel Importe von Schellfisch oder Rochen von den Shetlandinseln.

Die Shetländer fischten auf Kabeljau und Leng in kleinen, offenen Ruderbooten mit langen Leinen, und nicht mit Netzen. Aufgrund des Holzmangels auf den Shetlandinseln wurden die meisten Fischerboote aus Norwegen importiert und *Yole* genannt; diese entwickelten sich später zu den *Sixerns* oder *Sixareens*, die so genannt wurden, weil sie sechs Riemen hatten. Wegen der geringen Größe der Boote fand der Fischfang nur in Küstennähe statt. Nicht nur die Boote, sondern auch die Leinen und Angelgeräte scheinen importiert worden zu



Reste von Kabeljauknochen aus einer spezialisierten Fischverarbeitungsstation in Knowe of Skea, Westray, Orkney. Sie stammen aus dem späten Mittelalter und deuten darauf hin, dass der Fisch getrocknet und exportiert wurde, auch wenn Knochen von anderen Fundorten aus demselben Zeitraum darauf hindeuten, dass die Küstenfischerei für den eigenen Verzehr weiter verbreitet war. Abgebildet mit dem gleichen Knochentyp eines großen modernen Kabeljaus (in weiß).

Foto: Jen Harland.

war eines der Produkte, mit denen die Inselbewohner ihre Pacht und Steuern bezahlten, zusammen mit Butter, Getreide und Wadmal. Ein Teil des Trans wurde von den Steuereintreibern an ausländische Kaufleute verkauft. Junger Köhler war unter einer Reihe unterschiedlicher Namen bekannt, wie *sillock* (für Fische bis ein Jahr alt), *piltock* (für zwei Jahre alte Fische in Shetland) oder *podlie* (auf den Orkneyinseln). Die wichtigsten Arten für die Fischerei der Shetlandinseln und des deutschen Handels dort waren

sein, denn sie werden häufig als Waren erwähnt, die von den deutschen Kaufleuten an die Shetländer verkauft wurden. Es wird meistens angenommen, dass die deutschen Kaufleute direkt während der Fangsaison im Sommer mit den Fischern handelten, die ihren Fang einmal pro Woche oder öfter an den Türen der Handelsbuden ablieferten. Im 18. Jahrhundert entwickelte sich ein System der

Junge Köhler (*sillocks*), zum Trocknen aufgehängt im Corrigall Farm Museum, Orkney. Die *Cruisie*-Lampe auf der rechten Seite wurde mit dem Öl aus der Leber dieser Fische gefeuert Foto: Jen Harland.



sogenannten *Haaf*-Fischerei, bei dem der Fischfang durch die reichen Grundbesitzern (*Lairds*) organisiert wurde, bei denen die Fischer ständig verschuldet waren. Es gibt jedoch einige Hinweise dafür, dass dieses System bereits im 17. Jahrhundert entstand. So listet eine Rechnung über Fischlieferungen an den deutschen Kaufmann Otto Make aus dem Jahr 1653 auf den ersten Blick Geschäfte mit einzelnen Fischern auf. Berücksichtigt man jedoch andere Dokumente aus dieser Zeit, so wird deutlich, dass die Fischer im Dienst des Grundherrn Laurence Sinclair of Brugh standen.

Fisch ist ein leicht verderbliches Produkt und musste deswegen konser-

viert werden, bevor man ihn über weite Strecken transportieren konnte. Die gängigsten Methoden zur Konservierung von Fisch waren das Trocknen oder Salzen. In arktischen Regionen wie Island und Nordnorwegen kann Fisch ohne Zugabe von Salz im Freien getrocknet werden – der bekannte Stockfisch. In südlicheren Gebieten wie auf den Shetlandinseln war das Klima für die Fischtrocknung jedoch weniger geeignet, und in den hansischen Quellen finden wir viele Beschwerden über die schlechte Qualität des Fisches. Der Hanse tag beschloss 1494, dass Fisch von den Shetlandinseln nur noch *gevlaket* (flachgemacht) und nicht mehr als *rotscher* (eine Variante des Stockfisches)

Peter Peterson von Haa beim Fischtrocknen auf der Insel Foula, Shetland (1902). *National Museum of Scotland, Edinburgh, SLA.C.6022.*



verkauft werden durfte. Der Sinn dieser Vorschrift war wahrscheinlich, dass der shetländische Fisch so leichter von getrocknetem Fisch aus anderen Gegenden zu unterscheiden war. Eine ähnliche Maßnahme lässt sich im Bremer Stadtrecht aus dem frühen 16. Jahrhundert finden, wo es heißt, dass Fisch aus Shetland getrennt von Fisch aus Bergen verkauft und entsprechend gekennzeichnet werden sollte. Die Bezeichnung *gevlaket* deutet wahrscheinlich eine Methode an, die noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts praktiziert wurde und bei der man den Fisch zum Trocknen flach auf die Felsen legte. Trotz dieser Vorschriften wurde im 17. Jahrhundert gelegentlich noch Rotscher von den Shetlandinseln nach Hamburg eingeführt.

Die Zugabe von Salz erleichterte den Trocknungsprozess und ermöglichte es, den Fisch auch unter ungünstigeren Bedingungen zu trocknen, etwa im Sommer. Salz war im Mittelalter ein teures Gut, aber im 15. Jahrhundert wurde es in Nordeuropa allmählich günstiger, weil große Mengen von Boysalz (Meersalz) aus Frankreich und von der Ibe-

rischen Halbinsel eingeführt wurden. Dadurch wurde das Trocknen von Fisch im Nordatlantik mithilfe von Salz immer lukrativer, und auf den Shetlandinseln scheint dies ab dem 16. Jahrhundert die wichtigste Methode zur Herstellung von Trockenfisch gewesen zu sein. Die deutschen Kaufleute importierten das Salz meistens aus Portugal oder Spanien. Salz wurde auch in Schottland und sogar auf den Orkneyinseln selbst hergestellt, aber das dortige grobe Salz enthielt Verunreinigungen und war deswegen für die Haltbarmachung von Fisch ungeeignet. Die Salzeinfuhr war für das Geschäftsmodell der deutschen Kaufleute auf den Shetlandinseln so wichtig, dass sie als einer der Hauptgründe für das Verschwinden der Deutschen aus dem Handel im frühen 18. Jahrhundert gilt, nachdem die Einfuhr von Salz auf ausländischen Schiffen nach Großbritannien 1707 verboten worden war.

Fischhandel und -herstellung lassen sich archäologisch nachweisen, wenn die Bedingungen für die Konservierung von Fischknochen gegeben sind. Fischknochen werden regelmäßig in Müllhaufen gefunden und geben Aufschluss über Fischfangmethoden, Ernährungsgewohnheiten, Fischproduktion und -handel. Neben der Bestimmung der Fischart kann eine Reihe von Indikatoren darauf hinweisen, dass der Fisch importiert, exportiert oder lokal gefangen und konsumiert wurde. So deuten beispielsweise in Deutschland gefundene große Kabeljauknochen wahrscheinlich auf die Einfuhr von getrocknetem Fisch hin, da in der südlichen Nordsee nur kleinere Exemplare vorkommen. Da die Köpfe vor dem Trocknen der Fische abgetrennt wurden, kann ein relativ geringer Anteil an Kopfknochen auf importierten Trockenfisch hinweisen. Im Gegensatz dazu sind bei manchen Fundorten auf den Inseln Schädelknochen häufig überrepräsentiert, was darauf hindeutet, dass dort konservierter Fisch für den Export und Handel hergestellt wurde.



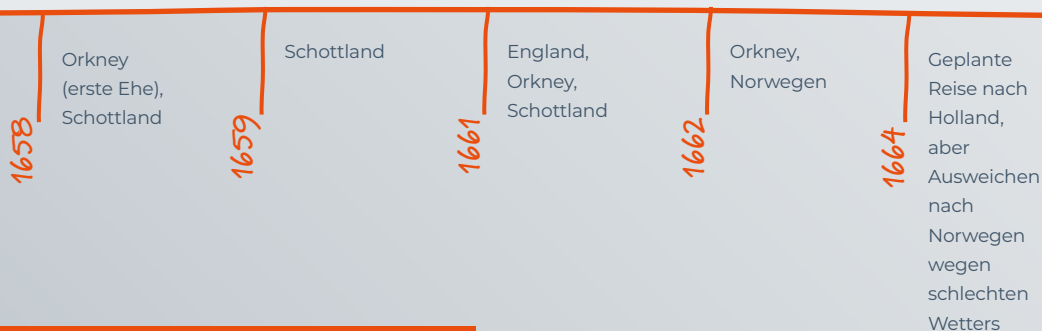
KAUFLEUTE UND IHRE FAMILIEN IN ORKNEY

Angesichts der schwierigen Situation im 17. Jahrhundert, mit politischen und religiösen Unruhen, kaltem Klima, Hungersnöten und Seuchen, ist die Entstehung einer eigenen Kaufmannschaft auf Orkney ein wenig überraschend. Dennoch zeigen die Archivalien, dass in dieser Zeit ein Netzwerk führender Kaufmannsfamilien auf Orkney hervortritt, die von den schwierigen Umständen profitierten: Familien wie die Baikies, Traills, Craigies, Buchanans, Moncrieffs und andere. Sie bildeten eine Gemeinschaft von Cousins, angeheirateten Verwandten und Handelspartnern, die durch Abstrammung, Ehen und das Seehandelsnetzwerk auf den Orkney-Inseln eng miteinander verbunden waren. Eine kaufmännische Ausbildung war ein Weg, um Wohlstand und Ansehen zu erlangen, und so schickten ambitionierte Familien ihre Söhne nach Edinburgh, um bei Kaufleuten in die Lehre zu gehen, während andere Schiffer und Rechtsanwälte wurden.

Peter Winchester ist ein Paradebeispiel für diese aufstrebende Gruppe. Ein Großteil seines Lebens bleibt in Nebel gehüllt, da die Archivalien hauptsächlich die letzten zwanzig Jahre seines Lebens

beleuchten. Wahrscheinlich stammte er aus der Gegend von Inverness in Nord-schottland, wo er einen Bruder hatte, Robert, der Kaufmann, Bürger und Ratsmann war. Ein weiterer Bruder stand in den Diensten des Marquis von Huntly in Aberdeenshire. Peter kam während des Commonwealth in den 1650er-Jahren nach Kirkwall, einer Zeit, in der die Inseln von den Truppen Oliver Cromwells besetzt wurden. Peter taucht erstmals in den Dokumenten als Kreditgeber für Walter Craigie, Mitglied einer orkadischen Kaufmannsfamilie, auf. Walters Söhne, einer auf Orkney und der andere auf Shetland, beauftragten einen Kaufmann aus Edinburgh mit der Begleichung der Schulden, was die Verflechtung der beiden Inselgruppen mit schottischen Kaufleuten zeigt. Peter heiratete 1658 in die wohlhabende orkadische Kaufmannsfamilie Baikie ein und erhielt eine Mitgift von 3000 schottischen Mark. Gemeinsam mit seiner Frau Jean wohnte er bei ihren Eltern, wahrscheinlich weil sein Beruf als Handelskapitän und Freibeuter bedeutete, dass er eher selten zu Hause war. Er handelte in Edinburgh, London, Belfast, Shetland, Norwegen und Frankreich und war in eine Gerichtsverhandlung vor dem

Zeitleiste von Peter Winchesters Handelsreisen



Epitaph für Peter Winchester, seine Frau Jean und ihre Kinder aus dem Jahr 1674 in der St. Magnuskathedrale, Kirkwall, Orkney. Obwohl der Text etwas anderes suggeriert, wurde Peter Winchester selbst hier nicht begraben.

Foto: Chris Andrews, Orkney Museum.



Court of Session in Edinburgh involviert.

Er war aber nicht nur ein Kapitän, der Handel trieb, sondern auch ein Kaperer. Schottland konnte es sich nicht leisten, dauerhaft eine eigene Marine zu unterhalten, und beauftragte stattdessen Kapitäne damit, in Konfliktzeiten feindliche Schiffe anzugreifen. Peter bekam dafür eine Lizenz und durfte sich somit Kapitän nennen, was er ab 1665, dem Beginn des Zweiten Englisch-Niederländischen Krieges, auch tat. Zu dieser Zeit war er einer von etwa 90 schottischen Freibeutern, die aktiv feindliche Schiffe kaperten. Er griff nicht nur feindliche Schiffe an, sondern versorgte auch Kirkwall mit Munition, um die Stadt gegen niederländische Angriffe zu verteidigen. Während seiner Tätigkeit als Freibeuter wurde sein Schiff, die MORTON, von einem niederländischen Schiff gekapert und die Besatzung in den schottischen Highlands an Land gesetzt. Bald darauf wurde die MORTON zurückerobert, und er stach mit ihr wieder in See.

In Friedenszeiten widmete Peter sich dem Handel und der Reederei. Er besaß einen Viertelanteil an der Fregatte SOUND, die 1670 die auf den Orkneys eingenommenen Steuern zu dem königlichen Steuereintnehmer (*Exchequer*) in Edinburgh transportierte. Im Jahr 1674 ging er eine Partnerschaft mit John Davidson in Edinburgh ein, um einen gleichen Anteil an der Fregatte WINDING von Anstruther zu erwerben. Ein Jahr später ließ er die Schiffe GREYHOUND

1665

Orkney,
Shetland

1666

Schottland

1667

England,
Schottland,
Orkney,
Schottland

1668

Norwegen,
Frankreich,
Irland

1669

Orkney

und SOUND reparieren, die beide in Kirkwall lagen.

Während Fragmente von Dokumenten und Briefe Aufschluss über Peters Handels- und Kaperfahrten geben, ist sein persönliches Leben schwieriger zu rekonstruieren. Aber es gibt einige Einblicke: Er und seine erste Frau Jean wohnten ab 1667 in Kirkwall, wo sie ein Haus mieteten. Sie hatten neun Kinder, von denen wir wissen, dass fünf im Kindesalter starben. In einer Rechnung bezahlt Peter für die Anfertigung von zwei gestreiften Unterröcken für seine Töchter Margaret und Elizabeth sowie zwei weißen Westen für seinen Sohn James. Man kann sich die Kinder in ihren schönen Kleidern vorstellen. Jean starb 1674 kurz nach der Geburt und dem Tod ihres neunten Kindes.

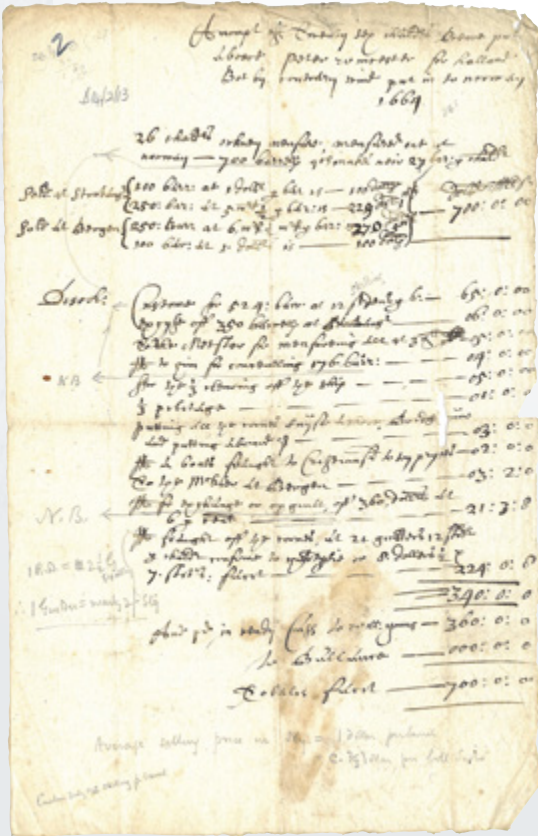
Wie es üblich war, heiratete Peter bald wieder in eine andere orkadische Händlerfamilie ein. Im Jahr 1676 ehelichte er Helen Stewart, aber ihre Ehe war nicht von langer Dauer, da Peter im nächsten Jahr mit seiner Mannschaft vor der schottischen Küste in der Nähe von Fraserburgh ertrank. Helen war zu dieser Zeit schwanger und gebar einen Monat nach seinem Tod eine Tochter Sibilla, die dreizehn Monate überlebte und im

Januar 1679 starb.

Es bestehen kaum Zweifel daran, dass Jean und Helen nützliche Fähigkeiten in ihre Ehen eingebracht haben. Sie wuchsen beide in Haushalten auf, in denen Väter, Onkel und Brüder Kaufleute waren und in denen viel über Handel, Schifffahrt, Verträge und Waren gesprochen wurde. Sie müssen beträchtliche kaufmännische Kenntnisse und Geschäftssinn erworben haben, und die Tatsache, dass Frauen in den Verträgen und Büchern nur selten genannt werden, bedeutet nicht, dass sie in den Familienunternehmen keine wichtige Rolle spielten. Es gibt zahlreiche Belege dafür, dass die Frauen in den Land- und Kaufmannsfamilien der Orkneys eine aktive Rolle bei der Führung der Familiengüter und -geschäfte sowie der Haushalte spielten, da die Väter und Ehemänner zu oft abwesend waren, um sich um diese Angelegenheiten zu kümmern. Nach Peters Tod erwies sich Helen mehr als fähig, die finanziellen Angelegenheiten zu ihrem eigenen Vorteil zu regeln.

Peter starb ohne Testament, und es gibt zwei widersprüchliche Inventare und eine Reihe von Rechtsdokumenten, die darauf hinweisen, dass seine Kinder vergeblich versuchten, ihren Anteil einzu-





Bericht über Peter Winchesters Schiff, das nach Holland fahren sollte, aber wegen schlechten Wetters nach Norwegen umgeleitet wurde, 1664.
Orkney Archives, D14/2/13.

burgh, Irland, Frankreich und Holland. Sie schreiben an ihn als jemanden, den sie schätzen und mögen und dem sie vertrauen: Sie gehen zusammen risikoreiche Investitionen in Schiffe und Ladungen ein, Peter wird zum Paten ihrer Kinder gemacht und er gehört zu ihren gesellschaftlichen Kreisen. Der holländische Kaufmann Jacob Abrahams (der eine Zeit lang in Kirkwall gelebt zu haben scheint) schreibt ihm als „most loving friend Capten Pieter Wencester“ (liebevollster Freund Kapitän Peter Winchester). Seine Briefe sind besonders detailliert und vermischen Handel (Tabak aus Holland gegen Handschuhe und Otter- oder Kaninchenfelle aus Orkney) mit dem Austausch von Geschenken („ich freue mich sehr über deine Erwähnung von zwei halben Fässern Hering, die für mich bestimmt sind [...] Du wirst hiermit einen guten holländischen Käse erhalten, für deinen eigenen Gebrauch, mit ein bisschen Ingwerbrot für deine gute, ehrliche Frau und Kinder“) und herzlichen Grüßen für „yourself bedfellow and familie“ (deine Bettgenossin und Familie). Jacob muss einer der vielen Trauernden gewesen sein, als er die Nachricht von dem Schiffsbruch vor Fraserburgh und dem Verlust so vieler Menschenleben erhielt, darunter auch seinen „most loving friend Capten Pieter Wencester.“

fordern. Helen und ihr dritter Ehemann John Traill wurden von ihnen beschuldigt, Peters Besitz für sich selbst zu behalten. John Traill war der Sohn von Patrick, Peters langjährigem Freund und Mitkapitän, und seine und Helens Söhne Patrick und David wurden im 18. Jahrhundert zu erfolgreichen Kaufleuten.

In den zwanzig Jahren, in denen Peter in den Archivdokumenten erwähnt wird, hatte er einen großen Kreis von Freunden und Geschäftspartnern in Orkney, Edin-

1676

Orkney
(zweite Ehe),
Shetland

1677

Orkney,
ertrunken
vor der
Ostküste
Schottlands

DEUTSCHE KAUFLEUTE UND IHRE FAMILIEN

Die meisten deutschen Kaufleute, die im Trockenfischhandel mit den Shetlandinseln tätig waren, kamen aus Bremen und Hamburg. In diesen Städten entwickelten sich im 16. Jahrhundert Kaufmannsgemeinschaften, die sich fast ausschließlich auf das Shetlandgeschäft konzentrierten. In einigen Fällen wurde der Handel mit Shetland zu einer Familientradition, so dass man mehrere Generationen von Shetlandfahrern aus einer Familie identifizieren kann. Eine der bekanntesten dieser Familien war die Familie Detken aus Bremen. Das erste Familienmitglied, von dem bekannt ist, dass er im Handel mit Shetland tätig war, wurde in der inzwischen verfallenen St. Olavskirche in Lund auf der Insel Unst, der nördlichsten der Shetlandinseln, begraben. Sein Grabstein befindet sich noch immer in der ehemaligen Kirche und trägt die folgende Inschrift:

„Hier liegt der ehrbare Segebad Detken, Bürger und Kaufmann der Stadt Bremen. Er hat in diesem Land 52 Jahre gehandelt und ist im Jahr 1573, den 20. August, selig in unserem Herrn entschlafen. Gott möge seiner Seele gnädig sein“.

Abgesehen von seinem Grabstein wissen wir jedoch nicht sehr viel über Segebad Detken. Aus anderen Quellen ist bekannt, dass die meisten Schiffer und Kaufleute schon als Jugendliche in das Geschäft einstiegen. Wenn wir davon ausgehen, dass dies auch bei Segebad Detken der Fall war, muss er Anfang des 16. Jahrhunderts geboren und mit etwa Ende 60 Jahren gestorben sein. Eine der wenige Sachen, die wir über ihn wissen, ist aber, dass er eine Dynastie von Shet-

land-Händlern begründete. In den Quellen können wir zehn weitere Mitglieder der Familie Detken ausmachen, die bis zum Ende des 17. Jahrhunderts auf den Shetlandinseln tätig gewesen sind. Sie alle waren Nachfahren von Segebad und drei von ihnen hießen ebenfalls Segebad mit Vornamen. Die meisten von ihnen waren in ungefähr derselben Region tätig, in der Segebad beerdigt worden war, nämlich auf den Inseln Unst und Fetlar, insbesondere im Hafen Uyeasound, der nur fünf Kilometer von seinem Grab in





Lund entfernt liegt.

Offenbar hinterließ die Begräbnisstätte eines Vorfahren einen bleibenden Eindruck und stärkte die Beziehungen zwischen den Deutschen und der örtlichen Bevölkerung. In einem Dokument aus dem Jahr 1661, fast 90 Jahre nach Segebads Tod, bekundeten die Vorsteher der Kirche von Lund ihre Unterstützung für die Kaufleute Herman und Gerd Detken, die damals in einen Konflikt über die Zollerhebung mit den örtlichen Steuereintreibern verwickelt waren. In dem Zeugnis heißt es, die beiden Männer und ihre Familie „haben sich in ihrem Leben und Wandel so verhalten, wie es gute Christen geziemend in frequentierung allen öffentlichen Gottesdiensten, bekennen daß evangelions gebührende; undt gegen unsern armen sehr freygebig, imgleichen sehr sorgfältig in reparierung unsern ruinirten kirchen, [...] undt haben auch sehr ehrlich gehandelt in ihren kauffhandlung in kauffen undt verkauffen mit allen standß persohnen.“ In dem Dokument

wird auch ausdrücklich auf einen ihrer Vorgänger verwiesen, der 52 Jahre lang auf den Shetlandinseln Handel getrieben hätte. Dieser Hinweis kann sich nur auf den Grabstein von Segebad Detken in der Kirche beziehen. Segebad Detken ist übrigens nicht der einzige deutsche Kaufmann, der in Lund begraben wurde: Eine weitere Grabplatte auf dem Friedhof markiert die Grabstätte eines anderen Bremer Kaufmanns, Hinrick Segelken, aus dem Jahr 1585.

Wenn auch nicht so umfangreich wie die Familie Detken, so waren doch auch mehrere Mitglieder anderer Familien im Handel mit Shetland tätig. So finden wir z.B. die Hamburger Familie Grasmöller in Burra, die Bremer Familie Hackman in Laxfirth, die Bremer Familie Lankenau in Whalsay und Laxfirth und die Hamburger Familien Make und Westerman, von denen Letztere vor allem in Hillswick tätig war. Obwohl es nur wenige direkte Belege gibt, ist es wahrscheinlich, dass sich viele dieser Familien durch Heirat miteinander verbanden. Dadurch spielten auch Frauen oft eine aktive Rolle im Geschäft, obwohl sie in den Schriftquellen kaum vorkommen. Sie kümmerten sich unter anderem um die Geschäfte, während ihre Ehemänner abwesend waren, und führten oft den Handel nach dem Tod ihrer Männer weiter. Es gibt jedoch keine Hinweise darauf, dass sie selbst nach Shetland segelten. Eher werden sie die Geschäfte von zu Hause aus geführt haben. Gerade als Witwen tauchen die Frauen häufiger in den Schriftquellen auf, wenn auch oft nur bruchstückhaft. In den Briefen von Gilbert Spence, einem schottischen Kaufmann, der in Bremen wohn-

Grabstein von Segebad Detken, 1573.
St. Olavskirche, Lund, Unst, Shetland
Foto: Bart Holterman.

Text:
HIR LIGHT DER EHRSAME
SEGEBAD DETKEN BVRGER
VND KAUFFHANDELER ZU
BREMEN [HE] HETT IN DISEN
LANDE SINE HANDELING
GEBRUCKET 52 IAHR
IST [ANNO 1573] DEN
20 AUGUSTI SELIGHT
IN UNSEN HERN ENT
SCHLAPEN DER SEELE
GODT GNEDIGH IST

te, und dem shetländischen Kaufmann Arthur Nicolson, der sich im Jahr 1700 in Hamburg aufhielt, ist beispielsweise von einem Gerichtsverfahren gegen die „widow Hackman, now Puntsack“ (Witwe Hackman, jetzt Puntsack) die Rede. Sie war wahrscheinlich die Frau von Carsten

Hackman, einem Bremer Kaufmann, der in den 1680er-Jahren in Laxfirth und Burravoe auf den Shetlandinseln Handel trieb. Nach seinem Tod heiratete sie Johan Puntsack (von dem nicht bekannt ist, dass er im Shetlandhandel tätig war), blieb aber wahrscheinlich weiterhin für die Schulden ihres verstorbenen

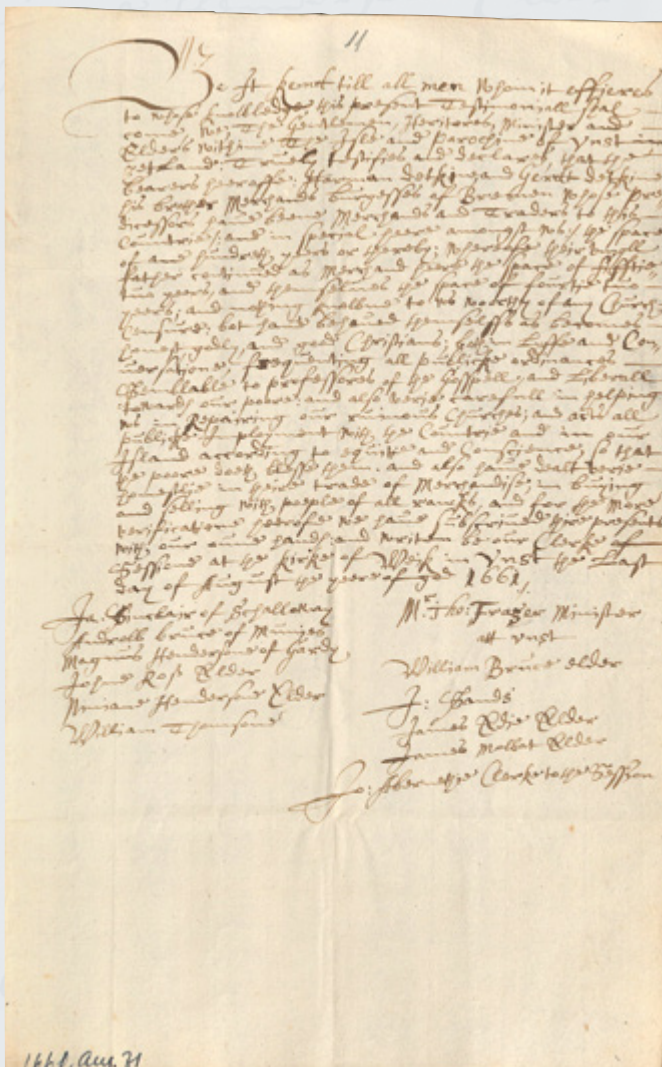
Mannes verantwortlich.

Zumindest wird in den Registern des Bremer Obergerichts von 1700 ein Fall von Johan Puntsacks Frau gegen Robert Tyrie, einen Kaufmann aus Burravoe, erwähnt, bei dem es höchstwahrscheinlich um unbezahlte Schulden ging, die Hackman noch bei Tyrie hatte.

In den deutschen Städten bildeten die Kaufleute, die mit den Shetlandinseln handelten, klar abgrenzbare Gemeinschaften, die jedoch mit den Gemeinschaften der Kaufleute, die anderswo handelten, verbunden waren.

Die Bremer Kauffleute Herman und Gerdt Detken waren 1661 in einen Konflikt mit schottischen Steuereintreibern über Einfuhrzölle verwickelt. Mit diesem Brief erhielten sie Unterstützung durch die Vorsteher der Kirche in Lund und anderer wichtiger Personen auf der Insel Unst in Shetland. In derselben Kirche war ihr Vorfahre Segebad Detken fast 90 Jahre vorher bestattet worden.

Staatsarchiv Bremen, 2-W.9.b.10.



Wahrscheinliches Porträt von Brüning Rulves im Alter von etwa 70 Jahren, 1597. Durch Peter Hardenberg? Brüning Rulves wurde nach einer langen Karriere als Seemann und Schiffer einer der ersten Bewohner des *Hauses Seefahrt*, einer Wohltätigkeitsorganisation für Schiffer und ihre Familien in Bremen. Er wurde bekannt durch seine Memoiren, die einen seltenen Einblick in das Leben eines Seefahrers im 16. Jahrhundert ermöglichen. Unter anderem ist darin zu lesen, dass er mindestens einmal, 1551, nach Shetland gefahren ist. *Focke-Museum, Bremen, Inv.-Nr. 1957-052.*

In Hamburg gehörten die Shetlandfahrer zur St.-Annenbruderschaft der Islandfahrer, die wiederum enge Beziehungen zur Gesellschaft der Englandfahrer unterhielt. Dank der umfangreichen Register der St.-Annenbruderschaft, die die Schenkungen aller Personen an Bord der von Island, Shetland oder den Färöern nach Hamburg zurückkehrenden Schiffe aufführen, können wir die Aktivitäten einzelner Kaufleute auf den nordatlantischen Inseln genau verfolgen. Sie zeigen uns, dass unter anderem einige Hamburger Kaufleute, die auf den Shetlandinseln Handel trieben, vorher in Island tätig waren, bevor der Islandhandel 1601 vom dänischen König verboten wurde.

Die meisten der uns bekannten Personen, die im deutschen Handel mit Shetland tätig waren, waren Kaufleute und Schiffer, die selbst zu den Inseln segelten. Was uns die Aufzeichnungen jedoch in der Regel nicht zeigen, sind die Kaufleute, die im Hintergrund als Kapitalvorstrecker und Reeder tätig waren. Informationen aus Briefen, Gerichtsprozessen und Zollregistern eröffnen einen kleinen Einblick auf diese kapitalkräftigen Kaufleute, die oft auch



in anderen Regionen handelten. Sie besaßen Anteile an Handelsgesellschaften, die als *maschup* oder *mascope* bekannt waren, oder sie heuerten Schiffer an, um für sie nach Shetland zu fahren. In den Hamburger Zollregistern aus der Mitte des 17. Jahrhunderts oder den von der schwedischen Regierung in Stade ausgestellten Seepässen für Schiffe, die Anfang des 18. Jahrhunderts von Bremen oder Hamburg nach Shetland fuhren, können wir sehen, dass die Organisation des Handels recht gemischt war. Einige Kaufleute beschäftigten jedes Jahr einen anderen Schiffer, der für sie nach Shetland segelte, während sie selbst zu Hause blieben, andere heuerten zwar Schiffer an, segelten aber auch selbst mit, und einige segelten selbst mit ihren eigenen Schiffen in den Norden. Einige dieser Personen im Hintergrund waren recht einflussreich. In Bremen finden wir zum Beispiel Bürgermeister und Ratsherren unter jenen Personen, die Anteile an shetländischen Handelsgesellschaften besaßen.

KONFLIKTE UND GEWALT

Unter normalen Umständen verlief der Handel im Nordatlantik friedlich. Dennoch waren Handel und Seefahrt mit zahlreichen Gefahren, wie Schiffbruch und Piraterie, verbunden. Das Mittelalter und die Frühe Neuzeit sind in vielerlei Hinsicht eine gewalttätige Zeit gewesen, in der die Grenzen zwischen friedlichem Handel und gewalttätiger Wegnahme dünn waren und sich oft überschnitten. Im 16., 17. und frühen 18. Jahrhundert kam es zu zahlreichen Konflikten, die auch Shetland und Orkney betrafen. So hatten die Reformation und die Religionskriege, der niederländische Aufstand gegen das Habsburgerreich, die englisch-

und Lerwick (Shetland) errichtet wurden. Das sogenannte Cromwell's Fort in Kirkwall wurde unter Oliver Cromwell im Englischen Bürgerkrieg 1650 als Verteidigungsanlage erbaut, und einen Vorläufer des heutigen Fort Charlotte in Lerwick konstruierte man 1651–1652 während des Ersten Englisch-Niederländischen Krieges.

Ein weiteres Konfliktbeispiel ist der Angriff der Spanischen Armada im Jahr 1588. Diese große, vom spanischen König Philipp II. ausgerüstete Flotte hatte die Invasion Englands zum Ziel, scheiterte

Verschluss einer kleinen, schwenkbaren Kanone, geborgen von der Wrackstelle der GRAN GRIFON auf Fair Isle. *Shetland Museum and Archives. Foto: Philipp Grassel.*



holländischen Seekriege, die Englischen Bürgerkriege, der Neunjährige Krieg und der Spanische Erbfolgekrieg alle Auswirkungen auf den Seehandel mit den Inseln. Spuren dieser Konflikte finden sich in Schriftquellen, aber auch in archäologischen Überresten von Schiffen und Gebäuden.

Sichtbare Spuren dieser Konflikte sind zum Beispiel Festungsanlagen, die zur Sicherung der Häfen von Kirkwall (Orkney)

dabei jedoch völlig. Die Flotte wurde von den Engländern besiegt, und viele spanische Schiffe anschließend durch Stürme versenkt. Einige der Schiffe gerieten auch in die Gewässer um die Orkney- und Shetlandinseln, und eines dieser Schiffe, die GRAN GRIFON, ursprünglich ein hansisches Handelsschiff aus Rostock, lief im Sturm auf die Klippen von Fair Isle zwischen Orkney und Shetland. Unter dem Kommando des niederländischen Admirals Tromp versammelte sich wäh-



Kampf zwischen zwei Schiffen im Nordatlantik.
Illustration aus Olaus Magnus,
Historia de gentibus septentrionalibus (1555).

rend des Ersten Englisch-Niederländischen Krieges (1652–1654) in der Nähe der Shetlands eine weitere Flotte, die durch Stürme dezimiert wurde. Tromp verlor bei diesem Unglück in der Nähe der Insel Burra mindestens vier bewaffnete Schiffe. Eine weitere Katastrophe ereignete sich im Jahr 1703 während des Spanischen Erbfolgekriegs. In jenem Jahr wurde eine niederländische Flotte kleiner Fischereifahrzeuge – manche Quellen sprechen von mehr als hundert Schiffen – in der Nähe von Fair Isle und dem Bressay Sound auf den Shetlandinseln von einem französischen Geschwader versenkt bzw. teilweise gekapert.

Die kriegerischen Konflikte wirkten sich auch auf die Handelsrouten aus. Die Kämpfe zwischen den Großmächten in Europa machten den Ärmelkanal zu einem besonders gefährlichen Ort. So fuhren niederländische, englische und hansische Schiffe auf ihrem Weg nach Südeuropa, Amerika oder Ostindien nördlich um die Britischen Inseln

herum, um den Ärmelkanal zu umgehen, und passierten dabei die Orkney- und Shetlandinseln. Die Niederländische Republik stationierte sogar Wachschiffe in Shetland, um Handelsschiffe, die aus Fernost zurückkehrten, nach Hause zu eskortieren. Im Jahr 1640 wurden dabei vier dieser Schiffe von Freibeutern aus Dünkirchen, die in spanischem Dienst standen, angegriffen und im Bressay Sound versenkt.

Das Phänomen des Seeraubs und später der Kaperfahrten war eine reale Gefahr, auch wenn sie schwer zu definieren ist. Im späten Mittelalter und der frühen Neuzeit war die Seefahrt unlösbar auch mit Gewalt verbunden, und die Grenzen zwischen Piraterie und legitimer Gewalt auf See waren oft schwer zu ziehen; auch hingen sie von der Perspektive des Betrachters ab. Später formalisierte man dieses System. Bei Konflikten wurden Kaperbriefe an Freibeuter ausgestellt, die ihnen einen rechtlichen Rahmen boten, der es ihnen erlaubte, feindliche (Handels-)

1577
Zeugnis des Foud (Vogts) Olave Sinclair von Shetland über den Tod von Cordt Hemeling im Jahr 1557. Das Dokument diente als Beweismittel im Gerichtsverfahren zwischen Gerdt Breker und den Erben von Cordt Hemeling. Staatsarchiv Bremen, 2-R.11.kk.



Schiffe anzugreifen und zu beschlagnahmen. Kaperte man nun Schiffe unter diesen Bedingungen, wurden sie zu rechtmäßigen Preisen erklärt und das Schiff und die Ladung gingen in das Eigentum des Kaperers über. Dies bedeutete, dass Kaperfahrten ein äußerst lohnendes Geschäft sein konnten, und viele „gewöhnliche“ Kaufleute, wie beispielsweise Kapitän Peter Winchester von den Orkneyinseln, wandten sich in Kriegszeiten dem Kapergeschäft zu. Trotz des gesetzlich legitimierten Rahmens kam es jedoch häufig vor, dass auch Schiffe unbeteiligter Parteien Opfer von Kapererei wurden.

So erbeuteten britische Kaperer beispielsweise im Jahr 1627 während eines Konflikts mit Frankreich mehrere Bremer, Hamburger und Lübecker Schiffe auf dem Weg nach oder auf dem Rückweg von Spanien und Portugal in den Gewässern der Shetlandinseln. Später, Anfang des 18. Jahrhunderts, wandten sich Bremer und Hamburger Kaufleute an die Stadt Stade, die damals in schwedischer Hand war. Hier erwarben sie Seepässe von der schwedischen Regierung, die sich während des Spanischen Erbfolgekriegs neutral verhielt, in der Hoffnung, dass sie dadurch vor Überfällen durch Freibeuter geschützt würden.

Zeugnis des Foud (Vogts) Olave Sinclair von Shetland über den Tod von Cordt Hemeling im Jahr 1557. Das Dokument diente als Beweismittel im Gerichtsverfahren zwischen Gerdt Breker und den Erben von Cordt Hemeling. Staatsarchiv Bremen, 2-R.11.kk.

Porträt von James Hepburn,
4. Earl of Bothwell, 1566.
Scottish National Portrait Gallery, PG 869.



Hansische Kaufleute wurden auf den Shetlandinseln häufig Opfer von Gewalt, während sie mit den Einheimischen Handel trieben. Im Jahr 1567 beschwerten sich sieben Kaufleute aus Bremen, dass sie im Vorjahr von Piraten aus Orkney und Schottland angegriffen worden waren, während sie in unterschiedlichen Häfen auf Shetland Handel getrieben hatten. Die Seeräuber zerstörten ihre Händlerbuden und Schiffe; auch stahlen sie die Ladung. Ebenfalls 1567 wurde der Bremer Kaufmann Gerdt Hemeling gegen seinen Willen in die schottische Innenpolitik verwickelt, als er in einem Hafen in der Nähe von Sumburgh Head auf Shetland ankerte. James Hepburn, 4. Earl of Bothwell und letzter Ehemann der schottischen Königin Maria Stuart, musste nach der verlorenen Schlacht von Carberry Hill vor aufständischen protestantischen Adligen aus Schottland fliehen. Er gelangte nach Shetland, wo er Hemeling und einen Hamburger Kaufmann zwang, ihm ihre Schiffe zu leihen. Obwohl ein Vertrag unterschrieben wurde, in dem Bothwell versprach, die Schiffe zurückzugeben, wurde jenes Schiff, auf dem er reiste, bei einer Seeschlacht beschädigt und von einem Sturm an die norwegische Küste getrieben, wo Bothwell gefangen genommen wurde und den Rest seines Lebens in dänischer Gefangenschaft verbrachte. Hemeling sandte später mit Unterstützung des Bremer Rates Briefe an den dänischen König, in denen er von Bothwell eine Entschädigung für sein Schiff verlangte, jedoch ohne Erfolg.

Doch nicht nur Seeräuber, Kaperer oder Kriege konnten eine Bedrohung für den friedlichen Handel darstellen.

Auch zwischen Kaufleuten und Besatzungsmitgliedern selbst kam es zu Konflikten. In den Gerichtsbüchern der Shetlandinseln aus dem frühen 17. Jahrhundert werden regelmäßig Fälle von Kaufleuten aufgeführt, die Geldstrafen zahlen mussten, weil sie sich gegenseitig angegriffen hatten. Eine bemerkenswerte Geschichte über Gewalt an Bord ist der Tod des Schiffers Cordt Hemeling im Jahr 1557, des Bruders des oben erwähnten Gerdt, auf den Shetlandinseln. Cordt wurde eines Tages tot in seiner Koje auf seinem Schiff aufgefunden. Zehn Tage zuvor war er in einen heftigen Streit mit dem Schiffszimmermann Gerdt Breker geraten. Breker hatte Hemeling dabei an der Hand verletzt und wurde nun des Totschlags beschuldigt. Er floh auf die Inseln, doch der Hunger zwang ihn letztendlich, ein Schuldbekenntnis zu unterschreiben, das ihn zu einer Entschädigungszahlung an Hemelings Familie verpflichtete. Zurück in Bremen versuchte Breker jedoch, sein Geständnis in einem Gerichtsverfahren vor dem Bremer Rat zu widerrufen, da er zu Recht argumentierte, dass Hemeling nicht an einer Handverletzung gestorben sein konnte. Der Ausgang des Verfahrens ist unbekannt.



IMPRESSUM

Dieses Werk wurde unter einer Creative Commons Namensnennung – keine Bearbeitung 4.0 International (CC BY-ND 4.0) Lizenz veröffentlicht.
Für weitere Informationen, siehe <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0>.
© 2023 Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven

Herausgeber

Bart Holterman
Philipp Grassel

Übersetzungen

Bart Holterman / DeepL

Redaktion

Erik Hoops
Mark Gardiner

Gestaltung

Brinkmann Büro für Gestaltung

Zeichnungen

oblik identity design

Druck

printworld.com

Förderung

Förderverein Deutsches Schifffahrtsmuseum e.V.

Abbildungen Umschlag

Außenseite:

Sumburgh Head, Shetland.

Foto: Philipp Grassel

Innenseite:

Joan Blaeu, *Orcadum et Schetlandiæ*, 1654.

Public domain

J V S

Liste Via

7

10/11/10

SCHETLANDIA

O C E A N V S

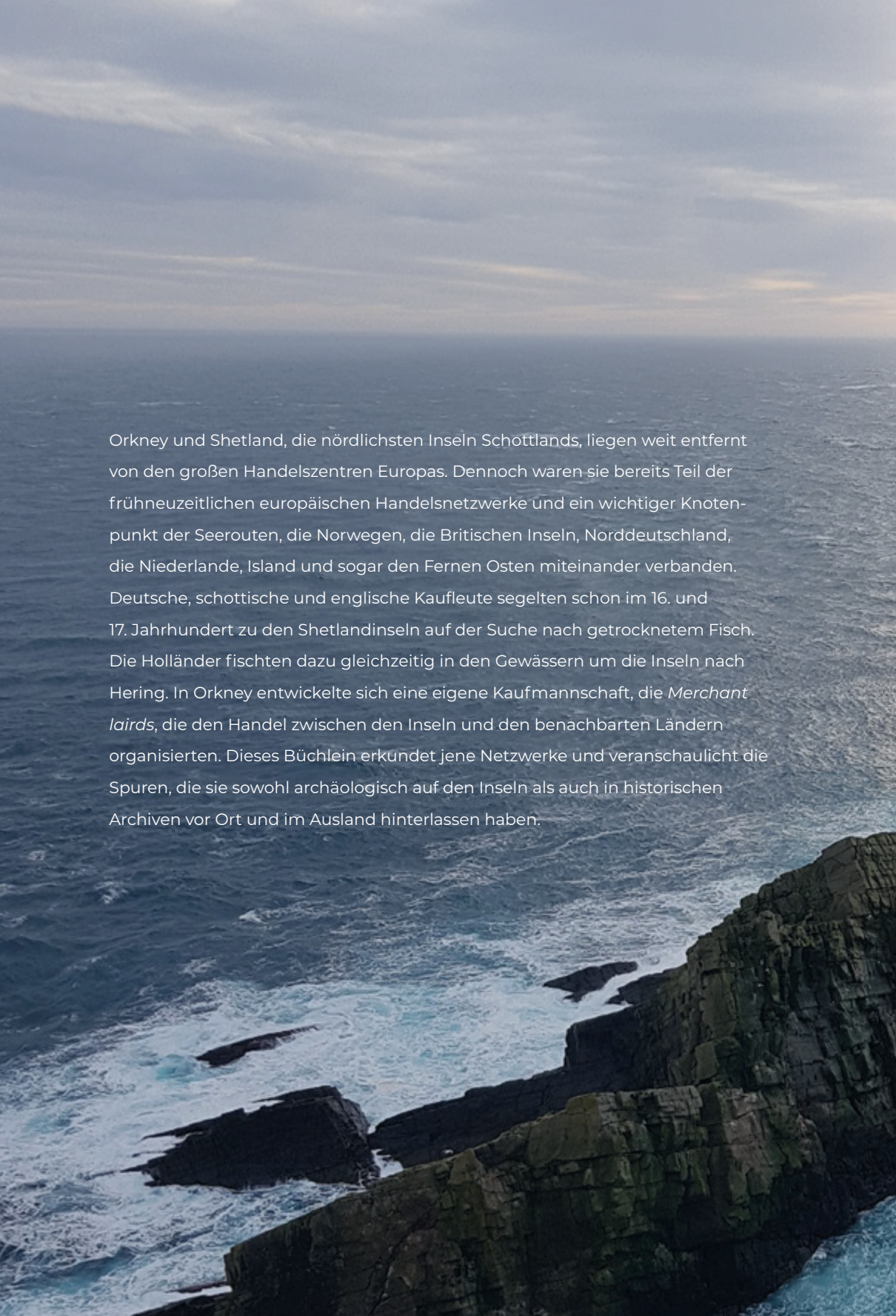
GERMANI  CVS

IN TENEBRIS LVX

Generis Nobilitate.
ac Eruditionis Splendore
Præstantissimo Heroi.
D. IOANNI SCOTT
Baroni de Scottis barret, Equiti
Auræ, et Sec' magnæ Britanniæ
Regis Cantuariæ Diocesis, olimque
a primis creatus, et a filijs, vero
vere hospitalis, et Laboratorum
fostris famulo, Bicari
Guillelmo Blacoe.

*Circa has insulas Hollandi quotannis
magnam halieum copiam piscantur,
et per totam Europam distrabunt.*

The Faire Yle



Orkney und Shetland, die nördlichsten Inseln Schottlands, liegen weit entfernt von den großen Handelszentren Europas. Dennoch waren sie bereits Teil der frühneuzeitlichen europäischen Handelsnetzwerke und ein wichtiger Knotenpunkt der Seerouten, die Norwegen, die Britischen Inseln, Norddeutschland, die Niederlande, Island und sogar den Fernen Osten miteinander verbanden. Deutsche, schottische und englische Kaufleute segelten schon im 16. und 17. Jahrhundert zu den Shetlandinseln auf der Suche nach getrocknetem Fisch. Die Holländer fischten dazu gleichzeitig in den Gewässern um die Inseln nach Hering. In Orkney entwickelte sich eine eigene Kaufmannschaft, die *Merchant lairds*, die den Handel zwischen den Inseln und den benachbarten Ländern organisierten. Dieses Büchlein erkundet jene Netzwerke und veranschaulicht die Spuren, die sie sowohl archäologisch auf den Inseln als auch in historischen Archiven vor Ort und im Ausland hinterlassen haben.