

Tönning und die Briten während der Napoleonischen Kriege (Teil 1)

Elisabeth Kaack

Da Großbritannien im Januar 2020 die EU verlassen hat, soll noch einmal¹ an die historischen Verbindungen zwischen Tönning und den Britischen Inseln vor 210 Jahren erinnert werden. Es hat sie wirklich gegeben, diese Beziehungen zwischen Tönning und Großbritannien, wenn auch in ungewöhnlicher Form. Das *Tönninger Stadtarchiv* hat viele Unterlagen darüber, aber auch in britischen Archiven finden sich viele Dokumente, davon allein 53 im *National Archives* in Kew.

Am ersten Juli 1810 kommt der *The Tradesman or Commercial Magazine* mit folgendem Text heraus:

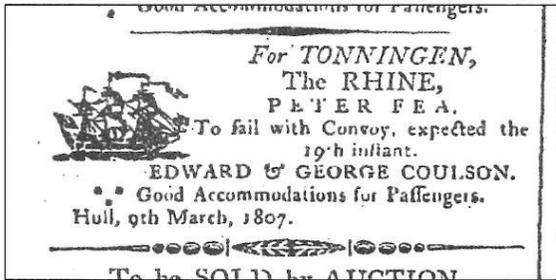
„Handelsbericht über den Hafen von Tönningen: Während des gegenwärtigen Krieges ist Tönningen für Handel und Wirtschaft ein Zentrum für den Austausch mit dem Kontinent, und er ist der Haupthafen, durch den die meisten unserer Handelsreisenden nach Deutschland gelangen ...“ (Tradesman, 1810)²

Tönning (in älteren britischen Dokumenten heißt es *Tönningen*) sei während des derzeitigen Krieges der wichtigste Handels- und Wirtschaftsknotenpunkt des Kontinents und der wichtigste Einreiseort für britische Kaufleute, um nach Deutschland zu gelangen. Aber nicht nur Kaufleute und ihre Waren gelangten über Tönning auf das europäische Festland, sondern auch der Reiseverkehr zwischen dem Kontinent und Großbritannien wurde zu der Zeit im Wesentlichen über Tönning abgewickelt. Außerdem bestand eine Fährverbindung zwischen Tönning und Hull.

¹ Ein ausführlicher Bericht über die Blockadezeit im ersten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts in Tönning findet sich in Rybiczka, 1994: 25 ff. Der besondere Schwerpunkt meines Beitrags liegt auf der Beziehung zwischen Großbritannien und Tönning zu dieser Zeit.

² „*COMMERCIAL ACCOUNT OF THE PORT OF – TÖNNINGEN: Tönningen, during the present war, has been the most general point of communication with the continent for trade and commerce, and is the chief port by which most of our commercial travellers get to Germany ...*“ (Tradesman, 1810).

Der Brief- und Paketservice zwischen Großbritannien und dem Kontinent lief in



dieser Zeit auch über Tönning. So gelangten von dort alle politischen und wirtschaftlichen Informationen auf die Britischen Inseln.

Hull Packet and East (Riding Times, 1807)

In der *Tonningen Mail*, in allen Zeitungen als Quelle genannt, wird darüber berichtet (vgl. *British Newspaper Archive*).

Wie konnte diese kleine Hafenstadt an der Eider zu so einer Bedeutung für Großbritannien gelangen?

Um diese Frage beantworten zu können, muss die politische Situation in der Blockadezeit betrachtet werden.

Historischer Kontext

Zwischen 1803 und 1805 ließ Napoleon die Elbe, Weser und Ems für britische Schiffe blockieren. Die Briten antworteten ihrerseits mit einer Blockade. Daran schloss sich die bekannte napoleonische Kontinentalsperre an, die wiederum Seeblockaden nach sich zog.

Die Versuche, den anderen mit Blockaden in die Knie zu zwingen, schädeten jedes Mal auch demjenigen, welcher die Blockade errichtet hatte, denn in der napoleonischen Zeit waren die Länder schon abhängig von internationalem Warenaustausch.

In Großbritannien brauchte man z. B. für den Aufbau der Flotte Masten, Holz, Eisen, Segeltuch, Teer vom europäischen Kontinent. Kolonialwaren hingegen wurden von West nach Ost gebracht, weil der europäische Kontinent nach Kaffee, Tee, Zucker und Baumwolle verlangte.

Da die beiden Kolonialmächte England und Frankreich jeweils unter diesen Blockaden litten, waren beide gezwungen, sie mit allen möglichen Tricks zu unterlaufen. Dieser sog. „Schleichhandel“ war verworren und so geheim, dass letzten Endes die Kriegsparteien heimlich auch miteinander Handel trieben (Schulte-Beerbühl, 2011: 18–32).

In diesem Prozess war die Insel Großbritannien gezwungen, sich trotz der Blockaden irgendwie Zugang zum europäischen Kontinent zu verschaffen, da die entscheidenden europäischen Handelspartner auf dem Festland waren.

Dies war *die große Stunde* der neutralen Häfen. Sie wurden zu Ersatzhäfen außerhalb des Gebiets der Kontinentalsperre (vgl. Marzagalli, 2019).

Im Mittelmeergebiet waren es Malta und Gibraltar (D'Angelo, 2002: 107). Im Nordseegebiet bot sich bis 1807 Tönning an der Nordseeküste des noch neutralen Dänemarks an. Danach übernahm Helgoland diese Rolle (vgl. Rüger, 2017), denn Dänemark wurde durch das aggressive Auftreten Großbritanniens im August/September jenes Jahres praktisch gezwungen, sich auch Napoleon anzuschließen und es galten andere Regeln (vgl. Feldbaeck, 2010).

Bis dahin allerdings war die kleine Hafenstadt Tönning nicht nur der Einfuhrhafen für britische Waren, sondern der Knotenpunkt für alles weitere Wirtschaftsgeschehen zwischen Großbritannien und dem Kontinent (s. o.). Englische Kaufleute, die vorher vor allem von Hamburg aus operiert hatten, organisierten die Verteilung der Waren. Es kamen so viele Schiffe, dass sie keinen Platz mehr fanden in dem verhältnismäßig kleinen Tönninger Hafen und draußen in der Eider auf Reede liegen mussten, bis hin zu dem kleinen Ort Vollerwiek (Rye, X 7244/86, Oddy, 1807: 62 ff).

Schiffsaufkommen in Tönning im frühen 19. Jahrhundert

Die Höhe dieses beeindruckenden Schiffsaufkommens in Tönning lässt sich am besten an den Schiffslisten der Londoner Versicherungsfirma *Lloyds* ablesen, den sog. *Lloyds Ship Lists*. (vgl. *Lloyds Lists* 1805/6). Den Schiffsversicherungsagenten *Lloyds* gab es schon in der Blockadezeit, denn *Lloyds* ist in der Mitte des 18. Jh.s gegründet worden.

Auf diesen sog. *ship lists* ist Tönning im Beispieljahr 1805 ungefähr achthundertmal entweder als Ankunfts- oder als Ablegehafen vermeldet. Genannt werden das Datum der Meldung, das Datum der Registrierung, der Name des Schiffs und bei vielen der Name des Kapitäns. Manchmal stehen dahinter auch noch Bemerkungen, z. B., dass das Schiff von den Franzosen gekapert worden oder in einen Sturm geraten sei. Es handelt sich dabei nur um die bei *Lloyds* versicherten Schiffe, kleinere oder lokale Schiffe befinden sich nicht auf der Liste.

Darüber hinaus werfen diese Listen auch einen Blick auf die internationale Verflechtung Tönning:

Der größte Teil des Schiffsverkehrs lief zwar zwischen Großbritannien und Tönning ab, aber es gab sehr wohl auch andere Anlaufhäfen: z. B. Lissabon,

Barcelona, London, New York, Baltimore, Hull, Livorno, Charlston, Liverpool, Malaga, Philadelphia.

Schutzmaßnahmen für den Handel

Handelsschiffe waren ständig bedroht, nicht nur durch feindliche Marine, sondern auch durch sog. „Kaperfahrer“ (engl. *privateers*). Diese „Draufgänger“ waren Privatleute, die im Auftrag ihrer Obrigkeit handelten und die mit offizieller Genehmigung Schiffe überfallen konnten, die sie in den nächsten befreundeten Hafen überführten, wenn sie keine „angemessenen“ Papiere hatten. Die gekaperte Ladung brachten sie vor das sog. „Prisengericht“ (*prize court*) und einen Teil der Ladung konnten sie selbst verkaufen. Das war oft sehr lukrativ und nicht ehrenrührig. Im Gegenteil, es war Dienst für die jeweilige Majestät. Die Schiffe wurden der Marine überlassen (Witt, 2008: 25 ff).

Alle überfielen alle in dieser Zeit: Briten überfielen französische, holländische und später auch dänische Schiffe, die Franzosen britische, die Holländer auch britische, später auch die Dänen britische Schiffe, manchmal auch die Briten britische. Es war eine Zeit voller Konfusion. Regeln schienen nur zum Schein zu bestehen. Auf jeden Fall war es verlockend, sie zu brechen.

Im *Tönninger Stadtarchiv* befinden sich viele Dokumente über gekaperte Schiffe und auch über die Art der Kaperware, nämlich hauptsächlich Kolonialwaren wie Tabak, Kaffee, Zucker, Brandy, Tee etc. (A111, A956, A984, A1008).

In den Dokumenten des *National Archive* gibt es mehr als 27 Schriftstücke über gekaperte Schiffe mit Bezug zu Tönning. Die Schiffe waren auf dem Weg von oder nach Tönning, von oder nach Algeciras, Malta, Baltimore, Bilbao, Cadiz, Gallipoli, St. Thomas, Trieste und Halifax (z. B. HCA 42/370/65, HCA 40/5/234, HCA 42/396/282).

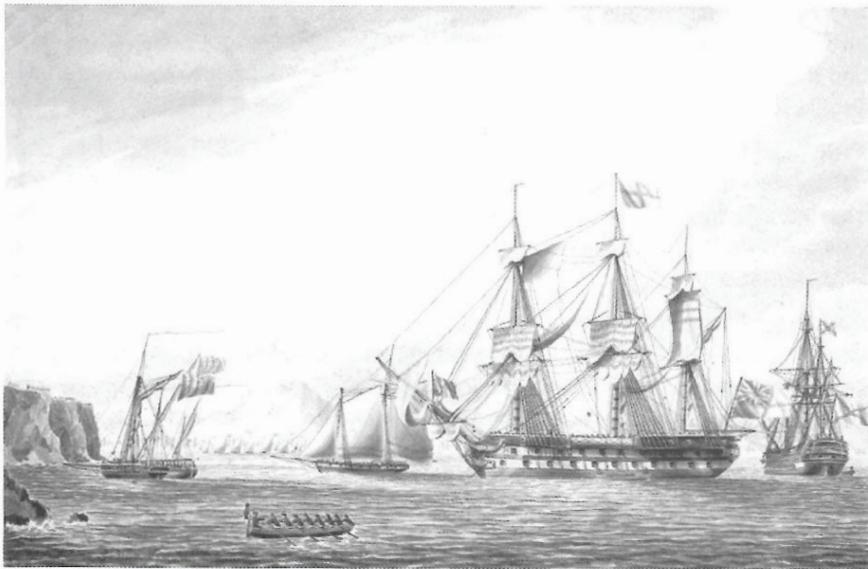
Auch sie hatten ähnliche Waren an Bord. Ganz selten findet man Waren, die auf den Ursprung in Tönning, Eiderstedt, Schleswig-Holstein oder Dänemark schließen lassen. Auf Schiffen, die aus Tönning selbst unterwegs waren, befanden sich die gleichen Waren, nämlich Kolonialwaren, obwohl diese offensichtlich nicht dort produziert worden sein konnten. Das spricht dafür, dass in Tönning hauptsächlich umgeladen oder umbenannt wurde.

Um überhaupt sein Ziel unbeschadet erreichen zu können und um nicht u. U. sogar von den eigenen Leuten aufgebracht zu werden, mussten die Papiere stimmen. Das heißt, die Schiffe brauchten Lizenzen, aus denen hervorging, dass weder Waren des jeweiligen Kriegsgegners an Bord waren, noch dass Abfahrts- oder Zielhafen im feindlichen Gebiet lagen. Ausgestellt wurden die Lizenzen in den entsprechenden Häfen. Am besten war es natürlich, wenn Lizenzen von

beiden Kriegsparteien an Bord waren, damit man sie bei Bedarf vorzeigen konnte (Schulte- Beerbühl, 2011: 21).

Zu ihrem eigenen Schutz fuhren die britischen Handelsschiffe zunehmend in Konvois unter Begleitung eines Kriegsschiffs. Stark gesicherte britische Konvois verkehrten den ganzen Krieg hindurch auf der Nordsee.

Im *National Archive* liegen Dokumente darüber, wie Konvois nach Tönning zusammengestellt wurden: 1807 verfassten Kaufleute aus Hull einen Brief an die Admiralität (*Lords of the Admiralty*) mit der Bitte, einen Konvoi für die Reise nach Tönning zusammenzustellen (Rye, X 7243/126). Daraufhin bittet ein Vize-Admiral *Douglas* in einem anderen Brief den Kapitän *Peter Rye*, diese Aufgabe zu übernehmen. Er bietet das Flaggschiff *Roebuck* für die Reise an (Rye, X 7243/129).



HMS Roebuck (Kapitän: Peter Rye)
https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Roebuck

Im *Northampton National Archive* gibt es Briefe von eben diesem Konvoiführer *Peter Rye*, einem späteren Admiral. In einem Brief mit unbekanntem Datum gibt er selbst eine kurze Zusammenfassung seiner Lebensgeschichte: Zu dem Zeitpunkt war er 28 Jahre im Dienst seiner Majestät. 1802 war er zum Kommandeur befördert worden und hatte seitdem Konvois organisiert und sie über die Nordsee nach Tönning geführt (Rye, X 7243/172).

Auf seinen Touren nach Tönning schrieb er auch mehrere sehr liebevolle Briefe an seine Frau. Darunter ist ein Brief vom 9. August 1805, in dem er eine sehr schöne Beschreibung der kleinen Hafenstadt und ihrer Umgebung verfasst hat. Dieser Brief gibt die Behäbigkeit Tönning mit Markt, Kirche und kleinen Geschäften wieder, die windumwehte Eiderstädter Landschaft mit ihren Weiden, dem Vieh darauf und ihren großen Haubargen (allzu viel hat sich seitdem also nicht verändert. Anm. der Verfasserin). Der Brief ist deswegen von Interesse, weil er zeigt, wie Tönning von Engländern wahrgenommen wurde (übersetzt von der Verfasserin)³:

Mein Liebling,

Tonningen ist auf gar keinen Fall eine unangenehme Stadt. Die Straßen und die Häuser sind ähnlich wie in Helsingör (Hafenstadt auf Seeland; Anm. der Verfasserin) gepflastert und gebaut, aber der Ort ist nicht so groß. Es gibt hier eine bessere Kirche und einen ausgezeichneten Platz, wo Markt gehalten wird. Das ist besser als in Helsingör. Ihre Geschäfte sind auch überlegen und was noch wichtiger ist: Die Preise sind niedriger, obwohl die Qualität genauso gut oder besser ist: Bettwäsche, gebatikte Sachen, Spitze, Seidentaschentücher, Seidenstrümpfe, Handschuhe sind besonders gut und billig. ... Dann gibt es in Tonningen eine große Auswahl an Weinen in verschiedenen Qualitäten, gute oder

³ „Well my love, Tonningen is by no means a despicable town, the streets and houses are paved and built similarly to Helsingör, but the place is not so large by one thing, there is a better church here and an excellent square, wherein their market is held, herein they have the advantage ... their shops are superior also and what is of more consequence; the price of articles inferior, though in quality as good or better: linens, cambricks (Batik, d. V.), lace, silk handkerchiefs, silk stockings, gloves are particularly good and cheap. ... Then there are a great variety of wines at Tonningen of various qualities, good or bad, but all cheap ... Of others I do not speak for my time would not admit of further inquiries. As the day was far ahead and I had 5 miles or more to my vessel, we having anchored 5 miles farther off the town ... (I was) proposed taking me down the Dike in ... a clumsy carriage, neither wind nor water tidened ... However I thrust my head out at intervals and was very well pleased ... with ... the extension view of a perfect flat, cultivated country; its enclosures are ditches, planted with willows. I saw no villages but very large farmhouses thickly interspread, plenty of cattle, cows, geese, roman ducks ... thus ended my Tonningen excursion, the relation of which I hope afforde you some little amusement ...“. (Rye, X 7244/86).

schlechte, aber alle preiswert ... Über mehr kann ich nicht berichten, denn die fortgeschrittene Zeit hat leider keine weiteren Nachforschungen zugelassen. Der Tag war fortgeschritten und ich musste noch 5 Meilen oder mehr bis zu meinem Schiff zurückzulegen, denn wir lagen 5 Meilen von der Stadt entfernt vor Anker [in Vollerwiek; Anm. der Verfasserin]. Jemand hat sich angeboten, mich in einer schwerfälligen, weder wind- noch wasserfesten Kutsche über den Deich dahin zu bringen ... Während der Fahrt streckte ich in regelmäßigen Abständen den Kopf aus dem Fenster und mir gefiel der weite Blick auf ein perfekt flaches, kultiviertes Land. Es war von Gräben durchzogen, an deren Rändern Weiden gepflanzt waren. Ich sah kaum Dörfer, aber sehr viele große Bauernhäuser in Einzellage, viele Rinder, Kühe, Gänse, Wildenten ... Damit endet mein Ausflug nach Tönningen. Ich hoffe, der Bericht darüber hat dir ein wenig Freude bereitet ...

Britische Kaufleute in Tönning bis zum August 1807

Die Akteure in diesem Konflikt zwischen Franzosen und Briten waren international handelnde Kaufleute. Sie hofften, in diesen für sie schwierigen Zeiten nicht nur zu überleben, sondern auch eine gute Stange Geld machen zu können. Ihre Interessen überschneiden sich mit denen der Nationen. Deswegen war geschicktes Lavieren nötig.

Die Staaten waren auf ihre Dienste und Verbindungen angewiesen. Großbritannien brauchte Holz, Teer aus Skandinavien und Russland für den Schiffsbau, Getreide für die Ernährung seiner Bewohner und einen Markt für die Produkte der neuen Kolonien in Übersee. Diesen Bedarf deckten auch die britischen Kaufleute in Tönning und trugen dadurch wesentlich zu Tönning's Boom im frühen 19. Jahrhundert bei.

Durch ihre internationalen Verbindungen waren die Tönninger Briten jeweils Teil von Handelsnetzen, die bis ins Mittelmeer und sogar über den Atlantik reichten. Kaufleute, nicht nur britische, hatten sich in den großen Handelszentren des Kontinents, Bordeaux, Antwerpen, Hamburg, Livorno, niedergelassen. Und als diese Häfen blockiert waren, mussten sie ihre Tätigkeiten in Ausweichhäfen wie Tönning verlagern. Von dort aus organisierten und steuerten sie den Fernhandel mit allen Mitteln, mit und ohne gesetzliche Rückendeckung, und versuchten so, die schwierige Phase der Blockadezeit durchzustehen. Verwandtschaftliche oder freundschaftliche Beziehungen waren dabei äußerst wichtig. Diese sog. *f-connections* (Familie und Freunde) waren das Rückgrat dieses Schleichhandels (Schulte-Beerbühl, 2011: 19 f).

Auf Malta, in Gibraltar und eben auch in Tönning stellten die britischen Kaufleute falsche Herkunftsdokumente aus oder solche mit falschen Handelsnamen. Manchmal wurde die Ladung vermischt, ein Schiff durch ein anderes ersetzt oder einfach nur der Kapitän mit seiner Crew ausgetauscht. Nicht selten ging es nur mit dreister Bestechung weiter (Marzagalli, 2014: 3). Als besonders zugänglich für „Zuwendungen“ galt der französische Konsul *Bourienne* in Hamburg (ebda: 5).

Auf jeden Fall war auch immer Schmuggel ein Teil der notwendigen Handelspraktiken. Tönning wurde zum Schmuggelzentrum in Richtung Hamburg. Entlang der Küste gelangten ungefähr 30.000 Tonnen, hauptsächlich britische Waren, dorthin.⁴

Da man vertrauenswürdige Partner brauchte, um Schiffe auszurüsten, die die Blockade durchbrechen konnten, gab es in diesen Häfen viele Schiffsmakler. Auch in Tönning waren die britischen Kaufleute fast alle Schiffsmakler, was bei dem hohen Schiffsaufkommen dort auch naheliegend war.

Das, was sie in Tönning taten, war selten ganz legal und immer sehr riskant. Verschwiegenheit war äußerst wichtig und es gab eine zwingende Notwendigkeit, „*undercover*“ zu arbeiten (Rüger, 2017: 45 f).

⁴ „.... the Danish port of Tønning became the center of an intense smuggling activity with Hamburg: during the first quarter of 1807, coastal traders with a total burden approximating 30.000 tons entered Hamburg from Tønning charged mainly with goods previously imported from Great Britain.“ (ebda: 11)



https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/66/Get%C3%9Fler_Leipziger_Kriegs-Szene_3.jpg

Aus all diesem ergibt sich die wichtigste Facette von Tönning's Rolle in jener Zeit: Es war sicherlich kein Handelsplatz wie Hamburg, London, Hull oder Bordeaux. Aber es war für die Briten das wichtigste Zentrum des sog. Re-Exports an der Nordsee, ein Umschlag- und Lagerplatz, um Waren umzudeklarieren und um sie anschließend zu re-exportieren oder sie weiter nach Süden zu schmuggeln – das allerdings in einem außerordentlich großen Ausmaß.

Britische Kaufleute in Tönning *nach* dem August 1807

Nach den Ereignissen im August/September 1807 veränderte sich die Situation der Briten in Dänemark und somit auch die der britischen Kaufleute in Tönning drastisch.

Aus Angst vor einer Verbindung Dänemarks mit Napoleon trieben die Briten durch aggressive Forderungen nach freiwilliger Übergabe der dänischen Flotte, der Eroberung Helgolands (vgl. Rüger, 2017) und einem direkten Angriff auf Kopenhagen, Dänemark direkt in die Arme ihres „Erzfeindes“. Es war dadurch nicht mehr neutral, sondern schloss sich der Kontinentalsperre an. Das hieß für die Briten in Tönning, sie wurden unter Arrest gestellt oder mussten sogar ins Gefängnis und ihre Besitztümer und Schiffe wurden beschlagnahmt (Feldbaeck, 2010).

Zwei Dokumente vom August 1807 im *Tönninger Stadtarchiv* enthalten die Namen einiger Kaufleute, die interniert wurden: *Robert Miles Sloman* aus Hamburg, *Thomas Kirckpatrick* aus Dumfries in Schottland, *Thomas Goulten Hesleden* aus Barton-upon-Humber, *Samuel Gilchrist* aus Dumfries, *Thomas Batty* aus London, *John Brown* mit nicht entzifferbarem Herkunftsort, *Jan Neal* aus London und *Walter Sickleprice Bridge* aus Harwich (Stadtarchiv: A107, A101).

Es handelt sich dabei zum einen um eine Anfrage des Magistrats an den dänischen König, was mit den in ihrem Brief genannten Briten zu geschehen habe, und zum anderen um das Antwortschreiben König Christians an den Tönninger Magistrat. In seiner Antwort verweist der König auf unterschiedliche Erlasse (ebda). Zusammengefasst erscheinen diese Erlasse in der Verordnung vom 9. September 1807 noch einmal.

Alle Engländer, deren Waren und Besitztümer wurden „arrestiert“. Es sollte untersucht werden, ob die verhafteten Engländer das Bürgerrecht in der jeweiligen Gemeinde hatten oder/und ob sie Immobilien besaßen. In diesem Falle mussten sie einen Eid schwören:

„... daß sie in keinen Verhältnissen als Unterthanen zu der Großbritannienischen Regierung stehen, und dass sie sich alles, sowohl direkten als indirekten, Briefwechsels mit derselben und mit Großbritannienischen Unterthanen enthalten wollen.“ (Stadtarchiv: A101).

Danach sollten sie ihre Freiheit wiederbekommen, sollten aber observiert werden. Engländer, die in befreundeten oder neutralen Staaten ihren Hauptwohnsitz hatten, konnten wählen: entweder Eid oder Ausweisung. Alle anderen zivilen Engländer wurden unter Hausarrest gestellt. Sie durften aber unter Aufsicht „*sich täglich Bewegung an frischer Luft machen*“. Diejenigen, die Geld hatten, mussten selbst für ihren Unterhalt sorgen, für die anderen sorgte die Obrigkeit des Ortes. Alle englischen Besitztümer wurden „*confisciert*“ und verkauft. Jeglicher Schriftverkehr mit Großbritannien sei zu überwachen (Stadtarchiv: A101).

Robert Miles Sloman

An den Formulierungen in dem Schreiben des Tönninger Magistrats an den König wurde deutlich: Der Brite, den Tönning auf jeden Fall behalten wollte, war *Robert Miles Sloman*.



Sloman kommt ursprünglich aus Hamburg, in das seine Familie 1785 von Great Yarmouth aus übergesiedelt war.

1800 übernahm er mit 17 Jahren das elterliche Schiffsmaklergeschäft. Seitdem firmierte er mit Schiffsmakler (Stolberg-Wernigerode, 2010: 504).

Robert M. Sloman

https://de.wikipedia.org/wiki/Robert_Miles_Sloman/aufgerufen:05.01.2020

Das ist aber nur die halbe Wahrheit, denn Sloman war auch Kaufmann. Da man aber nicht beides zur gleichen Zeit sein durfte, liefen seine Schiffe unter den Namen der jeweiligen Kapitäne. Diese Art von Handelskompanien wurden *ghost shipping companies* genannt.

Bekannt ist, dass die Familie Sloman Geschäftsverbindungen zu einem Hamburger Kaufmann namens Vincent Nolte in Livorno hatte, nach Antwerpen, wo er 1802 als Schiffsmakler arbeitete, und natürlich, wie alle anderen britischen Kaufleute, auch nach Großbritannien.

Seine engste Verbindung, nämlich eine familiäre, hatte er nach Tönning. Dort hatte er sich 1803 niedergelassen, ein Haus gebaut und war Tönninger Bürger geworden. 1806 hatte er Gundalena Brarens geheiratet. Deren Vater, Hinrich Barens, war Lotseninspektor auf der Eider und Mitglied der berühmten Tönninger Quarantänekommission.

Diese verwandtschaftlichen Beziehungen waren sicherlich lukrativ für Sloman. So erklärt sich denn auch, warum er bis zum Jahr 1807 45.000 Pfund in Tönning machen konnte (Hieke, 1968: 26). Es ist nicht ganz klar, ob Sloman in Tönning zeitweilig englischer Konsul war oder nur der kommissarische Leiter des britischen Konsulats (Stolberg-Wernigerode, 2010: 504).

Da Sloman zwar Tönninger Bürger, aber trotzdem immer noch Engländer war, wurde er wie alle anderen Briten auch im August 1807 festgenommen. Als

Tönninger Bürger brauchte er allerdings nur seinen Eid abzulegen und er war wieder frei. Vor seiner Freilassung war er aber verhört worden und hatte freiwillig preisgegeben, dass er, laut einer Tönninger Archivalie vom 19. August 1807 (Stadtarchiv: B46), in Tönning „*Commissionär der englischen Konsuls gewesen und die von letzteren in blanko ausgefertigten Certifikate für Waren und Schiffe ausstellte, die über die Watten gegangen, ausgeführt und ertheilt hat.*“

Bis nach Großbritannien war bekannt, dass über das Watt geschmuggelt wurde (Oddy, 1807: 61). Um die *Contrabande* anschließend über Altona nach Hamburg zu befördern, brauchte man „saubere“ Papiere. Es scheint so, als ob Sloman die Papiere „passend“ gemacht hat. Auf jeden Fall brauchte er für seine Tätigkeiten ein zuverlässiges Umfeld in Tönning, was er mit der ehrbaren alteingesessenen Familie Brarens auch hatte.

Die Anfrage des Magistrats, was denn mit ihm geschehen solle, war wahrscheinlich deswegen außerordentlich wohlwollend formuliert: „... *wir glauben, dass er unter den vorangeführten Umständen, weil er schon so lange aus England gewesen, hier selbst Bürger, verheiratet und ansässig ist, hier bleiben könne gegen etwa abermalige Leistung des Bürgereides. ...*“. (Stadtarchiv: B46).

Es scheint, dass die Tönninger ihn unbedingt behalten wollten. So war er ein freier Mann, nachdem er den bewussten Eid gesprochen hatte.

Nach 1807 war er zwischen Tönning, Itzehoe und Altona tätig. Diese Route war ein wichtiger Transportweg für britische Güter (Oddy, 1807: 66). Nach den Napoleonischen Kriegen hat er wieder in Hamburg als Reeder gearbeitet und ist dort 1867 hochbetagt gestorben.

In der nächsten Folge sollen weitere britische Kaufleute aus dem *Tönninger Stadtarchiv* vorgestellt werden:

Thomas Goulton Hesleden, einem der letzten *Merchant Adventurers*, der Kaperfahrer *Walter Sickleprice Bridge* und der Bösewicht *Reuben Smith*, der sein Geld mit Menschenhandel gemacht hat.

Literatur/Quellen

Primärquellen

- BRITISH NEWSPAPER ARCHIVE (<https://www.britishnewspaperarchive.co.uk/>, aufgerufen 29. Oktober 2019): *Sun (London) Monday 01 June 1807; Hull Packet and East Riding Times 1807; „Tradesman, or, Commercial Magazine“, Vol. V, July 1, 1810. (No. 25.) London.*
- NATIONAL ARCHIVES, Kew: HCA 42/370/65; HCA 40/5/234; HCA 42/396/282.
- NORTHAMPTON ARCHIVES: Rye X 7243/126; Rye X 7243/129; Rye X 7243/172; Rye X 7244/86.
- NATIONAL MARITIME MUSEUM: ADM 354/223/90.
- LLOYDS SHIP LIST: Guildhall Library's Lloyds List.
<https://www.cityoflondon.gov.uk/lloydsList/>
- STADTARCHIV TÖNNING: A101, A107, A111, A956, A984, A1008, B46.

Sekundärquellen

- D'ANGELO, Michaela, 2002: *British Trade and Merchants in the Mid-Mediterranean*:
https://www.academia.edu/23795605/BRITISH_TRADE_AND_MERCHANTS_IN_THE_MID-MEDITERRANEAN_AN_ALTERNATIVE_MARKET_DURING_THE_NAPOLIONIC_WARS (aufgerufen 11.12.2019).
- FELDBAEK, Ole, 2010: *Denmark in the Napoleonic Wars. A Foreign Policy Study*. Scandinavian Journal of History, 26, 2.
- HIEKE, E., 1968: *Robert M. Sloman*. Hamburg.
- MARZAGALLI, Silvia, 2014: *The Continental System: A View from the Sea*. In: Johan Joor, Katherine Aastlestad (eds) *Revisiting Napoleon's continental System: local, regional and European Experiences*, Basingstoke, Palgrave: 83–97.
- MARZAGALLI, Silvia, 2019: *Port Cities in the French Wars: The Responses of Merchants in Bordeaux, Hamburg and Livorno to Napoleon's Continental Blockade, 1806–1813*.
https://www.researchgate.net/publication/265111557_Port_Cities_in_the_French_Wars_The_Responses_of_Merchants_in_Bordeaux_Hamburg_and_Livorno_to_Napoleon's_Continental_Blockade_1806-1813 (aufgerufen 10.10.2019).
- ODDY, JEPSON J., 1807: *European Commerce, Shewing New and Secure Channels of Trade with the Continent of Europe*. Volume II, Philadelphia

(Google books:

https://books.google.de/books?id=qql7AAAacAAJ&pg=PA61&lpg=PA61&dq=jepson+oddy+tonningen&source=bl&ots=bszBM59u3x&sig=ACfU3U0LDRvrB7NXIfA0A6um2rv_27yJhq&hl=de&sa=X&ved=2ahUKewihqb6M-Y_oAhVHRxUIHTY8C-AQ6AEwAHoECAoQAQ#v=onepage&q=jepson%20oddy%20tonningen&=false (aufgerufen 12.10.2019).

- RÜGER, Jan, 2017: *Heligoland: Britain, Germany, and the Struggle for the North Sea*. Oxford.
- RYBICZKA, Klaus, 1994: *Tönning während der Blockade Anfang des vorigen Jahrhunderts*, Mitteilungsblatt der Gesellschaft für Tönninger Stadtgeschichte, Heft 26: 25–43.
- SCHULTE-BEERBÜHL, Margrit, 2011: *Supplying the belligerent countries: transnational trading networks during the Napoleonic Wars*. In: Richard Harding Sergio Solbes Ferri (eds.): *The Contractor State and Its Implications, 1659–1815*. Las Palmas, 18–32.
- SCHULTE-BEERBÜHL, Margrit, 2018: *Hard Times: The Economic Activities of American Consuls on the North Sea Coast under the Continental System*. German Historical Institute London, Bulletin Vol. 40, No. 2.
- STOLBERG-WERNIGERODE, Otto zu, 2010: *Neue deutsche Biographie*. Bd. 24; Berlin: 410–24.
- WITT, Jan M., 2007: *Schmuggler, Kapferfahrer und Kanonenboote – der dänische Seekrieg 1807–1813*. Mitteilungsblatt der Gesellschaft für Tönninger Stadtgeschichte, Heft 26: 20–38.